Az Európai Unió
Hivatalos Lapja

L 470

Magyar nyelvű kiadás

Jogszabályok

64. évfolyam
2021. december 30.

Tartalom

II *Nem jogalkotási aktusok*

NEMZETKÖZI MEGÁLLAPODÁSOKKAL LÉTREHOZOTT SZERVEK ÁLTAL ELFOGADOTT JOGI AKTUSOK

★ **161. számú ENSZ-előírás – Egységes rendelkezések a gépjárművek jogosulatlan használat elleni védelméről és a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló (reteszelő rendszerrel működő) berendezés jóváhagyásáról [2021/2274]** 1

★ **162. számú ENSZ-előírás – Egységes műszaki előírások az indításgátlók jóváhagyásáról és a járműveknek az indításgátló tekintetében történő jóváhagyásáról [2021/2275]** 23

★ **163. számú ENSZ-előírás – Egységes rendelkezések a jármű-riasztórendszer jóváhagyásáról és egy járműnek a jármű-riasztórendszere tekintetében történő jóváhagyásáról [2021/2276]** 48

HU

Azok a jogi aktusok, amelyek címe normál szedéssel jelenik meg, a mezőgazdasági ügyek napi intézésére vonatkoznak, és rendszerint csak korlátozott ideig maradnak hatályban.

Valamennyi más jogszabály címét vastagon szedik, és előtte csillag szerepel.

II

(Nem jogalkotási aktusok)

NEMZETKÖZI MEGÁLLAPODÁSOKKAL LÉTREHOZOTT SZERVEK ÁLTAL ELFOGADOTT JOGI AKTUSOK

A nemzetközi közjog értelmében jogi hatállyal kizárólag az ENSZ EGB eredeti szövegei rendelkeznek. Ennek az előírásnak a státusza és hatálybalépésének időpontja az ENSZ EGB TRANS/WP.29/343 sz. státuszdokumentumának legutóbbi változatában ellenőrizhető a következő weboldalon:
https://unece.org/status-1958-agreement-and-annexed-regulations

161. számú ENSZ-előírás – Egységes rendelkezések a gépjárművek jogosulatlan használat elleni védelméről és a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló (reteszelő rendszerrel működő) berendezés jóváhagyásáról [2021/2274]

A hatálybalépés időpontja: 2021. szeptember 30.

Ez a dokumentum kizárólag dokumentációs eszközként szolgál. A hiteles és jogilag kötelező érvényű szöveg a következő: ECE/TRANS/WP.29/2021/48.

TARTALOM

Előírás

1. Alkalmazási kör

2. Fogalommeghatározások

3. Jóváhagyás iránti kérelem

4. Jóváhagyás

5. Az M_1 és N_1 kategóriájú járművek jóváhagyása a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezések tekintetében

6. A típus módosítása és a jóváhagyás kiterjesztése

7. A gyártásmegfelelőség ellenőrzésére szolgáló eljárások

8. Szankciók nem megfelelő gyártás esetén

9. A gyártás végleges leállítása

10. A jóváhagyási vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálatok és a típusjóváhagyó hatóságok neve és címe

Mellékletek

1. Adatközlő lap

2. Értesítés

3. A jóváhagyási jelek elrendezése

4. 1. rész – A kormányberendezésre ható, jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezések kopásvizsgálati eljárása

4. 2. rész – A kormányberendezésre ható, nyomatékkorlátozással működő, jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezések kopásvizsgálati eljárása

5. (fenntartva)

6. A jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló (reteszelő rendszerrel működő) berendezések működési paraméterei és vizsgálati feltételei

7. Elektromágneses összeférhetőség

1. Alkalmazási kör

Ez az előírás az alábbiakra vonatkozik:

1.1. Az M_1 és N_1 ([1]) kategóriájú járművek jóváhagyása a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezéseik tekintetében.

1.2. Az említett berendezések beépíthetők más kategóriájú járművekbe is, de minden ilyen beépített berendezésnek meg kell felelnie az ebben az előírásban foglalt valamennyi vonatkozó rendelkezésnek.

1.3. A gyártó kérésére a szerződő felek ezen előírás alapján jóváhagyást adhatnak más kategóriájú járművekre és az ilyen járművekbe való beépítésre tervezett berendezésekre.

1.4. Ez az előírás nem tartalmaz a rádiófrekvenciákra vonatkozó rendelkezéseket, függetlenül attól, hogy a frekvenciák kapcsolódnak-e a járművek jogosulatlan használat elleni védelméhez.

2. Fogalommeghatározások

2.1. „Alkotóelem”: ezen előírás hatálya alá tartozó, valamely járműbe való beépítésre tervezett berendezés, amelyre a járműtől függetlenül típusjóváhagyást lehet adni, amennyiben ezen előírás erről kifejezetten rendelkezik.

2.2. „Önálló műszaki egység”: ezen előírás hatálya alá tartozó, valamely járműbe való beépítésre tervezett berendezés, amelyre külön típusjóváhagyást lehet adni, de csak egy vagy több meghatározott járműtípussal összefüggésben, amennyiben ezen előírás erről kifejezetten rendelkezik.

2.3. „Gyártó”: az a személy vagy szervezet, aki, illetve amely a jóváhagyó hatósággal szemben a típusjóváhagyási eljárás valamennyi szempontjának teljesüléséért és a gyártásmegfelelőség biztosításáért felel. E személynek vagy szervezetnek nem kell feltétlenül közvetlenül közreműködnie a jóváhagyási eljárás tárgyát képező jármű, rendszer, alkotóelem vagy önálló műszaki egység gyártásának valamennyi fázisában.

2.4. „Járműtípus”: azon gépjárművek kategóriája, amelyek nem különböznek egymástól az alábbi lényeges jellemzők tekintetében:

2.4.1. a gyártó típusmegjelölése;

2.4.2. a jármű azon alkotóelemének vagy alkotóelemeinek elrendezése és kialakítása, amely(ek)re a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezés a hatását kifejti;

2.4.3. a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezés típusa.

2.5. „Jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezés”: a jármű motorjának vagy más fő energiaforrásának szokásos, de jogosulatlan bekapcsolását megakadályozó reteszelő rendszer, amely kombinálva van legalább egy, az alábbi funkciók valamelyikét betöltő másik rendszerrel:

a) a kormányberendezés reteszelése; vagy

b) az erőátviteli rendszer reteszelése; vagy

c) a sebességváltó reteszelése; vagy

d) a fékek reteszelése.

A fékeket reteszelő rendszer esetében a berendezés kikapcsolása nem vezethet a fékek automatikus, a járművezető szándéka ellenére történő kioldásához.

2.6. „Kormányberendezés”: a kormányberendezés kezelőszerve, a kormányoszlop és az ahhoz tartozó burkolat, a kormányrúd, a kormánymű és minden egyéb olyan alkotóelem, amely közvetlenül befolyásolja a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezés működését.

2.7. „Kombináció”: olyan speciálisan kifejlesztett és kialakított reteszelőrendszer-változat, amely helyes bekapcsolás esetén lehetővé teszi a reteszelő rendszer működését.

([1]) A járművek kialakításáról szóló összevont határozat (R.E.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6. számú dokumentum) meghatározása szerint. https://unece.org/transport/standards/transport/vehicle-regulations-wp29/resolutions

2.8. „Kulcs”: olyan eszköz, amelyet arra terveztek és gyártottak, hogy olyan reteszelő rendszert lehessen vele működtetni, amelyet úgy terveztek és gyártottak, hogy csak ezzel a kulccsal lehessen működtetni.

2.9. „Ugrókód”: több elemből álló elektronikus kód, melyben az elemek kombinációja a jeladó egység minden egyes működése után véletlenszerűen megváltozik.

3. Jóváhagyás iránti kérelem

3.1. A jármű- vagy alkotóelem-típus ezen előírás alapján történő jóváhagyására vonatkozó kérelmet a gyártó nyújtja be.

3.2. A kérelemhez mellékelni kell az 1. mellékletben található mintának megfelelően kiállított adatközlő lapot, amely leírja a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezés műszaki jellemzőit, valamint a beépítési módszer(eke)t minden olyan járműgyártmányra és -típusra vonatkozóan, amelybe a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezés beépítését tervezik.

3.3. A jóváhagyásra benyújtott típus(oka)t reprezentáló járműve(ke)t/alkotóelem(ek)et át kell adni a jóváhagyási vizsgálat elvégzéséért felelős műszaki szolgálatnak.

4. Jóváhagyás

4.1. Ha az ezen előírás szerint jóváhagyásra benyújtott típus megfelel az előírásban foglalt követelményeknek, akkor a típust jóvá kell hagyni.

4.2. Minden jóváhagyott típushoz jóváhagyási számot kell rendelni. Ennek első két számjegye a jóváhagyás időpontjában hatályos, az előírást lényeges műszaki tartalommal legutóbb módosító módosítássorozat száma (jelenleg 00, ami az előírás eredeti változatát jelöli). Ugyanazon szerződő fél nem rendelheti ugyanazt a számot a jármű vagy alkotóelem ezen előírás szerinti több típusához.

4.3. A típusok ezen előírás szerinti jóváhagyásáról vagy a jóváhagyás kiterjesztéséről értesíteni kell a megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó szerződő feleket az ezen előírás 2. mellékletének megfelelő nyomtatványon.

4.4. Minden olyan járművön vagy alkotóelemen, amely megfelel egy ezen előírás szerint jóváhagyott jármű- vagy alkotóelem-típusnak, a jóváhagyási értesítésben megadott, könnyen hozzáférhető helyen, jól látható módon fel kell tüntetni egy nemzetközi jóváhagyási jelet, amely a következőkből áll:

4.4.1. egy kör, benne egy „E” betű és a jóváhagyó ország egyedi azonosító száma ([2]); valamint

4.4.2. ezen előírás száma, amelyet egy „R” betű, egy kötőjel és a jóváhagyási szám követ a 4.4.1. szakaszban előírt kör jobb oldalán.

4.5. Ha egy típus megfelel a megállapodáshoz mellékelt egy vagy több további ENSZ-előírás szerint abban az országban jóváhagyott típusnak, amely ezen előírás alapján megadta a jóváhagyást, akkor a 4.4.1. szakaszban előírt jelet nem szükséges megismételni; ilyen esetben azon előírások számát, amelyek szerint a jóváhagyást megadták ugyanabban az országban, amely ezen előírás szerint is megadta a jóváhagyást, a fenti 4.4.1. szakaszban előírt jel jobb oldalán egymás alatt kell feltüntetni.

4.6. A jóváhagyási jelnek jól olvashatónak és eltávolíthatatlannak kell lennie.

4.7. Járművek esetében a jóváhagyási jelet a gyártó által a járműre erősített adattáblán vagy annak közelében kell elhelyezni.

4.8. Ezen előírás 3. mellékletében példák találhatók a jóváhagyási jelek elrendezésére.

5. Az M_1 és N_1 kategóriájú járművek jóváhagyása a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezések tekintetében

5.1. Általános követelmények

5.1.1. A jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezést úgy kell megtervezni, hogy a következők végrehajtása csak a berendezés üzemen kívül helyezésével legyen lehetséges:

([2]) Az 1958. évi megállapodásban részes szerződő felek egyedi azonosító számai a járművek kialakításáról szóló összevont határozat (R.E.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6. számú dokumentum) 3. mellékletében találhatók – https://unece.org/transport/standards/transport/vehicle-regulations-wp29/resolutions

5.1.1.1. a motor szokásos módon való indítása; és

5.1.1.2. a jármű kormányzása, vezetése vagy előremenetben való mozgatása a saját energiaforrása segítségével.

5.1.1.3. Az 5.1.1. szakaszban leírt művelet történhet az 5.1.1.1. és az 5.1.1.2. szakaszban leírt műveletekkel egy időben vagy azokat megelőzően.

5.1.2. Az 5.1.1. szakasz szerinti követelményeknek egyetlen kulcs alkalmazásával kell eleget tenni.

5.1.3. A berendezést úgy kell kialakítani, hogy az 5.2.1.5. szakaszban foglalt eset kivételével a zárba helyezett kulccsal működő rendszerből a kulcsot ne lehessen eltávolítani, mielőtt az 5.1.1. szakaszban említett berendezés működésbe nem lép, vagy működésre kész állapotba nem kerül.

5.1.4. A fenti 5.1.1. szakaszban említett, a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezést és a jármű azon alkotóelemeit, amelyekre ez a berendezés hat, úgy kell megtervezni, hogy ne lehessen gyorsan és figyelemfelkeltés nélkül (például olcsó, könnyen elrejthető, széles körben hozzáférhető szerszámokkal, berendezésekkel vagy szerkezetekkel) kinyitni, hatástalanítani vagy megsemmisíteni őket.

5.1.5. A jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezést az eredeti felszerelés (a jármű gyártója által az első kiskereskedelmi eladást megelőzően beszerelt felszerelés) részeként kell a járműbe beszerelni. A berendezést úgy kell beépíteni, hogy lezárt állapotában még a háza eltávolítása után is csak speciális szerszámokkal lehessen szétszerelni. Ha a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezést csavarok eltávolításával mégis lehetséges hatástalanítani, ezeket a csavarokat – hacsak nem eltávolíthatatlanok – a lezárt védőberendezés alkatrészeinek el kell takarniuk.

5.1.6. A mechanikus reteszelő rendszereknek legalább 1 000 különféle kulcskombinációt kell biztosítaniuk, vagy ha az évente gyártott járművek összesített száma 1 000-nél kevesebb, az évente gyártott járművek összesített számának megfelelő számú kombinációt kell lehetővé tenniük Azonos típusú járművek esetében az egyes kombinációk előfordulásának gyakorisága közelítőleg 1:1 000 kell, hogy legyen.

5.1.7. Az elektromos/elektronikus (például távirányítású) reteszelő rendszereknek legalább 50 000 variációval kell rendelkezniük, továbbá ugrókódot kell alkalmazniuk és/vagy a végigkérdezésüknek legalább 10 napot kell igényelnie, azaz legkevesebb 50 000 variáció esetén 24 óra alatt legfeljebb 5 000 variációt lehet kipróbálni.

5.1.8. A jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezés jellegét illetően az 5.1.6. vagy az 5.1.7. szakasz alkalmazandó.

5.1.9. A kulcson és a záron nem lehet látható kód.

5.1.10. A zárat úgy kell megtervezni, kialakítani és beépíteni, hogy a reteszelt állásban lévő zárhengert 2,45 Nm-nél kisebb forgatónyomatékkal a zárba illő kulcson kívül semmilyen kulccsal ne lehessen elfordítani, valamint

5.1.10.1. csapos zárhengereknél legfeljebb két azonos, ugyanabban az irányban működő csapot lehet közvetlenül egymás mellé helyezni, és egy zárban a csapok legfeljebb 60 %-a lehet egyforma;

5.1.10.2. korongreteszes zárhengereknél legfeljebb két azonos, ugyanabban az irányban működő reteszt lehet közvetlenül egymás mellé helyezni, és egy zárban a reteszeknek legfeljebb 50 %-a lehet egyforma.

5.1.11. A jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezésnek olyannak kell lennie, hogy teljes mértékben kizárja a motor üzemeltetése közben fellépő véletlenszerű működési hiba, különösen a biztonságot veszélyeztető blokkolás kockázatát.

5.1.11.1. A jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezés csak úgy kapcsolódhat be, ha a vezető először leállítja a motort, majd elvégez egy olyan műveletet, amely nem lehet a motorleállítási művelet része, vagy ha álló járműben, behúzott rögzítőfék mellett, vagy pedig legfeljebb 4 km/h sebességgel mozgó járműben a vezető leállítja a motort.

5.1.11.2. Amennyiben a kulcs eltávolítása bekapcsolja a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezést, a berendezést úgy kell kialakítani, hogy vagy legalább 2 mm-es mozdulat megtétele legyen szükséges a bekapcsoláshoz, vagy a kulcs véletlenszerű eltávolítását vagy részleges kihúzását megakadályozó biztonsági berendezést kell közbeiktatni.

5.1.11.3. Az 5.1.10., az 5.1.10.1. vagy az 5.1.10.2. és az 5.1.11.2. szakasz csak a mechanikus kulccsal működő berendezésekre vonatkozik.

5.1.12. Kiegészítő energiaforrásra csak a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezés reteszeléséhez és/vagy nyitásához lehet szükség. A berendezés működési állapotban tartásához bármely arra alkalmas eszköz használható, amely nem igényel áramellátást.

5.1.13. A jármű meghajtásának szokásos eszközökkel való elindítása csak a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezés kikapcsolása után lehet végrehajtható.

5.1.14. A jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló olyan berendezések használata, amelyek megakadályozzák a jármű fékberendezésének kioldását, csak akkor megengedett, ha a fék aktív alkatrészeinek reteszelt állapotban való rögzítése kizárólag mechanikusan történik. Ebben az esetben az 5.1.13. szakasz nem alkalmazandó.

5.1.15. Ha a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezést a vezető figyelmeztetésére szolgáló funkcióval egészítik ki, annak a vezetőoldali ajtó kinyitásakor kell bekapcsolnia, kivéve ha a berendezést bekapcsolták és a kulcsot eltávolították.

5.2. Különleges követelmények

Az 5.1. szakaszban leírt általános követelményeken kívül a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezésnek meg kell felelnie az alábbiakban előírt különleges követelményeknek.

5.2.1. A kormányberendezésre ható, jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezések

5.2.1.1. A kormányberendezésre ható, jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezésnek működésképtelenné kell tennie a kormányberendezést. A motor beindítása előtt vissza kell állnia a kormány rendes működésének.

5.2.1.2. Ha a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezés bekapcsolt állapotban van, a berendezés működése nem lehet megakadályozható.

5.2.1.3. A jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezésnek az után is eleget kell tennie az 5.1.11., az 5.2.1.1., az 5.2.1.2. és az 5.2.1.4 szakasz követelményeinek, hogy elvégezték rajta az ezen előírás 4. mellékletének 1. részében meghatározott kopásvizsgálat során a 2 500 reteszelési ciklust.

5.2.1.4. A jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezésnek bekapcsolt állapotban eleget kell tennie az alábbi feltételek egyikének:

5.2.1.4.1. megfelelően erősnek kell lennie ahhoz, hogy a kormánymechanizmus biztonságot veszélyeztető károsodása nélkül ellenálljon a kormánytengely körül statikus körülmények között mindkét irányban kifejtett 300 Nm mértékű forgatónyomatéknak;

5.2.1.4.2. olyan, maradó alakváltozásra vagy elcsúszásra tervezett mechanizmussal kell rendelkeznie, amely biztosítja a rendszer ellenállását a folyamatosan vagy időszakosan kifejtett, legalább 100 Nm mértékű forgatónyomatékkal szemben. A reteszelő rendszernek az ezen előírás 4. mellékletének 2. részében meghatározott vizsgálat után is ellen kell állnia a fenti forgatónyomatéknak;

5.2.1.4.3. olyan mechanizmussal kell rendelkeznie, amelyet úgy terveztek, hogy a kormánykereket szabadon engedje forogni a reteszelt kormánytengelyen. A reteszelő mechanizmusnak elég erősnek kell lennie ahhoz, hogy ellenálljon a kormánytengely körül statikus körülmények között mindkét irányban kifejtett 200 Nm mértékű forgatónyomatéknak.

5.2.1.5. Ha a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezésből a kulcs csak abban a helyzetben távolítható el, amelyben a kormányzás nem működik, akkor a berendezést úgy kell megtervezni, hogy ne lehessen véletlen mozdulattal elérni az adott helyzetet és eltávolítani a kulcsot.

5.2.1.6. Ha egy alkotóelem úgy hibásodik meg, hogy az 5.2.1.4.1., az 5.2.1.4.2. és az 5.2.1.4.3. szakaszban foglalt, a forgatónyomatékra vonatkozó követelmények nem alkalmazhatók könnyen, a kormányrendszer azonban reteszelve marad, akkor a rendszer eleget tesz a követelményeknek.

5.2.2. Az erőátviteli rendszerre vagy a fékekre ható, jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezések

5.2.2.1. Az erőátviteli rendszerre ható, jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezésnek meg kell akadályoznia a jármű hajtókerekeinek forgását.

5.2.2.2. A fékekre ható, jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezésnek legalább egy tengely mindkét oldalán legalább egy kereket fékeznie kell.

5.2.2.3. Ha a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezés bekapcsolt állapotban van, a berendezés működése nem lehet megakadályozható.

5.2.2.4. Amikor a kulcs a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezés zárjában van, az erőátviteli rendszer vagy a fékek véletlen reteszelése még akkor sem lehet lehetséges, ha a motor beindítását megakadályozó berendezés működik vagy bekapcsolt állapotban van. Ez a követelmény nem alkalmazandó olyan esetekben, amikor az ezen előírás 5.2.2. szakaszában foglalt követelményeket más célra is használt berendezések elégítik ki, és a fenti feltételek szerinti reteszelés az említett másik funkcióhoz (pl. elektromos rögzítőfékhez) szükséges.

5.2.2.5. A jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezést úgy kell megtervezni és kialakítani, hogy bizonyos mértékű, 2 500 minden irányban végrehajtott reteszelési ciklus eredményeként bekövetkező kopás után is teljesen hatékony maradjon. A fékekre ható védőberendezés esetében ez a követelmény a berendezés minden egyes – akár mechanikus, akár elektromos – részegységére vonatkozik.

5.2.2.6. Ha a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezésből a kulcs nem csak olyan helyzetben távolítható el, amelyben az erőátviteli rendszer vagy a fékek reteszelt állapotban vannak, akkor a berendezést úgy kell megtervezni, hogy ne lehessen véletlen mozdulattal elérni az adott helyzetet és eltávolítani a kulcsot.

5.2.2.7. Az erőátviteli rendszerre ható védőberendezés esetében a berendezésnek elég erősnek kell lennie ahhoz, hogy a biztonságot veszélyeztető károsodás nélkül ellenálljon az erőátviteli rendszerre rendszerint kifejtett legnagyobb forgatónyomatéknál 50 %-kal nagyobb, statikus körülmények között mindkét irányban kifejtett forgatónyomatéknak. A vizsgálati forgatónyomaték meghatározása során nem a legnagyobb motor-forgatónyomatékot, hanem a tengelykapcsoló vagy az automata sebességváltó által átvihető legnagyobb forgatónyomatékot kell figyelembe venni.

5.2.2.8. A fékekre ható védőberendezéssel felszerelt jármű esetében a berendezésnek 20 százalékos emelkedőn vagy lejtőn is álló helyzetben kell tudnia tartani a megterhelt járművet.

5.2.2.9. A fékekre ható védőberendezéssel felszerelt jármű esetében még meghibásodás esetén sem értelmezhető úgy, hogy ezen előírás bármilyen mértékű felmentést adna a 13. számú vagy a 13-H. számú ENSZ-előírás követelményei alól.

5.2.3. A sebességváltóra ható, jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezések

5.2.3.1. A sebességváltóra ható, jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezésnek alkalmasnak kell lennie minden sebességváltási művelet megakadályozására.

5.2.3.2. Kézi sebességváltó esetében a berendezést úgy kell kialakítani, hogy a sebességváltó kart csak hátramenetben lehessen reteszelni, ezenkívül megengedett az üres fokozatban történő reteszelés is.

5.2.3.3. A „parkolás” fokozattal rendelkező automata sebességváltók esetében a berendezést úgy kell kialakítani, hogy a sebességváltót csak a parkolási fokozatban lehessen reteszelni; ezenkívül megengedett az üres fokozatban és/vagy a hátramenetben történő reteszelés is.

5.2.3.4. A parkolási fokozattal nem rendelkező automata sebességváltók esetében csak az üres fokozatban és/vagy a hátramenetben történő reteszelés megengedett.

5.2.3.5. A jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezést úgy kell megtervezni és kialakítani, hogy bizonyos mértékű, 2 500 minden irányban végrehajtott reteszelési ciklus eredményeként bekövetkező kopás után is teljesen hatékony maradjon.

5.3. A jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló elektromechanikus és elektronikus berendezéseken el kell végezni a 6. mellékletben leírt vizsgálatokat.

6. A típus módosítása és a jóváhagyás kiterjesztése

6.1. A járműtípus vagy az alkotóelem-típus minden módosításáról értesíteni kell a járműtípust vagy alkotóelem-típust jóváhagyó típusjóváhagyó hatóságot. A típusjóváhagyó hatóság ezt követően a következőképpen járhat el:

a) a gyártóval egyeztetve úgy dönt, hogy új típusjóváhagyás megadására van szükség; vagy

b) a 6.1.1. szakaszban leírt eljárást (felülvizsgálat) és adott esetben a 6.1.2. szakaszban leírt eljárást (kiterjesztés) alkalmazza.

6.1.1. Módosítás

Amennyiben az adatközlő lapokon megadott adatok megváltoznak, és a típusjóváhagyó hatóság úgy ítéli meg, hogy az elvégzett módosításoknak nagy valószínűséggel nincs számottevő kedvezőtlen hatásuk, és a pedálok továbbra is megfelelnek a követelményeknek, a módosítást felülvizsgálatnak kell tekinteni.

Ilyen esetben a típusjóváhagyó hatóság szükség szerint kiadja az adatközlő lapok felülvizsgált oldalait, amelyeken egyértelműen feltünteti a módosítás jellegét és az új kiadás keltét. Az adatközlő lapok egységes szerkezetbe foglalt, naprakész változatát – a módosítás részletes leírásával kiegészítve – úgy kell tekinteni, hogy megfelel ennek a követelménynek.

6.1.2. A módosítást kiterjesztésnek kell tekinteni, amennyiben az adatközlő lapokon megadott adatok változásán túl

a) további ellenőrzésekre vagy vizsgálatokra van szükség; vagy

b) az értesítésben szereplő adatok bármelyike megváltozott (az értesítés csatolmányaiban szereplő adatok kivételével); vagy

c) egy későbbi módosítássorozat szerinti jóváhagyásra irányuló kérelem érkezik a módosítássorozat hatálybalépése után.

6.2. A jóváhagyás megerősítéséről vagy elutasításáról, a változás részletes leírásával együtt, a fenti 4.3. szakaszban említett eljárással értesíteni kell a megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó szerződő feleket.

6.3. A jóváhagyás kiterjesztését engedélyező típusjóváhagyó hatóság az ilyen kiterjesztéshez készített minden értesítéshez sorszámot rendel.

7. A gyártásmegfelelőség ellenőrzésére szolgáló eljárások

A gyártásmegfelelőség ellenőrzésére szolgáló eljárásoknak meg kell felelniük a megállapodás (E/ECE/TRANS/505/Rev.3) 1. függelékében megállapított eljárásoknak, valamint a következő követelményeknek:

7.1. Az ezen előírás szerint jóváhagyott járműveket/alkotóelemeket úgy kell gyártani, hogy az előírás vonatkozó részében (részeiben) foglalt követelményeket teljesítve megfeleljenek a jóváhagyott típusnak.

7.2. Az ezen előírás vonatkozó részében (részeiben) előírt vizsgálatokat a jármű vagy alkotóelem minden típusán a szokásos minőségbiztosítási eljárások valamelyikét követve, statisztikailag ellenőrzött módon és véletlenszerűen kell elvégezni.

7.3. A jóváhagyást megadó hatóság bármikor ellenőrizheti az egyes gyártóüzemekben alkalmazott megfelelőségellenőrzési módszereket. Ilyen ellenőrzésre általában kétévente kerül sor.

8. Szankciók nem megfelelő gyártás esetén

8.1. Az ezen előírás alapján egy adott jármű-/alkotóelem-típusra megadott jóváhagyás visszavonható, ha nem teljesülnek a fenti 7. szakaszban előírt követelmények.

8.2. Ha a megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó valamely szerződő fél visszavon egy előzőleg általa megadott jóváhagyást, akkor erről a 2. mellékletnek megfelelő nyomtatványon haladéktalanul értesíti az ezen előírást alkalmazó többi szerződő felet.

9. A gyártás végleges leállítása

9.1. Ha a jóváhagyás birtokosa véglegesen leállítja az ezen előírás szerint jóváhagyott jármű-/alkotóelem-típus gyártását, akkor erről értesítenie kell a jóváhagyást megadó hatóságot. A hatóságnak az értesítés kézhezvételét követően a 2. mellékletben szereplő mintának megfelelő formanyomtatványon tájékoztatnia kell erről a megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó többi szerződő felet.

10. A jóváhagyási vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálatok és a típusjóváhagyó hatóságok neve és címe

10.1. A megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó szerződő felek megadják az Egyesült Nemzetek Titkárságának a jóváhagyási vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálatok nevét és címét, valamint a jóváhagyásokat megadó, illetve a más országok által kiadott jóváhagyásokat, kiterjesztéseket, elutasításokat vagy visszavonásokat igazoló értesítéseket fogadó típusjóváhagyó hatóság nevét és címét.

1. MELLÉKLET

Adatközlő lap

(Megengedett legnagyobb formátum: A4 [210 mm × 297 mm])

A gépjárművek jogosulatlan használat elleni védelmét és a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló (reteszelő rendszerrel működő) berendezés jóváhagyását érintő egységes rendelkezésekről szóló 161. számú ENSZ-előírással összhangban

1. Általános információk

1.1. Gyártmány (a gyártó kereskedelmi neve): .....

1.2. Típus: .....

1.3. Típusazonosító jelölés, ha fel van tüntetve a berendezésen ([1]): .....

1.3.1. A jelölés helye: .....

1.4. A jármű kategóriája ([2]): .....

1.5. A gyártó neve és címe: .....

1.6. Az EGB-jóváhagyási jel helye: .....

1.7. Az összeszerelő üzem(ek) címe: .....

2. A jármű általános felépítésére vonatkozó jellemzők

2.1. A jóváhagyandó típust képviselő járműről készült fényképek és/vagy rajzok: .....

2.2. A vezető helye: bal/jobb ([3]) .....

3. Egyéb információk

3.1. A jármű jogosulatlan használata elleni védelemre szolgáló berendezések

3.1.1. Védőberendezés:

3.1.1.1. A jármű típusának részletes leírása, tekintettel a vezérlőrendszer vagy azon egység elrendezésére és kialakítására, amelyre a védőberendezés kifejti hatását: .....

3.1.1.2. Rajzok a védőberendezésről és annak a járműbe történő beépítéséről: .....

3.1.1.3. A berendezés műszaki leírása: .....

3.1.1.4. Az alkalmazott zárkombinációk részletes adatai: .....

([1]) Ha a típusazonosító jelölés olyan karaktereket is tartalmaz, amelyek az ezen adatközlő lapon megjelölt jármű, alkotóelem vagy önálló műszaki egység leírása szempontjából nem lényegesek, ezeket a karaktereket a dokumentációban kérdőjellel (?) kell helyettesíteni (pl. ABC??123??).

([2]) A járművek kialakításáról szóló összevont határozat (R.E.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6. számú dokumentum) meghatározása szerint.

([3]) A nem kívánt rész törlendő.

2. MELLÉKLET

Értesítés

(Megengedett legnagyobb formátum: A4 [210 mm × 297 mm])

Kibocsátó: Hatóság neve:

.....

.....

.....

Tárgy ([2]): jóváhagyás megadása

jóváhagyás kiterjesztése

jóváhagyás elutasítása

jóváhagyás visszavonása

a gyártás végleges leállítása

valamely járműtípusra vonatkozóan, a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezések tekintetében, a 161. számú ENSZ-előírás alapján

Jóváhagyás száma ..... Kiterjesztés száma .....

A kiterjesztés indokolása:

I. SZAKASZ

1. Általános információk

1.1. Gyártmány (a gyártó kereskedelmi neve): .....

1.2. Típus: .....

1.3. A típusazonosítás módja, amennyiben a járművön/alkotóelemen/önálló műszaki egységen van azonosító ([2]) ([3]): ...

1.3.1. A jelölés helye: .....

1.4. A jármű kategóriája ([4]): .....

1.5. A gyártó neve és címe: .....

1.6. Az EGB-jóváhagyási jel helye: .....

1.7. Az összeszerelő üzem(ek) címe: .....

II. SZAKASZ

1. Kiegészítő információk (adott esetben): lásd a kiegészítést.

2. A vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálat: .....

([1]) A jóváhagyást megadó/kiterjesztő/elutasító/visszavonó ország azonosító száma (lásd az előírás jóváhagyásra vonatkozó rendelkezéseit).

([2]) A nem kívánt rész törlendő. (Előfordulhat, hogy nincs törlendő rész, ha nem csak egy bejegyzés érvényes.)

([3]) Ha a típusazonosító jelölés olyan karaktereket is tartalmaz, amelyek az ezen adatközlő lapon megjelölt jármű, alkotóelem vagy önálló műszaki egység leírása szempontjából nem lényegesek, ezeket a karaktereket a dokumentációban kérdőjellel (?) kell helyettesíteni (pl. ABC??123??).

([4]) A járművek kialakításáról szóló összevont határozat (R.E.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6. számú dokumentum) meghatározása szerint.

3. A vizsgálati jegyzőkönyv dátuma: .....

4. A vizsgálati jegyzőkönyv száma: .....

5. Megjegyzések (adott esetben): lásd a kiegészítést.

6. Kelt: .....

7. Dátum: .....

8. Aláírás: .....

9. A típusjóváhagyó hatósághoz benyújtott – és kérésre kiadható – információs csomag tartalomjegyzéke mellékelve.

Kiegészítés

valamely járműnek a 161. számú ENSZ-előírás szerinti típusjóváhagyására vonatkozó, …

számú ENSZ-típusbizonyítványához

1. Kiegészítő információk: .....

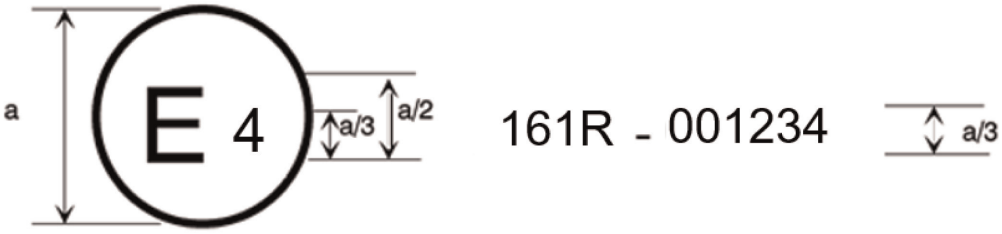
1.1. A jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezés(ek)nek és azoknak a járműalkatrészeknek a rövid leírása, amelyekre a berendezés(ek) a hatását (hatásukat) kifejti(k): .....

2. Megjegyzések: .....

3. MELLÉKLET

A jóváhagyási jelek elrendezése

(lásd ezen előírás 4.4–4.4.2. szakaszát)



a = legalább 8 mm

A járművön elhelyezett fenti jóváhagyási jel azt mutatja, hogy az adott típust a 161. számú ENSZ-előírás alapján hagyták jóvá Hollandiában (E 4), a 001234 jóváhagyási számon. A jóváhagyási szám első két számjegye (00) azt jelzi, hogy a jóváhagyást a 161. számú ENSZ-előírás eredeti változatában foglalt követelmények alapján adták meg.

4. MELLÉKLET

1. RÉSZ

A kormányberendezésre ható, jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezések kopásvizsgálati eljárása

1. Vizsgálóberendezés

A vizsgálóberendezés a következőkből áll:

1.1. egy szerkezet, amelyre az ezen előírás 2.5. szakaszában meghatározott, jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezéssel kiegészített, mintaként szolgáló kormányszerkezet felszerelhető;

1.2. a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezés be- és kikapcsolására szolgáló eszköz, amelynek kulcs használatát is magában kell foglalnia;

1.3. a kormánytengelynek a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezéshez képest történő elforgatására szolgáló eszköz.

2. Vizsgálati módszer

2.1. A jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezéssel kiegészített, mintaként szolgáló kormányszerkezetet rögzíteni kell a fenti 1.1. szakaszban említett szerkezethez.

2.2. A vizsgálati eljárás egy ciklusa az alábbi műveletekből áll:

2.2.1. Kiindulási helyzet. A jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezést ki kell kapcsolni, és a kormánytengelyt abba a helyzetbe kell forgatni, amely megakadályozza a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezés bekapcsolódását, kivéve ha az olyan típusú, amely a reteszelést a kormányszerkezet bármelyik helyzetében lehetővé teszi.

2.2.2. Bekapcsolás. A jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló eszközt a kulcs használatával kikapcsolt állapotból bekapcsolt állapotba kell hozni.

2.2.3. ([1]) Bekapcsolt állapot. A kormánytengelyt úgy kell elforgatni, hogy a tengelyen mérhető forgatónyomaték a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezés bekapcsolásának pillanatában 40 Nm ± 2 Nm legyen.

2.2.4. Kikapcsolt állapot. A jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezést a szokásos módon ki kell kapcsolni, és a kikapcsolás elősegítése érdekében a forgatónyomatékot nullára kell csökkenteni.

2.2.5. ([1]) Visszaállítás. A kormánytengelyt olyan helyzetbe kell forgatni, amely megakadályozza a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezés bekapcsolódását.

2.2.6. Ellenkező irányú forgatás. Meg kell ismételni a 2.2.2., a 2.2.3., a 2.2.4. és a 2.2.5. szakaszban ismertetett lépéseket a kormánytengely ellenkező irányban történő forgatásával.

2.2.7. A berendezés két egymást követő bekapcsolódása közötti időintervallumnak legalább 10 s-nak kell lennie.

2.3. A kopásvizsgálati ciklust az ezen előírás 5.2.1.3. szakaszában meghatározott számú alkalommal meg kell ismételni.

2. RÉSZ

A kormányberendezésre ható, nyomatékkorlátozással működő, jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezések kopásvizsgálati eljárása

1. Vizsgálóberendezés

A vizsgálóberendezés a következőkből áll:

1.1. a kormányszerkezet érintett alkatrészeinek rögzítésére alkalmas szerkezet, vagy amennyiben a vizsgálat a teljes járművön történik, egy olyan emelőrendszer, amely képes valamennyi kormányzott kereket felemelni a talajról; valamint

([1]) Amennyiben a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezés a kormányszerkezet bármilyen helyzetében lehetővé teszi a reteszelést, a 2.2.3. és a 2.2.5. szakaszban leírt műveletet ki kell hagyni.

1.2. a kormányműre a 2.3. szakaszban leírtak szerint kifejtett forgatónyomaték előállítására és mérésére alkalmas berendezés vagy berendezések. A mérési pontatlanság legfeljebb 2 % lehet.

2. A vizsgálati eljárás leírása

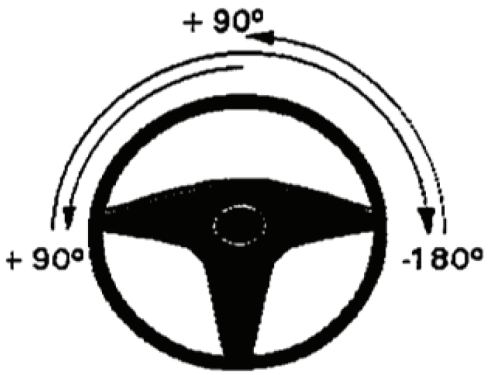
2.1. Ha a vizsgálatot a teljes járművön végzik, a vizsgálatot úgy kell végrehajtani, hogy a jármű valamennyi kormányzott kerekét felemelik a talajról.

2.2. A kormányzárat be kell kapcsolni, hogy a kormányszerkezet reteszelve legyen.

2.3. A kormányműre akkora forgatónyomatékot kell kifejteni, hogy az forogjon.

2.4. A vizsgálati ciklus a kormánymű 90°-os elforgatásával kezdődik, amelyet 180°-os, ellentétes irányba történő forgatás, majd az eredeti irányba történő újabb 90°-os forgatás követ (lásd az ábrát);

1 ciklus = + 90°/– 180°/+ 90°, ± 10 százalékos tűréssel.



2.5. Egy ciklus időtartama 20 s ± 2 s.

2.6. Öt vizsgálati ciklust kell végrehajtani.

2.7. A forgatónyomaték legkisebb mért értékének valamennyi vizsgálati ciklus alatt nagyobbnak kell lennie az ezen előírás 5.2.1.4.2. szakaszában megadott értéknél.

5. MELLÉKLET

(fenntartva)

6. MELLÉKLET

A jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló (reteszelő rendszerrel működő) berendezések működési paraméterei és vizsgálati feltételei

1. Működési paraméterek

Az alábbi követelmények nem vonatkoznak a következőkre:

a) azok az alkotóelemek, amelyeket a jármű részeként építettek be és vizsgáltak meg, függetlenül attól, hogy be van-e építve reteszelő rendszer (például lámpák, riasztórendszer, indításgátló); vagy

b) azok az alkotóelemek, amelyeket korábban már a jármű részeként megvizsgáltak, és ezt dokumentumokkal igazolták.

A reteszelő rendszer minden alkotóelemének hibátlanul kell működnie az alábbi körülmények között.

1.1. Környezeti feltételek

A környezeti hőmérsékletre a következő két osztály van meghatározva:

a) – 40 °C és + 85 °C közötti hőmérséklet az utas- vagy csomagtérbe beépítendő alkatrészekre vonatkozóan;

b) eltérő rendelkezés hiányában – 40 °C és + 125 °C közötti hőmérséklet a motortérbe beépítendő alkatrészekre vonatkozóan.

1.2. A beépítés védelmi fokozata

Az IEC 60529 1989 számú kiadványával összhangban az alábbi védelmi fokozatokat kell biztosítani:

a) IP 40 az utastérbe beépítendő alkatrészek esetében;

b) IP 42 a nyitott/nyitható tetejű és mozgatható tetőlemezes személygépkocsik utasterébe beépítendő alkatrészek esetében, ha a beépítés helye miatt IP 40-nél magasabb fokozatú védelem szükséges;

c) IP 54 az összes többi alkatrész esetében.

A reteszelő rendszer gyártójának a beépítési útmutatóban ismertetnie kell a rendszer részeinek elhelyezésére vonatkozó, porral, vízzel és hőmérséklettel kapcsolatos korlátozásokat.

1.3. Időjárásállóság

Az IEC 60068-2-301980 alapján hét nap.

1.4. Elektromossággal kapcsolatos feltételek

Névleges tápfeszültség: 12 V

Működési tápfeszültség-tartomány: 9 és 15 V között az 1.1.1. szakasz szerinti hőmérséklet-tartományban

Túlfeszültség megengedett időtartama 23 °C hőmérsékleten:

U = 18 V-nál max. 1 óra

U = 24 V-nál max. 1 perc

2. Vizsgálati körülmények

Minden vizsgálatot egyetlen reteszelő rendszeren, egymás után kell elvégezni. A vizsgálatot végrehajtó hatóság azonban dönthet úgy, hogy más mintapéldányok is használhatók, ha ez nem befolyásolja a többi vizsgálat eredményét.

2.1. Szokásos vizsgálati feltételek

Feszültség: U = (12 ± 0,2) V

Hőmérséklet: T = (23 ± 5) °C

3. Működési vizsgálat

A reteszelő rendszer minden alkotóelemének meg kell felelnie az ezen előírás 3.2–3.9. szakaszában foglalt követelményeknek.

3.1. Az alább meghatározott összes vizsgálat befejezése után a reteszelő rendszert a 2.1. szakaszban meghatározott szokásos vizsgálati feltételek között is meg kell vizsgálni, azt ellenőrizendő, hogy továbbra is megfelelően működik-e. Ha szükséges, a biztosítékokat a vizsgálat előtt ki lehet cserélni.

Ha az ezen szakaszokban előírt egyes vizsgálatokat a működési vizsgálat előtt sorozatban, egyetlen reteszelő rendszeren végeznek el, a működési vizsgálat csak egyetlen alkalommal végezhető el a kiválasztott vizsgálatok végrehajtása után, nem pedig külön-külön minden egyes kiválasztott vizsgálat után. A járműgyártóknak és a beszállítóknak csak a nem egymás után végzett eljárások esetében kell kielégítő eredményeket garantálniuk.

3.2. A hőmérséklettel és a feszültségingadozással szembeni ellenállás

Ellenőrizni kell, hogy a 3.1. szakasz előírásai a következő körülmények között is teljesülnek-e:

3.2.1. Vizsgálati hőmérséklet $T = (-40 \pm 2)\ °C$

Vizsgálati feszültség $U = (9 \pm 0{,}2)\ V$

Tárolási időtartam 4 óra

3.2.2. Az utas- vagy csomagtérbe beépítendő alkatrészek esetében:

Vizsgálati hőmérséklet $T = (+85 \pm 2)\ °C$

Vizsgálati feszültség $U = (15 \pm 0{,}2)\ V$

Tárolási időtartam 4 óra

3.2.3. Eltérő rendelkezés hiányában a motortérbe beépítendő alkatrészek esetében:

Vizsgálati hőmérséklet $T = (+125 \pm 2)\ °C$

Vizsgálati feszültség $U = (15 \pm 0{,}2)\ V$

Tárolási időtartam 4 óra

3.2.4. A reteszelő rendszert mind bekapcsolt, mind kikapcsolt állapotban 18 ± 0,2 V-os túlfeszültségnek kell kitenni 1 órán keresztül.

3.2.5. A reteszelő rendszert mind bekapcsolt, mind kikapcsolt állapotban 24 ± 0,2 V-os túlfeszültségnek kell kitenni 1 percen keresztül.

3.3. Biztonságos működés az idegentest- és vízbehatolással szembeni védelem vizsgálata után

Az idegentest- és vízbehatolásnak az IEC 60529:1989 számú kiadványa alapján történő, az 1.1.2. szakasz szerinti védelmi fokozatokra vonatkozó vizsgálata után meg kell ismételni a 3.1. szakasz szerinti működési vizsgálatokat.

A műszaki szolgálat egyetértése esetén ezt a követelményt a következő esetekben nem kell alkalmazni:

a) olyan reteszelő rendszer típusjóváhagyása, amely önálló műszaki egységként kap típusjóváhagyást.

Ebben az esetben a reteszelő rendszer gyártójának:

i. az adatközlő lap (1. melléklet) 4.5. szakaszában jeleznie kell, hogy az e szakaszban szereplő követelmény (ezen előírás 7. szakaszának megfelelően) nem vonatkozik a reteszelő rendszerre; és

ii. az adatközlő lap 4.1. szakaszában fel kell sorolnia azon járműveket, amelyekbe a reteszelő rendszer beépíthető, a 4.2. szakaszban pedig a vonatkozó beépítési feltételeket;

b) jármű típusjóváhagyása a reteszelő rendszer tekintetében:

ebben az esetben a járműgyártónak az adatközlő lap (1. melléklet) 3.1. szakaszában jeleznie kell, hogy az e szakaszban szereplő követelmény a beépítési feltételek jellege miatt nem vonatkozik a reteszelő rendszerre, és ezt a vonatkozó dokumentumokat benyújtva igazolnia kell;

c) jármű típusjóváhagyása olyan reteszelő rendszer beépítése tekintetében, amely önálló műszaki egységként típusjóváhagyást kapott:

ebben az esetben a járműgyártónak az adatközlő lap (1. melléklet) 3.1. szakaszában jeleznie kell, hogy az e szakaszban szereplő követelmény nem vonatkozik a reteszelő rendszer beépítésére, amennyiben a beépítés vonatkozó feltételei teljesülnek.

Ez a követelmény nem alkalmazandó abban az esetben, ha az 1. melléklet 3.1. szakaszában előírt információt már benyújtották az önálló műszaki egység jóváhagyásához.

3.4. Biztonságos működés a páralecsapódás hatásának vizsgálata után

Az IEC 60068-2-30:1980 számú kiadványa szerinti nedvességállóság-vizsgálat után meg kell ismételni a 3.1. szakasz szerinti működési vizsgálatokat.

3.5. A fordított polaritás elleni védelem vizsgálata

A reteszelő rendszert és alkotóelemeit legfeljebb 13 V-os, 2 percen keresztül fennálló feszültségnél a fordított polaritás nem teheti működésképtelenné. E vizsgálat után meg kell ismételni a 3.1. szakasz szerinti működési vizsgálatokat, szükség esetén a biztosítékok cseréje után.

3.6. A rövidzárlat elleni védelem vizsgálata

A reteszelő rendszer elektromos csatlakozásainak 13 V-os feszültségig védettnek kell lenniük a földzárlattal szemben, és/vagy biztosítékokkal kell védeni őket. E vizsgálat után meg kell ismételni a 3.1. szakasz szerinti működési vizsgálatokat, szükség esetén a biztosítékok cseréje után.

3.7. Energiafogyasztás bekapcsolt állapotban

Az állapotkijelzőt is magában foglaló teljes reteszelő rendszer energiafogyasztása bekapcsolt állapotban a 2.1. szakaszban megadott feltételek között átlagosan nem lehet több 20 mA-nél.

A műszaki szolgálat egyetértése esetén ezt a követelményt a következő esetekben nem kell alkalmazni:

a) olyan reteszelő rendszer típusjóváhagyása, amely önálló műszaki egységként kap típusjóváhagyást.

Ebben az esetben a reteszelő rendszer gyártójának:

i. az adatközlő lap (1. melléklet) 4.5. szakaszában jeleznie kell, hogy az e szakaszban szereplő követelmény (ezen előírás 7. szakaszának megfelelően) nem vonatkozik a reteszelő rendszerre; és

ii. az adatközlő lap 4.1. szakaszában fel kell sorolnia azon járműveket, amelyekbe a reteszelő rendszer beépíthető, a 4.2. szakaszban pedig a vonatkozó beépítési feltételeket;

b) jármű típusjóváhagyása a reteszelő rendszer tekintetében:

ebben az esetben a járműgyártónak az adatközlő lap (1. melléklet) 3.1. szakaszában jeleznie kell, hogy az e szakaszban szereplő követelmény a beépítési feltételek jellege miatt nem vonatkozik a reteszelő rendszerre, és ezt a vonatkozó dokumentumokat benyújtva igazolnia kell;

c) jármű típusjóváhagyása olyan reteszelő rendszer beépítése tekintetében, amely önálló műszaki egységként típusjóváhagyást kapott:

ebben az esetben a járműgyártónak az adatközlő lap (1. melléklet) 3.1. szakaszában jeleznie kell, hogy az e szakaszban szereplő követelmény nem vonatkozik a reteszelő rendszer beépítésére, amennyiben a beépítés vonatkozó feltételei teljesülnek.

Ez a követelmény nem alkalmazandó abban az esetben, ha az 1. melléklet 3.1. szakaszában előírt információt már benyújtották az önálló műszaki egység jóváhagyásához.

3.8. Biztonságos működés rázóvizsgálat után

3.8.1. Ehhez a vizsgálathoz az alkotóelemeket két csoportra kell osztani:

1. csoport: szokásosan a járműbe szerelt alkotóelemek;

2. csoport: a motorra szerelt alkotóelemek.

3.8.2. Az alkotóelemeket/reteszelő rendszert olyan szinuszos rezgésnek kell kitenni, amelynek jellemzői a következők:

3.8.2.1. Az 1. csoport esetében:

A frekvenciának 10 Hz és 500 Hz között állíthatónak kell lennie, az amplitúdó legfeljebb ± 5 mm, a gyorsulás pedig legfeljebb 3 g lehet (0-tól mérve).

3.8.2.2. A 2. csoport esetében:

A frekvenciának 20 Hz és 300 Hz között állíthatónak kell lennie, az amplitúdó legfeljebb ± 2 mm, a gyorsulás pedig legfeljebb 15 g lehet (0-tól mérve).

3.8.2.3. Mind az 1., mind a 2. típus esetében:

A frekvenciaingadozás 1 oktáv/perc.

A ciklusok száma 10, a vizsgálatot mindhárom tengely irányában el kell végezni.

A rezgést kis frekvencián a legnagyobb állandó amplitúdóval, nagy frekvencián pedig a legnagyobb állandó gyorsulással kell alkalmazni.

3.8.3. A vizsgálat alatt a reteszelő rendszert elektromosan csatlakoztatni kell, a vezetéknek pedig 200 mm után rögzítve kell lennie.

3.8.4. A rázóvizsgálat után a 3.1. szakasz szerinti működési vizsgálatokat meg kell ismételni.

3.9. Elektromágneses összeférhetőség

A reteszelő rendszeren el kell végezni a 7. mellékletben leírt vizsgálatokat.

7. MELLÉKLET

Elektromágneses összeférhetőség

1. Védelem a tápvezetékekben folyó áram zavaraival szemben

A vizsgálatokat a 06. módosításssorozattal módosított 10. számú ENSZ-előírás műszaki előírásainak és átmeneti rendelkezéseinek, valamint a 10. mellékletben leírt, az elektromos/elektronikus részegységekre vonatkozó vizsgálati módszereknek megfelelően kell elvégezni.

A jármű-riasztórendszert/riasztórendszert kikapcsolt és bekapcsolt állapotban is meg kell vizsgálni.

2. Védelem a nagy frekvenciájú sugárzott zavarokkal szemben

A járműben a jármű-riasztórendszer/riasztórendszer védelmének vizsgálatát a 06. módosításssorozattal módosított 10. számú ENSZ-előírás műszaki előírásainak és átmeneti rendelkezéseinek, valamint a 6. mellékletben leírt, a járműre vonatkozó, vagy a 9. mellékletben leírt, az elektromos/elektronikus részegységekre vonatkozó vizsgálati módszereknek megfelelően lehet elvégezni.

A jármű-riasztórendszert/riasztórendszert az 1. táblázatban meghatározott működési feltételekkel és meghibásodási kritériumokkal kell vizsgálni.

1. táblázat

A jármű-riasztórendszerre/riasztórendszerre vonatkozó működési feltételek és meghibásodási kritériumok

A vizsgálat típusa	A jármű-riasztórendszer/riasztórendszer működési feltételei	Meghibásodási kritériumok
A járművön végzett vizsgálat	Jármű-riasztórendszer/riasztórendszer kikapcsolt állapotban Gyújtás bekapcsolva vagy 50 km/h sebességű haladás ([1])	A jármű-riasztórendszer/riasztórendszer váratlan bekapcsolódása
	Jármű-riasztórendszer/riasztórendszer bekapcsolt állapotban Gyújtás kikapcsolva	A jármű-riasztórendszer/riasztórendszer váratlan kikapcsolódása
	Jármű-riasztórendszer/riasztórendszer bekapcsolt állapotban A jármű töltési üzemmódban van (adott esetben)	A jármű-riasztórendszer/riasztórendszer váratlan kikapcsolódása
Az elektromos/elektronikus részegységek vizsgálata	Jármű-riasztórendszer/riasztórendszer kikapcsolt állapotban	A jármű-riasztórendszer/riasztórendszer váratlan bekapcsolódása
	Jármű-riasztórendszer/riasztórendszer bekapcsolt állapotban	A jármű-riasztórendszer/riasztórendszer váratlan kikapcsolódása

([1]) Ezt a vizsgálatot a 10. számú ENSZ-előírás követelményei szerint is el lehet végezni az 50 km/h sebességű haladás esetében.

3. Elektrosztatikus kisülésből származó elektromos zavarok

Az elektromos zavarokkal szembeni zavartűrést az ISO 10605:2008/AMD 1:2014 szabvány szerint kell vizsgálni a 2. táblázatban megadott vizsgálati súlyossági szintek alkalmazásával.

Az elektrosztatikus kisülésre vonatkozó vizsgálatokat vagy a járművön, vagy az elektromos/elektronikus részegységeken kell elvégezni.

2. táblázat

Az elektrosztatikus kisülésre vonatkozó vizsgálatok

Kisülés típusa	Kisülési pontok	Jármű-riasztórendszer/ riasztórendszer állapota	A kisülés által érintett hálózat	Vizsgálati szint	Meghibásodási kritériumok
Kisülés a levegőben	Olyan pontok, amelyek csak a jármű belsejéből közelíthetők meg könnyen	Jármű-riasztórendszer/ riasztórendszer kikapcsolt állapotban (ha a vizsgálatot a járművön végzik, akkor a járműnek a következő állapotok egyikében kell lennie: gyújtás bekapcsolva vagy 50 km/h sebességű haladás vagy motor alapjáratban)	330 pF, 2 kΩ	± 6 kV	A jármű-riasztórendszer/ riasztórendszer váratlan bekapcsolódása
	Olyan pontok, amelyek csak a járművön kívülről érinthetők meg könnyen	Jármű-riasztórendszer/ riasztórendszer bekapcsolt állapotban (ha a vizsgálatot a járművön végzik, akkor a járműnek zárva kell lennie, a gyújtást pedig ki kell kapcsolni)	150 pF, 2 kΩ	± 15 kV	A jármű-riasztórendszer/ riasztórendszer váratlan kikapcsolódása 1 másodpercen belüli újbóli bekapcsolódás nélkül, minden egyes kisülés után
Kisülés a csatlakozásnál	Olyan pontok, amelyek csak a jármű belsejéből közelíthetők meg könnyen	Jármű-riasztórendszer/ riasztórendszer kikapcsolt állapotban (ha a vizsgálatot a járművön végzik, akkor a járműnek a következő állapotok egyikében kell lennie: gyújtás bekapcsolva vagy 50 km/h sebességű haladás vagy motor alapjáratban)	330 pF, 2 kΩ	± 4 kV	A jármű-riasztórendszer/ riasztórendszer váratlan bekapcsolódása
	Olyan pontok, amelyek csak a járművön kívülről érinthetők meg könnyen	Jármű-riasztórendszer/ riasztórendszer bekapcsolt állapotban (ha a vizsgálatot a járművön végzik, akkor a járműnek zárva kell lennie, a gyújtást pedig ki kell kapcsolni)	150 pF, 2 kΩ	± 8 kV	A jármű-riasztórendszer/ riasztórendszer váratlan kikapcsolódása 1 másodpercen belüli újbóli bekapcsolódás nélkül, minden egyes kisülés után
Minden vizsgálat keretében 3 kisütést kell elvégezni, legalább 5 másodperces időközzel a kisütések között.					

4. Sugárzáskibocsátás

A vizsgálatokat a 06. módosításssorozattal módosított 10. számú ENSZ-előírás műszaki előírásainak és átmeneti rendelkezéseinek, valamint a 4. és az 5. mellékletben leírt, a járművekre vonatkozó, vagy a 7. és a 8. mellékletben leírt, az elektromos/elektronikus részegységekre vonatkozó vizsgálati módszereknek megfelelően kell elvégezni.

A jármű-riasztórendszernek/riasztórendszernek bekapcsolt állapotban kell lennie.

A nemzetközi közjog értelmében jogi hatállyal kizárólag az ENSZ EGB eredeti szövegei rendelkeznek. Ennek az előírásnak a státusza és hatálybalépésének időpontja az ENSZ EGB TRANS/WP.29/343 sz. státuszdokumentumának legutóbbi változatában ellenőrizhető a következő weboldalon:
https://unece.org/status-1958-agreement-and-annexed-regulations

162. számú ENSZ-előírás – Egységes műszaki előírások az indításgátlók jóváhagyásáról és a járműveknek az indításgátló tekintetében történő jóváhagyásáról [2021/2275]

A hatálybalépés időpontja: 2021. szeptember 30.

Ez a dokumentum kizárólag dokumentációs eszközként szolgál. A hiteles és jogilag kötelező érvényű szöveg a következő: ECE/TRANS/WP.29/2021/49.

TARTALOM

Előírás

1. Alkalmazási kör

2. Fogalommeghatározások

3. Jóváhagyás iránti kérelem

4. Jóváhagyás

5. Követelmények

6. A típus módosítása és a jóváhagyás kiterjesztése

7. A gyártás megfelelősége

8. Szankciók nem megfelelő gyártás esetén

9. A gyártás végleges leállítása

10. A jóváhagyási vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálatok és a típusjóváhagyó hatóságok neve és címe

Mellékletek

1. Adatközlő lap

2. Értesítés

3. A jóváhagyási jelek elrendezése

4. A megfelelőségi nyilatkozat mintája

5. A beépítési nyilatkozat mintája

6. Az indításgátlóra vonatkozó működési paraméterek és vizsgálati feltételek

7. Elektromágneses összeférhetőség

1. Alkalmazási kör

Ez az ENSZ-előírás az alábbiakra vonatkozik:

1.1. A következők jóváhagyása:

a) az elsősorban M_1 és N_1 kategóriájú, legfeljebb 2 tonna össztömegű járművekbe való beépítésre szánt indításgátlók; valamint

b) az M_1 és N_1 kategóriájú ([1]), legfeljebb 2 tonna össztömegű járművek a beépített indításgátló tekintetében ([2]).

1.2. A gyártó kérésére a szerződő felek más kategóriájú járművekre és az ilyen járművekbe való beépítésre tervezett indításgátlókra is jóváhagyást adhatnak.

1.3. Ez az előírás nem tartalmaz a rádiófrekvenciákra vonatkozó rendelkezéseket, függetlenül attól, hogy a frekvenciák kapcsolódnak-e a járművek jogosulatlan használat elleni védelméhez.

2. Fogalommeghatározások

2.1. „Alkotóelem”: ezen előírás hatálya alá tartozó, valamely járműbe való beépítésre tervezett berendezés, amelyre a járműtől függetlenül típusjóváhagyást lehet adni, amennyiben ezen előírás erről kifejezetten rendelkezik.

2.2. „Önálló műszaki egység”: ezen előírás hatálya alá tartozó, valamely járműbe való beépítésre tervezett berendezés, amelyre külön típusjóváhagyást lehet adni, de csak egy vagy több meghatározott járműtípussal összefüggésben, amennyiben ezen előírás erről kifejezetten rendelkezik.

2.3. „Gyártó”: az a személy vagy szervezet, aki, illetve amely a jóváhagyó hatósággal szemben a típusjóváhagyási eljárás valamennyi szempontjának teljesüléséért és a gyártásmegfelelőség biztosításáért felel. E személynek vagy szervezetnek nem kell feltétlenül közvetlenül közreműködnie a jóváhagyási eljárás tárgyát képező jármű, rendszer, alkotóelem vagy önálló műszaki egység gyártásának valamennyi fázisában.

2.4. „Indításgátló”: olyan berendezés, amely megakadályozza a jármű szokásos, saját energiaforrásával történő elindítását (a jogosulatlan használat elleni védelem céljából).

2.5. „Vezérlőegység”: az indításgátló bekapcsolásához és/vagy kikapcsolásához szükséges berendezés.

2.6. „Állapotkijelző”: az indításgátló állapotát (bekapcsolt/kikapcsolt állapot, váltás bekapcsolt állapotról kikapcsolt állapotra és fordítva) jelző készülék.

2.7. „Bekapcsolt állapot”: az az állapot, amikor a járművet a saját energiaforrása segítségével nem lehet elindítani.

2.8. „Kikapcsolt állapot”: az az állapot, amikor a jármű a szokásos módon elindítható.

2.9. „Kulcs”: olyan eszköz, amelyet arra terveztek és gyártottak, hogy olyan reteszelő rendszert lehessen vele működtetni, amelyet úgy terveztek és gyártottak, hogy csak ezzel a kulccsal lehessen működtetni.

([1]) A járművek kialakításáról szóló összevont határozat (R.E.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6. számú dokumentum) 2. szakaszának meghatározása szerint – https://unece.org/transport/standards/transport/vehicle-regulations-wp29/resolutions

([2]) Az előírás csak a 12 V-os elektromos rendszerrel rendelkező járművekre vonatkozik.

2.10. „Hatástalanító”: az indításgátlót a kikapcsolt állapotban lezáró funkció.

2.11. „Ugrókód”: több elemből álló elektronikus kód, melyben az elemek kombinációja a jeladó egység minden egyes működése után véletlenszerűen megváltozik.

2.12. „Indításgátló-típus”: olyan rendszerek, amelyek nem különböznek egymástól jelentősen az alábbi lényeges jellemzők tekintetében:

a) a gyártó kereskedelmi neve vagy védjegye;

b) a vezérlőegység fajtája;

c) az indításgátlónak a vonatkozó járműrendszer(ek)re gyakorolt hatása (lásd az alábbi 5.2.1. szakaszt).

2.13. „Járműtípus az indításgátló tekintetében”: olyan járművek, amelyek nem különböznek egymástól jelentősen az alábbi lényeges jellemzők tekintetében:

a) a gyártó kereskedelmi neve vagy védjegye;

b) az indításgátló teljesítményét jelentősen befolyásoló járműtulajdonságok;

c) az indításgátló típusa és kialakítása.

3. Jóváhagyás iránti kérelem

3.1. A jármű- vagy alkotóelem-típus ezen előírás alapján történő jóváhagyására vonatkozó kérelmet a gyártó nyújtja be.

3.2. A kérelemhez mellékelni kell az 1. mellékletben található mintának megfelelően kiállított adatközlő lapot, amely leírja az indításgátló műszaki jellemzőit, valamint a beépítési módszer(eke)t minden olyan járműgyártmányra és -típusra vonatkozóan, amelybe az indításgátló beépítését tervezik.

3.3. A jóváhagyásra benyújtott típus(oka)t reprezentáló járműve(ke)t/alkotóelem(ek)et át kell adni a jóváhagyási vizsgálat elvégzéséért felelős műszaki szolgálatnak.

4. Jóváhagyás

4.1. Ha az ezen előírás szerint jóváhagyásra benyújtott típus megfelel az előírásban foglalt követelményeknek, akkor a típust jóvá kell hagyni.

4.2. Minden jóváhagyott típushoz jóváhagyási számot kell rendelni. Ennek első két számjegye a jóváhagyás időpontjában hatályos, az előírást lényeges műszaki tartalommal legutóbb módosító módosításssorozat száma (jelenleg 00, ami az előírás eredeti változatát jelöli). Ugyanazon szerződő fél nem rendelheti ugyanazt a számot a jármű vagy alkotóelem ezen előírás szerinti több típusához.

4.3. A típusok ezen előírás szerinti jóváhagyásáról vagy a jóváhagyás kiterjesztéséről értesíteni kell a megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó szerződő feleket az ezen előírás 2. mellékletének megfelelő nyomtatványon.

4.4. Minden olyan járművön vagy alkotóelemen, amely megfelel egy ezen előírás szerint jóváhagyott jármű- vagy alkotóelem-típusnak, a jóváhagyási értesítésben megadott, könnyen hozzáférhető helyen, jól látható módon fel kell tüntetni egy nemzetközi jóváhagyási jelet, amely a következőkből áll:

4.4.1. egy kör, benne egy „E” betű és a jóváhagyó ország egyedi azonosító száma ([3]); valamint

4.4.2. ezen előírás száma, amelyet egy „R” betű, egy kötőjel és a jóváhagyási szám követ a 4.4.1. szakaszban előírt kör jobb oldalán.

4.5. Ha egy típus megfelel a megállapodáshoz mellékelt egy vagy több további előírás szerint abban az országban jóváhagyott típusnak, amely ezen előírás alapján megadta a jóváhagyást, akkor a 4.4.1. szakaszban előírt jelet nem szükséges megismételni; ilyen esetben azon előírások számát, amelyek szerint a jóváhagyást megadták ugyanabban az országban, amely ezen előírás szerint is megadta a jóváhagyást, a fenti 4.4.1. szakaszban előírt jel jobb oldalán egymás alatt kell feltüntetni.

4.6. A jóváhagyási jelnek jól olvashatónak és eltávolíthatatlannak kell lennie.

4.7. Járművek esetében a jóváhagyási jelet a gyártó által a járműre erősített adattáblán vagy annak közelében kell elhelyezni.

4.8. Az indításgátlóként önállóan jóváhagyott alkotóelemek esetében a gyártónak a berendezés fő elemén/elemein kell elhelyeznie a jóváhagyási jelet. Az ezen előírás alapján indításgátlóként, valamint a 163. számú ENSZ-előírás vagy a 116. számú ENSZ-előírás eredeti változatának 7. kiegészítése vagy a 97. számú ENSZ-előírás 01. módosításssorozatának 8. kiegészítése alapján riasztórendszerként is jóváhagyott alkotóelemek esetében a gyártónak mindkét jóváhagyási jelet fel kell tüntetnie a berendezés fő elemén/elemein.

4.9. Ezen előírás 3. mellékletében példák találhatók a jóváhagyási jelek elrendezésére.

4.10. A fenti 4.4. szakaszban leírt jóváhagyási jel alternatívájaként megfelelőségi nyilatkozatot kell kiállítani minden, értékesítésre szánt indításgátlóhoz.

Amennyiben az indításgátló gyártója ezen előírás szerint jóváhagyott, jelöletlen indításgátlót szállít egy járműgyártónak, hogy az az indításgátlót eredeti berendezésként beépítse egy járműmodellbe vagy egy járműmodell-sorozatba, akkor az indításgátló gyártójának annyi példányt kell a megfelelőségi nyilatkozatból a járműgyártó rendelkezésére bocsátania, hogy az elegendő legyen az ezen előírás szerinti járműjóváhagyás megszerzéséhez.

Ha az indításgátló külön alkotóelemekből áll, akkor a fő(bb) alkotóeleme(ke)t azonosító jellel kell megjelölni, és a megfelelőségi nyilatkozatnak tartalmaznia kell ezen azonosító jelek listáját.

A megfelelőségi nyilatkozat mintája ezen előírás 4. mellékletében található.

4.11. Ha az ezen előírás vagy a 116. számú ENSZ-előírás eredeti változatának 7. kiegészítése vagy a 97. számú ENSZ-előírás 01. módosításssorozatának 8. kiegészítése szerint önálló műszaki egységként jóváhagyott indításgátlót önálló műszaki egységként szerelték be egy ezen előírás szerinti jóváhagyásra benyújtott járműbe, akkor az ezen előírás szerinti jóváhagyáshoz elvégzendő vizsgálatokat nem kell megismételni.

([3]) Az 1958. évi megállapodásban részes szerződő felek egyedi azonosító számai a járművek kialakításáról szóló összevont határozat (R.E.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6. számú dokumentum) 3. mellékletében találhatók – https://unece.org/transport/standards/transport/vehicle-regulations-wp29/resolutions

5. Követelmények

5.1. Általános követelmények

5.1.1. Az indításgátló kialakításának lehetővé kell tennie az e követelményeknek megfelelő be- és kikapcsolást.

5.1.2. Az indításgátlót úgy kell kialakítani és a beépítését úgy kell megtervezni, hogy az indításgátlóval felszerelt jármű megfeleljen a műszaki követelményeknek.

5.1.3. Az indításgátló nem kerülhet bekapcsolt állapotba, ha a gyújtás rá van adva és a motor jár, a következő esetek kivételével:

a) a járművet mentő, tűzoltó vagy rendőrségi járműként szerelték fel vagy fogják felszerelni; vagy

b) a motor működése szükséges a következőkhöz:

i. a jármű részét képező vagy a járműre szerelt, nem a jármű meghajtására szolgáló gépezet hajtása; vagy

ii. az ilyen gépezet vagy szerelvény hajtására szolgáló járműakkumulátorok elektromos energiájának megfelelő szinten tartása;

és a jármű álló helyzetben van, továbbá a rögzítőfék be van húzva. E kivételek alkalmazása esetén azt fel kell tüntetni az értesítés (ezen előírás 2. melléklete) kiegészítésének 2. szakaszában.

5.1.4. Az indításgátló tartós hatástalanítása nem megengedhető.

5.1.5. Az indításgátlót úgy kell megtervezni és kialakítani, hogy beépítése ne érintse hátrányosan a jármű tervezett funkcióit és biztonságos működését, még az indításgátló meghibásodása esetén sem.

5.1.6. Az indításgátlót úgy kell megtervezni és gyártani, hogy a gyártó utasítása szerint történő beépítése után ne lehessen gyorsan és figyelemfelkeltés nélkül (például olcsó, könnyen elrejthető, széles körben hozzáférhető szerszámokkal, berendezésekkel vagy szerkezetekkel) hatástalanítani vagy megsemmisíteni. A főbb alkotóelemeknek vagy egységeknek az indításgátló kiiktatása céljából történő cseréje nehéz és időigényes kell, hogy legyen.

5.1.7. Az indításgátlót úgy kell megtervezni és kialakítani, hogy amikor a gyártó által meghatározott módon beépítik, észszerűen elvárható élettartama alatt elviselje a járműben uralkodó viszonyokat (a vizsgálatot lásd az 5.3. szakaszban). Az indításgátló beépítése különösen a fedélzeti áramkörök elektromos tulajdonságait (vezeték-keresztmetszetek, érintésvédelem stb.) nem befolyásolhatja hátrányosan.

5.1.8. Az indításgátlót egyesíteni lehet a jármű egyéb rendszereivel vagy egybe lehet építeni azokkal (például motorvezérlés, riasztórendszerek).

5.1.9. Az indításgátló nem akadályozhatja meg a jármű fékjeinek kioldását, kivéve olyan indításgátló esetében, amely pneumatikusan kioldható rúgóerő-tárolós fék ([4]) kioldását akadályozza meg, és úgy működik, hogy szokásos működés, illetve meghibásodás esetén az ezen előírás szerinti típusjóváhagyási kérelem beadásának idején hatályban levő 13. számú ENSZ-előírás műszaki követelményei teljesülnek.

E szakasz követelményeinek teljesítése nem jelenti azt, hogy a pneumatikusan kioldható rugóerő-tárolós fék kioldását megakadályozó indításgátló mentesül az ezen előírásban megállapított műszaki követelmények alól.

5.1.10. Az indításgátló működése nem hozhatja működésbe a jármű fékjeit.

([4]) A módosított 13. számú ENSZ-előírás 8. mellékletének fogalommeghatározása szerint.

5.2. Különleges követelmények

5.2.1. Az indításgátlás mértéke

5.2.1.1. Az indításgátlót úgy kell megtervezni, hogy a jármű saját energiaforrással való működését a következő módszerek közül legalább az egyikkel megakadályozza:

5.2.1.1.1. utólagos beépítés vagy dízelmotoros jármű esetében a jármű legalább két olyan külön áramkörének letiltása, amely a jármű saját energiaforrással való működéséhez szükséges (például indítómotor, gyújtás, üzemanyag-ellátás, pneumatikusan kioldható rugóerő-tárolós fékek stb.);

5.2.1.1.2. a jármű működéséhez szükséges vezérlőegységek legalább egyikének kóddal történő letiltása.

5.2.1.2. A katalitikus átalakítóval felszerelt járműbe beépítendő indításgátló nem okozhatja el nem égett üzemanyag kipufogórendszerbe való bekerülését.

5.2.2. A működés megbízhatósága

Az indításgátló megfelelő tervezésével garantálni kell a működés megbízhatóságát, számításba véve a járműben uralkodó konkrét viszonyokat (lásd az 5.1.8. és az 5.3. szakaszt).

5.2.3. A működés biztonsága

Biztosítani kell, hogy az 5.3. szakaszban leírt vizsgálatok hatására ne váltson át az indításgátló (bekapcsolt/kikapcsolt) állapota.

5.2.4. Az indításgátló bekapcsolása

5.2.4.1. Az indításgátlónak az alábbi esetek legalább egyikében, a járművezető járulékos művelete nélkül be kell kapcsolódnia:

a) a gyújtáskapcsolóban az indítókulcs „0” állásba fordítása és egy ajtó kinyitása; ezenkívül az olyan indításgátlók, amelyek közvetlenül a jármű szokásos indítási művelete előtt vagy alatt kapcsolódnak ki, bekapcsolódhatnak a gyújtás kikapcsolásával is;

b) legfeljebb 1 perccel az után, hogy a gyújtáskapcsolóból kivették a kulcsot.

5.2.4.2. Ha az indításgátló az 5.1.3. szakasszal összhangban bekapcsolódhat akkor is, amikor a gyújtás rá van adva és a motor jár, akkor az indításgátlót bekapcsolhatja a vezetőoldali ajtó kinyitása és/vagy a jogosult használó valamely szándékos művelete is.

5.2.5. Kikapcsolás

5.2.5.1. A kikapcsolást a következő eszközök egyikével vagy ezek kombinációjával kell végrehajtani. Egyéb, azonos teljesítményű és azonos biztonsági szintű eszközök alkalmazása is megengedett.

5.2.5.1.1. Olyan billentyűzet, amellyel legalább 10 000 variánssal rendelkező, egyedileg kiválasztott kódot lehet bevinni.

5.2.5.1.2. Elektromos/elektronikus (például távirányítású) készülék, amely legalább 50 000 variációval rendelkezik, továbbá ugrókódot alkalmaz és/vagy a végigkérdezése legalább 10 napot igényel, azaz legkevesebb 50 000 variáció esetén 24 óra alatt legfeljebb 5 000 variációt lehet kipróbálni.

5.2.5.1.3. Ha távirányítással végezhető a kikapcsolás, akkor az indításgátlónak a kikapcsolás után 5 percen belül vissza kell állnia bekapcsolt állapotba, ha az indítómotor áramkörénél nem történik újabb beavatkozás.

5.2.6. Állapotkijelző

5.2.6.1. Az indításgátló állapotáról (bekapcsolt/kikapcsolt állapot, váltás a bekapcsolt és kikapcsolt állapot között) adandó tájékoztatás céljából optikai jelzések szerelhetők fel az utastéren kívül és belül. Az utastéren kívül alkalmazott valamennyi optikai jelzés, világító vagy fényjelző berendezés használatának meg kell felelnie a 48. számú előírás követelményeinek.

5.2.6.2. Ha a gyors dinamikus műveleteket, mint például be- és kikapcsolt állapot közötti váltást kijelzik, akkor arra az 5.2.6.1. szakasz szerinti optikai jelzést kell alkalmazni. Ilyen optikai jelzés lehet az irányjelzők és/vagy az utasteret megvilágító lámpa (lámpák) egyidejű működése is, feltéve, hogy az irányjelzők nem maradnak 3 másodpercnél hosszabb ideig bekapcsolva.

5.3. Működési jellemzők és vizsgálati feltételek

Az indításgátló valamennyi alkotóelemén el kell végezni a 6. mellékletben leírt vizsgálatokat.

5.4. Útmutatók

(Az 5.4.1–5.4.3. szakasz csak az utólagos beépítésre vonatkozik.)

Minden indításgátlóhoz mellékelni kell az alábbi dokumentumokat:

5.4.1. Beépítési útmutató, amely tartalmazza a következőket:

5.4.1.1. azoknak a járműveknek és járműmodelleknek a felsorolása, amelyekhez a berendezést tervezték. Ez a felsorolás lehet konkrét vagy általános, például „minden 12 V-os negatív földelésű akkumulátorral felszerelt benzinmotoros személygépkocsi”;

5.4.1.2. a fényképekkel és/vagy egyértelmű rajzokkal illusztrált beépítési módszer;

5.4.1.3. a beszállító által megadott részletes beépítési útmutatót úgy kell összeállítani, hogy ha a beszerelést végző szakember megfelelően követi azt, a beépítés ne befolyásolja a jármű biztonságát és megbízhatóságát;

5.4.1.4. a beépítési útmutatóban meg kell határozni az indításgátló elektromos teljesítményigényét, és adott esetben nagyobb kapacitású akkumulátor használatát kell javasolni;

5.4.1.5. a beszállítónak ismertetnie kell a jármű beépítés utáni ellenőrzéséhez szükséges eljárásokat. A biztonsággal kapcsolatos jellemzőknek különös figyelmet kell szentelni.

5.4.2. Kitöltetlen beépítési nyilatkozat az 5. mellékletben lévő minta szerint.

5.4.3. Általános nyilatkozat az indításgátló vásárlója számára, amely felhívja a figyelmet a következőkre:

5.4.3.1. az indításgátlót a gyártó útmutatása szerint kell beépíteni;

5.4.3.2. a beépítéssel ajánlatos szakembert megbízni (az indításgátló gyártójához lehet fordulni, hogy nevezzen meg erre alkalmas szakembert);

5.4.3.3. az indításgátlót kísérő beépítési nyilatkozatot a beépítést végző szakembernek kell kiállítania.

5.4.4. Használati útmutató.

5.4.5. Karbantartási útmutató.

5.4.6. Általános figyelmeztetés az indításgátlón végzett bármilyen módosítás vagy kiegészítés veszélyeire vonatkozóan; az ilyen módosítások vagy kiegészítések automatikusan érvénytelenítik a fenti 5.4.2. szakaszban említett beépítési nyilatkozatot.

6. A típus módosítása és a jóváhagyás kiterjesztése

6.1. Valamely jármű- vagy alkotóelem-típus ezen előírás tekintetében történő valamennyi módosításáról értesíteni kell a jármű- vagy alkotóelem-típust jóváhagyó hatóságot. A típusjóváhagyó hatóság ezt követően a következőképpen járhat el:

6.1.1. úgy ítéli meg, hogy az elvégzett módosításoknak nagy valószínűséggel nincs számottevő kedvezőtlen hatása, és az alkotóelem vagy a jármű továbbra is megfelel a követelményeknek; vagy

6.1.2. új jegyzőkönyvet kér a vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálattól.

6.2. A jóváhagyás megerősítéséről vagy elutasításáról, a változások részletes leírásával együtt, a fenti 4.3. szakaszban említett eljárással értesíteni kell a megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó szerződő feleket.

6.3. A jóváhagyás kiterjesztését engedélyező illetékes hatóság az ilyen kiterjesztéshez készített minden értesítéshez sorszámot rendel.

7. A gyártás megfelelősége

7.1. A gyártásmegfelelőség ellenőrzésére szolgáló eljárásoknak meg kell felelniük az 1958. évi megállapodás 1. jegyzékében (E/ECE/TRANS/505/Rev.3) megállapított eljárásoknak, és különösen az alábbi követelményeknek:

7.2. Az ezen előírás vonatkozó részében (részeiben) előírt vizsgálatokat a jármű vagy az alkotóelem minden típusán a szokásos minőségbiztosítási eljárások valamelyikét követve, statisztikailag ellenőrzött módon és véletlenszerűen kell elvégezni.

7.3. A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság bármikor ellenőrizheti az egyes gyártóüzemekben a gyártás megfelelőségének ellenőrzésére alkalmazott módszereket. Az ilyen ellenőrzésre általában kétévente kerül sor.

8. Szankciók nem megfelelő gyártás esetén

8.1. Az ezen előírás alapján egy adott jármű-/alkotóelem-típusra megadott jóváhagyás visszavonható, ha nem teljesülnek a fenti 7. szakaszban előírt követelmények.

8.2. Ha a megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó valamely szerződő fél visszavon egy előzőleg általa megadott jóváhagyást, akkor erről a 2. mellékletnek megfelelő nyomtatványon haladéktalanul értesíti az ezen előírást alkalmazó többi szerződő felet.

9. A gyártás végleges leállítása

Ha a jóváhagyás birtokosa véglegesen leállítja az ezen előírás szerint jóváhagyott jármű-/alkotóelem-típus gyártását, akkor erről értesítenie kell a jóváhagyást megadó hatóságot. A hatóságnak az értesítés kézhezvételét követően a 2. mellékletben szereplő mintának megfelelő formanyomtatványon tájékoztatnia kell erről a megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó többi szerződő felet.

10. A jóváhagyási vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálatok és a típusjóváhagyó hatóságok neve és címe

A megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó szerződő felek megadják az Egyesült Nemzetek Titkárságának a jóváhagyási vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálatok nevét és címét, valamint a jóváhagyásokat megadó, illetve a más országok által kiadott jóváhagyásokat, kiterjesztéseket, elutasításokat vagy visszavonásokat igazoló értesítéseket fogadó típusjóváhagyó hatóság nevét és címét.

1A. MELLÉKLET

Adatközlő lap

(Megengedett legnagyobb formátum: A4 [210 mm × 297 mm])

A 162. számú ENSZ-előírás 5. szakaszával összhangban, a járműtípusoknak az indításgátló rendszer tekintetében történő típusjóváhagyása esetén

1. Általános információk

1.1. Gyártmány (a gyártó kereskedelmi neve):

1.2. Típus: .....

1.3. Típusazonosító jelölés, ha fel van tüntetve a berendezésen (b): .....

1.3.1. A jelölés helye: .....

1.4. A gyártó neve és címe: .....

1.5. Az EGB-jóváhagyási jel helye: .....

1.6. Az összeszerelő üzem(ek) címe: .....

2. A jármű általános felépítésére vonatkozó jellemzők

2.1. A jóváhagyandó típust képviselő járműről készült fényképek és/vagy rajzok: .....

2.2. A vezető helye: bal/jobb (A nem kívánt rész törlendő)

3. Egyéb információk

3.1. Indításgátló: .....

3.1.1. típusjóváhagyási szám, ha van: .....

3.1.1.1 A járműtípus részletes leírása, tekintettel a beépített indításgátló elrendezésére, fényképekkel és/vagy rajzokkal illusztrálva (amennyiben az indításgátló önálló műszaki egységként már típusjóváhagyást kapott, hivatkozni lehet az indításgátló gyártója által kitöltött adatközlő lap 4.2. szakaszában szereplő leírásra): .....

3.1.2. Jóváhagyással még nem rendelkező indításgátlók esetében

3.1.2.1. Az indításgátló és a véletlen bekapcsolódás ellen tett intézkedések részletes műszaki leírása: .....

3.1.2.2. Az(ok) a rendszer(ek), amely(ek)re az indításgátló kifejti a hatását: .....

3.1.2.3. A ténylegesen alkalmazott, cserélhető kódok száma, adott esetben: .....

1B. MELLÉKLET

Adatközlő lap

(Megengedett legnagyobb formátum: A4 [210 mm × 297 mm])

Az indításgátlók jóváhagyására és a járműveknek az indításgátló tekintetében történő jóváhagyására vonatkozó egységes műszaki előírásokról szóló 162. számú ENSZ-előírás 5. szakaszával összhangban (az indításgátló rendszerek alkotóelemként vagy önálló műszaki egységként történő ENSZ-típusjóváhagyása esetén)

1. Általános információk

1.1. Gyártmány (a gyártó kereskedelmi neve): .....

1.2. Típus: .....

1.3. Típusazonosító jelölés, ha fel van tüntetve a berendezésen ([1]): .....

1.3.1. A jelölés helye: .....

1.4. A gyártó neve és címe: .....

1.5. Az ENSZ-jóváhagyási jel helye: .....

1.6. Az összeszerelő üzem(ek) címe: .....

2. A berendezés leírása

2.1. Az indításgátló és a véletlen bekapcsolódás ellen tett intézkedések részletes műszaki leírása: .....

2.2. A jármű azon rendszere(i), amely(ek)re az indításgátló a hatását kifejti: .....

2.3. A berendezés bekapcsolásának/kikapcsolásának módja: .....

2.4. A ténylegesen alkalmazott, cserélhető kódok száma, adott esetben: .....

2.5. A berendezés fő alkotóelemeinek felsorolása, valamint adott esetben ezek hivatkozási jele: .....

3. Rajzok

3.1. A berendezés fő alkotóelemeiről készült rajzok (a rajzokon fel kell tüntetni az ENSZ-típusjóváhagyási jel tervezett helyét): .....

4. Útmutatók

4.1. Azon járművek felsorolása, amelyekbe a berendezést be kívánják építeni: .....

4.2. A beépítési módszer leírása, fényképekkel és/vagy rajzokkal illusztrálva: .....

4.3. Használati útmutató: .....

4.4. Karbantartási útmutató, ha van: .....

4.5. 5a/5b vizsgálati impulzus az ISO 7637-2:2004 nemzetközi szabvány szerint: alkalmazták/nem alkalmazták .....

([1]) Ha a típusazonosító jelölés olyan karaktereket is tartalmaz, amelyek az ezen adatközlő lapon megjelölt alkotóelem vagy önálló műszaki egység leírása szempontjából nem lényegesek, ezeket a karaktereket a dokumentációban kérdőjellel (?) kell helyettesíteni (pl. ABC??123??).

2A. MELLÉKLET

Értesítés

(Megengedett legnagyobb formátum: A4 [210 mm × 297 mm])

Kibocsátó: Hatóság neve:

.....

.....

.....

Tárgy (2): Jóváhagyás megadása

Jóváhagyás kiterjesztése

Jóváhagyás elutasítása

Jóváhagyás visszavonása

A gyártás végleges leállítása

valamely járműtípusra vonatkozóan az indításgátló tekintetében a 162. számú ENSZ-előírás alapján

Jóváhagyás száma: .....

I. SZAKASZ

1. Általános információk

1.1. Gyártmány (a gyártó kereskedelmi neve): .....

1.2. Típus: .....

1.3. A típusazonosítás módja, amennyiben a járművön/alkotóelemen/önálló műszaki egységen van azonosító (2)/(a): ...

1.3.1. A jelölés helye: .....

1.4. Járműkategória (b): .....

1.5. A gyártó neve és címe: .....

1.6. Az EGB-jóváhagyási jel helye: .....

1.7. Az összeszerelő üzem(ek) címe: .....

II. SZAKASZ

1. Kiegészítő információk (adott esetben): lásd a kiegészítést.

2. A vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálat: .....

(1) A jóváhagyást megadó/kiterjesztő/elutasító/visszavonó ország azonosító száma (lásd az előírás jóváhagyásra vonatkozó rendelkezéseit).

(2) A nem kívánt rész törlendő. (Előfordulhat, hogy nincs törlendő rész, ha nem csak egy bejegyzés érvényes.)

3. A vizsgálati jegyzőkönyv dátuma: .....

4. A vizsgálati jegyzőkönyv száma: .....

5. Megjegyzések (adott esetben): lásd a kiegészítést.

6. Kelt: .....

7. Dátum: .....

8. Aláírás: .....

9. A jóváhagyó hatósághoz benyújtott – és kérésre kiadható – információs csomag tartalomjegyzéke mellékelve: .....

Kiegészítés

valamely járműnek

a 162. számú előírás szerinti típusjóváhagyására vonatkozó, … számú ENSZ-típusbizonyítványához

1. Kiegészítő információk: .....

1.1. Az indításgátló rövid leírása: .....

2. Megjegyzések: .....

Megjegyzések a típusbizonyítványhoz/az értesítéshez:

(a) Ha a típusazonosító jelölés olyan karaktereket is tartalmaz, amelyek az ezen adatközlő lapon megjelölt jármű, alkotóelem vagy önálló műszaki egység leírása szempontjából nem lényegesek, ezeket a karaktereket a dokumentációban kérdőjellel (?) kell helyettesíteni (pl. ABC??123??).

(b) A járművek kialakításáról szóló összevont határozat (R.E.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6. számú dokumentum) 2. szakaszának meghatározása szerint.

2B. MELLÉKLET

Értesítés

(Megengedett legnagyobb formátum: A4 [210 mm × 297 mm])

Kibocsátó: Hatóság neve:

.....

.....

.....

Tárgy (2): Jóváhagyás megadása

Jóváhagyás kiterjesztése

Jóváhagyás elutasítása

Jóváhagyás visszavonása

A gyártás végleges leállítása

valamely, indításgátlónak minősülő alkotóelemre vagy önálló műszaki egységre vonatkozóan a 162. számú ENSZ-előírás alapján

Jóváhagyás száma: .....

A kiterjesztés indokolása:

I. SZAKASZ

1. Általános információk .....

1.1. Gyártmány (a gyártó kereskedelmi neve): .....

1.2. Típus: .....

1.3. Típusazonosító jelölés, ha fel van tüntetve a berendezésen (a): .....

1.3.1. A jelölés helye: .....

1.4. A gyártó neve és címe: .....

1.5. Az EGB-jóváhagyási jel helye: .....

1.6. Az összeszerelő üzem(ek) címe: .....

II. SZAKASZ

1. Kiegészítő információk (adott esetben): lásd a kiegészítést.

2. A vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálat: .....

3. A vizsgálati jegyzőkönyv dátuma: .....

(1) A jóváhagyást megadó/kiterjesztő/elutasító/visszavonó ország azonosító száma (lásd az előírás jóváhagyásra vonatkozó rendelkezéseit).

(2) A nem kívánt rész törlendő. (Előfordulhat, hogy nincs törlendő rész, ha nem csak egy bejegyzés érvényes.)

4. A vizsgálati jegyzőkönyv száma: .....

5. Megjegyzések (adott esetben): lásd a kiegészítést.

6. Kelt: .....

7. Dátum: .....

8. Aláírás: .....

9. A típusjóváhagyó hatósághoz benyújtott – és kérésre kiadható – információs csomag tartalomjegyzéke mellékelve.

Kiegészítés

valamely indításgátlónak

a 162. számú előírás szerinti típusjóváhagyására vonatkozó, … számú ENSZ-típusbizonyítványához

1. Kiegészítő információk: .....

1.1. Az indításgátló rövid leírása: .....

1.2. Azon járművek felsorolása, amelyekbe az indításgátlót be kívánják építeni: .....

1.3. Azon járműtípusok, amelyeken az indításgátlót vizsgálták: .....

1.4. Az indításgátló megfelelően azonosított fő alkotóelemeinek felsorolása: .....

2. Megjegyzések: .....

Megjegyzések a típusbizonyítványhoz/az értesítéshez:

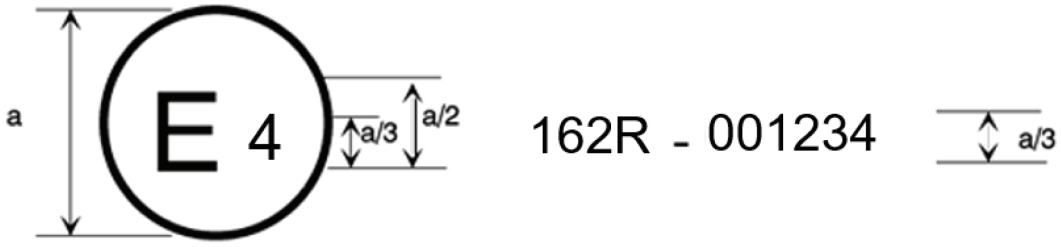
(a) Ha a típusazonosító jelölés olyan karaktereket is tartalmaz, amelyek az ezen adatközlő lapon megjelölt alkotóelem vagy önálló műszaki egység leírása szempontjából nem lényegesek, ezeket a karaktereket a dokumentációban kérdőjellel (?) kell helyettesíteni (pl. ABC??123??).

3. MELLÉKLET

A jóváhagyási jelek elrendezése

1. ábra

(lásd ezen előírás 4.2. szakaszát.)



a = legalább 8 mm

A járművön elhelyezett, a fenti 1. ábra szerinti jóváhagyási jel azt mutatja, hogy az adott típust a 162. számú ENSZ-előírás alapján hagyták jóvá Hollandiában (E 4), a 001234 jóváhagyási számon. A jóváhagyási szám első két számjegye (00) azt jelzi, hogy a jóváhagyást a 162. számú ENSZ-előírás eredeti változatában foglalt követelmények alapján adták meg.

4. MELLÉKLET

A megfelelőségi nyilatkozat mintája

Alulírott .....

(vezetéknév és utónév)

igazolom, hogy a jármű alább leírt indításgátlója:

Gyártmány: .....

Típus: .....

teljes mértékben megfelel az alábbi helyen és időpontban jóváhagyott típusnak

Hely: ..... Dátum: .....

(a jóváhagyás helye) (a jóváhagyás időpontja)

a ... jóváhagyási számhoz tartozó értesítésben leírtak szerint. .....

A fő alkotóelem(ek) azonosítása:

Alkotóelem: ..... Jelölés: .....

Kelt: ..... Dátum: .....

A gyártó teljes címe és bélyegzője: .....

Aláírás: ..... (kérjük, adja meg a beosztást)

5. MELLÉKLET

A beépítési nyilatkozat mintája

Alulírott .....

képesített szakember igazolom, hogy az alább leírt indításgátló beépítését én végeztem el a rendszer gyártójának a beépítésre vonatkozó utasításai szerint.

A jármű leírása

Gyártmány: .....

Típus: .....

Gyártási szám: .....

Rendszám: .....

Az indításgátló leírása

Gyártmány: .....

Típus: .....

Jóváhagyási szám: .....

Kelt: ..... Dátum: .....

A beépítést végző szakember teljes címe és bélyegzője: .....

.....

.....

Aláírás: ..... (kérjük, adja meg a beosztást)

6. MELLÉKLET

Az indításgátlóra vonatkozó működési paraméterek és vizsgálati feltételek

1. Működési paraméterek

Az alábbi követelmények nem vonatkoznak a következőkre:

a) azok az alkotóelemek, amelyeket a jármű részeként építettek be és vizsgáltak meg, függetlenül attól, hogy be van-e építve indításgátló (például lámpák, riasztórendszer, a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló, reteszelő rendszerrel működő berendezés); vagy

b) azok az alkotóelemek, amelyeket korábban már a jármű részeként megvizsgáltak, és ezt dokumentumokkal igazolták.

Az indításgátló minden alkotóelemének hibátlanul kell működnie az alábbi körülmények között.

1.1. Környezeti feltételek

A környezeti hőmérsékletre a következő két osztály van meghatározva:

a) – 40 °C és + 85 °C közötti hőmérséklet az utas- vagy csomagtérbe beépítendő alkatrészekre vonatkozóan;

b) eltérő rendelkezés hiányában – 40 °C és + 125 °C közötti hőmérséklet a motortérbe beépítendő alkatrészekre vonatkozóan.

1.2. A beépítés védelmi fokozata

Az IEC 60529 1989 számú kiadvánnyal összhangban az alábbi védelmi fokozatokat kell biztosítani:

a) IP 40 az utastérbe beépítendő alkatrészek esetében;

b) IP 42 a nyitott/nyitható tetejű és mozgatható tetőlemezes személygépkocsik utasterébe beépítendő alkatrészek esetében, ha a beépítés helye miatt IP 40-nél magasabb fokozatú védelem szükséges;

c) IP 54 az összes többi alkatrész esetében.

Az indításgátló gyártójának a beépítési útmutatóban ismertetnie kell a berendezés részeinek elhelyezésére vonatkozó, porral, vízzel és hőmérséklettel kapcsolatos korlátozásokat.

1.3. Időjárásállóság

Az IEC 60068-2-301980 számú kiadvánnyal összhangban hét nap.

1.4. Elektromossággal kapcsolatos feltételek

Névleges tápfeszültség: 12 V

Működési tápfeszültség-tartomány: 9 és 15 V között az 1.1.1. szakasz szerinti hőmérséklet-tartományban

Túlfeszültség megengedett időtartama 23 °C hőmérsékleten:

U = 18 V-nál max. 1 óra

U = 24 V-nál max. 1 perc

2. Vizsgálati körülmények

Minden vizsgálatot egyetlen indításgátlón, egymás után kell elvégezni. A vizsgálatot végrehajtó hatóság azonban dönthet úgy, hogy más mintapéldányok is használhatók, ha ez nem befolyásolja a többi vizsgálat eredményét.

2.1. Szokásos vizsgálati feltételek

Feszültség: U = (12 ± 0,2) V

Hőmérséklet: T = (23 ± 5) °C

3. Működési vizsgálat

Az indításgátló minden alkotóelemének meg kell felelnie az ezen előírás 3.2–3.9. szakaszában megadott előírásoknak.

3.1. Az alább meghatározott összes vizsgálat befejezése után az indításgátlót az ezen előírás 2.1. szakaszában meghatározott szokásos vizsgálati feltételek között is meg kell vizsgálni, azt ellenőrizendő, hogy továbbra is megfelelően működik-e. Ha szükséges, a biztosítékokat a vizsgálat előtt ki lehet cserélni.

Ha az ezen szakaszokban előírt egyes vizsgálatokat a működési vizsgálat előtt sorozatban, egyetlen indításgátlón végzik el, a működési vizsgálat csak egyetlen alkalommal végezhető el a kiválasztott vizsgálatok végrehajtása után, nem pedig külön-külön minden egyes kiválasztott vizsgálat után. A járműgyártóknak és a beszállítóknak csak a nem egymás után végzett eljárások esetében kell kielégítő eredményeket garantálniuk.

3.2. A hőmérséklettel és a feszültségingadozással szembeni ellenállás

Ellenőrizni kell, hogy a 3.1. szakasz előírásai a következő körülmények között is teljesülnek-e:

3.2.1. Vizsgálati hőmérséklet T (– 40 ± 2) °C

Vizsgálati feszültség U = (9 ± 0,2) V

Tárolási időtartam 4 óra

3.2.2. Az utas- vagy csomagtérbe beépítendő alkatrészek esetében:

Vizsgálati hőmérséklet T = (+ 85 ± 2) °C

Vizsgálati feszültség U = (15 ± 0,2) V

Tárolási időtartam 4 óra

3.2.3. Eltérő rendelkezés hiányában a motortérbe beépítendő alkatrészek esetében:

Vizsgálati hőmérséklet T = (+ 125 ± 2) °C

Vizsgálati feszültség U = (15 ± 0,2) V

Tárolási időtartam 4 óra

3.2.4. Az indításgátlót mind bekapcsolt, mind kikapcsolt állapotban 18 ± 0,2 V-os túlfeszültségnek kell kitenni 1 órán keresztül.

3.2.5. Az indításgátlót mind bekapcsolt, mind kikapcsolt állapotban 24 ± 0,2 V-os túlfeszültségnek kell kitenni 1 percen keresztül.

3.3. Biztonságos működés az idegentest- és vízbehatolással szembeni védelem vizsgálata után

Az idegentest- és vízbehatolásnak az IEC 60529:1989 számú kiadvány alapján történő, az 1.1.2. szakasz szerinti védelmi fokozatokra vonatkozó vizsgálata után meg kell ismételni a 3.1. szakasz szerinti működési vizsgálatokat.

A műszaki szolgálat egyetértése esetén ezt a követelményt a következő esetekben nem kell alkalmazni:

a) olyan indításgátló típusjóváhagyása, amely önálló műszaki egységként kap típusjóváhagyást.

Ebben az esetben az indításgátló gyártójának:

i. az adatközlő lap (1b. melléklet) 4.5. szakaszában jeleznie kell, hogy az e szakaszban szereplő követelmény (ezen előírás 7. szakaszának megfelelően) nem vonatkozik az indításgátlóra; és

ii. az adatközlő lap 4.1. szakaszában fel kell sorolnia azon járműveket, amelyekbe az indításgátló beépíthető, a 4.2. szakaszban pedig a vonatkozó beépítési feltételeket;

b) jármű típusjóváhagyása az indításgátló tekintetében:

ebben az esetben a gyártónak az adatközlő lap (1a. melléklet) 3.1.1.1. szakaszában jeleznie kell, hogy az e szakaszban szereplő követelmény a beépítési feltételek jellege miatt nem vonatkozik az indításgátlóra, és ezt a vonatkozó dokumentumokat benyújtva igazolnia kell;

c) jármű típusjóváhagyása olyan indításgátló beépítése tekintetében, amely önálló műszaki egységként típusjóváhagyást kapott:

ebben az esetben a járműgyártónak az adatközlő lap (1a. melléklet) 3.1.1.1. szakaszában jeleznie kell, hogy az e szakaszban szereplő követelmény nem vonatkozik az indításgátló beépítésére, amennyiben a beépítés vonatkozó feltételei teljesülnek.

Ez a követelmény nem alkalmazandó abban az esetben, ha az 1a. melléklet 3.1.3.1.1. szakaszában előírt információt már benyújtották az önálló műszaki egység jóváhagyásához.

3.4. Biztonságos működés a páralecsapódás hatásának vizsgálata után

Az IEC 60068-2-30:1980 számú kiadvány szerinti nedvességállóság-vizsgálat után meg kell ismételni a 3.1. szakasz szerinti működési vizsgálatokat.

3.5. A fordított polaritás elleni védelem vizsgálata

Az indításgátlót és alkotóelemeit legfeljebb 13 V-os, 2 percen keresztül fennálló feszültségnél a fordított polaritás nem teheti működésképtelenné. E vizsgálat után meg kell ismételni a 3.1. szakasz szerinti működési vizsgálatokat, szükség esetén a biztosítékok cseréje után.

3.6. A rövidzárlat elleni védelem vizsgálata

Az indításgátló elektromos csatlakozásainak 13 V-os feszültségig védettnek kell lenniük a földzárlattal szemben, és/vagy biztosítékokkal kell védeni őket. E vizsgálat után meg kell ismételni a 3.1. szakasz szerinti működési vizsgálatokat, szükség esetén a biztosítékok cseréje után.

3.7. Energiafogyasztás bekapcsolt állapotban

Az állapotkijelzőt is magában foglaló teljes indításgátló energiafogyasztása bekapcsolt állapotban a 2.1. szakaszban megadott feltételek között átlagosan nem lehet több 20 mA-nél.

A műszaki szolgálat egyetértése esetén ezt a követelményt a következő esetekben nem kell alkalmazni:

a) olyan indításgátló típusjóváhagyása, amely önálló műszaki egységként kap típusjóváhagyást.

Ebben az esetben az indításgátló gyártójának:

i. az adatközlő lap (1. melléklet, 2. rész) 4.5. szakaszában jeleznie kell, hogy az e szakaszban szereplő követelmény (ezen előírás 7. szakaszának megfelelően) nem vonatkozik az indításgátlóra; és

ii. az adatközlő lap 4.1. szakaszában fel kell sorolnia azon járműveket, amelyekbe az indításgátló beépíthető, a 4.2. szakaszban pedig a vonatkozó beépítési feltételeket;

b) jármű típusjóváhagyása az indításgátló tekintetében:

ebben az esetben a gyártónak az adatközlő lap (1a. melléklet) 3.1.3.1.1. szakaszában jeleznie kell, hogy az e szakaszban szereplő követelmény a beépítési feltételek jellege miatt nem vonatkozik az indításgátlóra, és ezt a vonatkozó dokumentumokat benyújtva igazolnia kell;

c) jármű típusjóváhagyása olyan indításgátló beépítése tekintetében, amely önálló műszaki egységként típusjóváhagyást kapott:

ebben az esetben a járműgyártónak az adatközlő lap (1a. melléklet) 3.1.3.1.1. szakaszában jeleznie kell, hogy az e szakaszban szereplő követelmény nem vonatkozik az indításgátló beépítésére, amennyiben a beépítés vonatkozó feltételei teljesülnek.

Ez a követelmény nem alkalmazandó abban az esetben, ha az 1a. melléklet 3.1.3.1.1. szakaszában előírt információt már benyújtották az önálló műszaki egység jóváhagyásához.

3.8. Biztonságos működés rázóvizsgálat után

3.8.1. Ehhez a vizsgálathoz az alkotóelemeket két csoportra kell osztani:

1. csoport: szokásosan a járműbe szerelt alkotóelemek;

2. csoport: a motorra szerelt alkotóelemek.

3.8.2. Az alkotóelemeket/indításgátlót olyan szinuszos rezgésnek kell kitenni, amelynek jellemzői a következők:

3.8.2.1. Az 1. csoport esetében:

A frekvenciának 10 Hz és 500 Hz között állíthatónak kell lennie, az amplitúdó legfeljebb ± 5 mm, a gyorsulás pedig legfeljebb 3 g lehet (0-tól mérve).

3.8.2.2. A 2. csoport esetében:

A frekvenciának 20 Hz és 300 Hz között állíthatónak kell lennie, az amplitúdó legfeljebb ± 2 mm, a gyorsulás pedig legfeljebb 15 g lehet (0-tól mérve).

3.8.2.3. Mind az 1., mind a 2. típus esetében:

A frekvenciaingadozás 1 oktáv/perc.

A ciklusok száma 10, a vizsgálatot mindhárom tengely irányában el kell végezni.

A rezgést kis frekvencián a legnagyobb állandó amplitúdóval, nagy frekvencián pedig a legnagyobb állandó gyorsulással kell alkalmazni.

3.8.3. A vizsgálat alatt az indításgátlót elektromosan csatlakoztatni kell, a vezetéknek pedig 200 mm után rögzítve kell lennie.

3.8.4. A rázóvizsgálat után a 3.1. szakasz szerinti működési vizsgálatokat meg kell ismételni.

3.9. Elektromágneses összeférhetőség

Az indításgátlón el kell végezni a 7. mellékletben leírt vizsgálatokat.

7. MELLÉKLET

Elektromágneses összeférhetőség

1. Védelem a tápvezetékekben folyó áram zavaraival szemben

1.1. A vizsgálatokat a 06. módosítássorozattal módosított 10. számú ENSZ-előírás műszaki előírásainak és átmeneti rendelkezéseinek, valamint a 10. mellékletben leírt, az elektromos/elektronikus részegységekre vonatkozó vizsgálati módszereknek megfelelően kell elvégezni.

1.2. Az indításgátlót kikapcsolt és bekapcsolt állapotban is meg kell vizsgálni.

2. Védelem a nagy frekvenciájú sugárzott zavarokkal szemben

2.1. A járműben az indításgátló védelmének vizsgálatát a 06. módosítássorozattal módosított 10. számú ENSZ-előírás műszaki előírásainak és átmeneti rendelkezéseinek, valamint a 6. mellékletben leírt, a járműre vonatkozó, vagy a 9. mellékletben leírt, az elektromos/elektronikus részegységekre vonatkozó vizsgálati módszereknek megfelelően lehet elvégezni.

2.2. Az indításgátlót az 1. táblázatban meghatározott működési feltételekkel és meghibásodási kritériumokkal kell vizsgálni.

1. táblázat

Az indításgátlóra vonatkozó működési feltételek és meghibásodási kritériumok

A vizsgálat típusa	Az indításgátlóra vonatkozó működési feltételek	Meghibásodási kritériumok
A járművön végzett vizsgálat	Indításgátló kikapcsolt állapotban Gyújtás bekapcsolva vagy 50 km/h sebességű haladás ([1])	Az indításgátló váratlan bekapcsolódása
	Indításgátló bekapcsolt állapotban Gyújtás kikapcsolva	Az indításgátló váratlan kikapcsolódása
	Indításgátló bekapcsolt állapotban A jármű töltési üzemmódban van (adott esetben)	Az indításgátló váratlan kikapcsolódása
Az elektromos/elektronikus részegységek vizsgálata	Indításgátló kikapcsolt állapotban	Az indításgátló váratlan bekapcsolódása
	Indításgátló bekapcsolt állapotban	Az indításgátló váratlan kikapcsolódása

([1]) Ezt a vizsgálatot a 10. számú ENSZ-előírás követelményei szerint is el lehet végezni az 50 km/h sebességű haladás esetében.

3. Elektrosztatikus kisülésből származó elektromos zavarok

3.1. Az elektromos zavarokkal szembeni zavartűrést az ISO 10605:2008/AMD 1:2014 műszaki szabvány szerint kell vizsgálni a 2. táblázatban megadott vizsgálati súlyossági szintek alkalmazásával.

3.2. Az elektrosztatikus kisülésre vonatkozó vizsgálatokat vagy a járművön, vagy az elektromos/elektronikus részegységeken kell elvégezni.

2. táblázat

Az elektrosztatikus kisülésre vonatkozó vizsgálatok

Kisülés típusa	Kisülési pontok	Az indításgátló állapota	A kisülés által érintett hálózat	Vizsgálati szint	Meghibásodási kritériumok
Kisülés a levegőben	Olyan pontok, amelyek csak a jármű belsejéből közelíthetők meg könnyen	Indításgátló kikapcsolt állapotban (ha a vizsgálatot a járművön végzik, akkor a járműnek a következő állapotok egyikében kell lennie: gyújtás bekapcsolva vagy 50 km/h sebességű haladás vagy motor alapjáratban)	330 pF, 2 kΩ	± 6 kV	Az indításgátló váratlan bekapcsolódása
	Olyan pontok, amelyek csak a járművön kívülről érinthetők meg könnyen	Indításgátló bekapcsolt állapotban (ha a vizsgálatot a járművön végzik, akkor a járműnek zárva kell lennie, a gyújtást pedig ki kell kapcsolni)	150 pF, 2 kΩ	± 15 kV	Az indításgátló váratlan kikapcsolódása 1 másodpercen belüli újbóli bekapcsolódás nélkül, minden egyes kisülés után
Kisülés a csatlakozásnál	Olyan pontok, amelyek csak a jármű belsejéből közelíthetők meg könnyen	Indításgátló kikapcsolt állapotban (ha a vizsgálatot a járművön végzik, akkor a járműnek a következő állapotok egyikében kell lennie: gyújtás bekapcsolva vagy 50 km/h sebességű haladás vagy motor alapjáratban)	330 pF, 2 kΩ	± 4 kV	Az indításgátló váratlan bekapcsolódása
	Olyan pontok, amelyek csak a járművön kívülről érinthetők meg könnyen	Indításgátló bekapcsolt állapotban (ha a vizsgálatot a járművön végzik, akkor a járműnek zárva kell lennie, a gyújtást pedig ki kell kapcsolni)	150 pF, 2 kΩ	± 8 kV	Az indításgátló váratlan kikapcsolódása 1 másodpercen belüli újbóli bekapcsolódás nélkül, minden egyes kisülés után

Minden vizsgálat keretében 3 kisütést kell elvégezni, legalább 5 másodperces időközzel a kisütések között.

4. Sugárzáskibocsátás

4.1. A vizsgálatokat a 04. módosítássorozattal módosított 10. számú ENSZ-előírás műszaki előírásainak és átmeneti rendelkezéseinek, valamint a 4. és az 5. mellékletben leírt, a járművekre vonatkozó, vagy a 7. és a 8. mellékletben leírt, az elektromos/elektronikus részegységekre vonatkozó vizsgálati módszereknek megfelelően kell elvégezni.

4.2. Az indításgátlónak bekapcsolt állapotban kell lennie.

A nemzetközi közjog értelmében jogi hatállyal kizárólag az ENSZ EGB eredeti szövegei rendelkeznek. Ennek az előírásnak a státusza és hatálybalépésének időpontja az ENSZ EGB TRANS/WP.29/343 sz. státuszdokumentumának legutóbbi változatában ellenőrizhető a következő weboldalon:
https://unece.org/status-1958-agreement-and-annexed-regulations

163. számú ENSZ-előírás – Egységes rendelkezések a jármű-riasztórendszer jóváhagyásáról és egy járműnek a jármű-riasztórendszere tekintetében történő jóváhagyásáról [2021/2276]

A hatálybalépés időpontja: 2021. szeptember 30.

Ez a dokumentum kizárólag dokumentációs eszközként szolgál. A hiteles és jogilag kötelező érvényű szöveg a következő: ECE/TRANS/WP.29/2021/50.

TARTALOM

Előírás

1. Alkalmazási kör

2. Fogalommeghatározások

3. Jóváhagyás iránti kérelem

4. Jóváhagyás

I. rész – Jármű-riasztórendszerek jóváhagyása

5. Általános előírások

6. Különleges előírások

7. Működési paraméterek és vizsgálati feltételek

8. Útmutatók

II. rész – Jármű jóváhagyása riasztórendszere tekintetében

9. Fogalommeghatározások

10. Általános előírások

11. Különleges előírások

12. Vizsgálati feltételek

13. Útmutatók

14. A járműtípus módosítása és a jóváhagyás kiterjesztése

15. A gyártásmegfelelőség ellenőrzésére szolgáló eljárások

16. Szankciók nem megfelelő gyártás esetén

17. A gyártás végleges leállítása

18. A jóváhagyási vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálatok és a típusjóváhagyó hatóságok neve és címe

Mellékletek

1. Adatközlő lap

2. Értesítés

3. A jóváhagyási jelek elrendezése

4. A megfelelőségi nyilatkozat mintája

5. A beépítési nyilatkozat mintája

6. A mechanikus kulcsos kapcsolókra vonatkozó előírások

7. Elektromágneses összeférhetőség

8. Az utastér védelmére szolgáló rendszerek vizsgálata

1. Alkalmazási kör

Ez az előírás az alábbiakra vonatkozik:

1.1. A következők jóváhagyása:

a) az elsősorban M_1 és N_1 kategóriájú ([1]), legfeljebb 2 tonna össztömegű járművekbe való beépítésre szánt és beépített jármű-riasztórendszerek; és

b) az M_1 és az N_1 kategóriájú ([2]), legfeljebb két tonna össztömegű járművek a beépített jármű-riasztórendszer tekintetében.

1.2. A gyártó kérésére a szerződő felek más kategóriájú járművekre és az ilyen járművekbe való beépítésre tervezett jármű-riasztórendszerekre is jóváhagyást adhatnak.

1.3. Ez az előírás nem tartalmaz a rádiófrekvenciákra vonatkozó rendelkezéseket, függetlenül attól, hogy a frekvenciák kapcsolódnak-e a járművek jogosulatlan használat elleni védelméhez.

2. Fogalommeghatározások

2.1. „Alkotóelem”: ezen előírás hatálya alá tartozó, valamely járműbe való beépítésre tervezett berendezés, amelyre a járműtől függetlenül típusjóváhagyást lehet adni, amennyiben ezen előírás erről kifejezetten rendelkezik.

2.2. „Önálló műszaki egység”: ezen előírás hatálya alá tartozó, valamely járműbe való beépítésre tervezett berendezés, amelyre külön típusjóváhagyást lehet adni, de csak egy vagy több meghatározott járműtípussal összefüggésben, amennyiben ezen előírás erről kifejezetten rendelkezik.

2.3. „Gyártó”: az a személy vagy szervezet, aki, illetve amely a jóváhagyó hatósággal szemben a típusjóváhagyási eljárás valamennyi szempontjának teljesüléséért és a gyártásmegfelelőség biztosításáért felel. E személynek vagy szervezetnek nem kell feltétlenül közvetlenül közreműködnie a jóváhagyási eljárás tárgyát képező jármű, rendszer, alkotóelem vagy önálló műszaki egység gyártásának valamennyi fázisában.

2.4. „Jármű-riasztórendszer”: olyan rendszer, amelyet egy vagy több járműtípusba való beépítésre terveztek, hogy jelezze a járműbe való behatolást vagy a jármű állapotába történő beavatkozást; az ilyen rendszerek további védelmet nyújthatnak a jármű jogosulatlan használatának megakadályozására.

2.5. „Érzékelő”: olyan berendezés, amely a járműbe való behatolás vagy a jármű állapotába való beavatkozás által okozott változást érzékeli.

2.6. „Jelzőkészülék”: olyan készülék, amely jelzi, hogy behatoltak a járműbe, vagy más beavatkozás történt.

2.7. „Vezérlőegység”: olyan készülék, amely a jármű-riasztórendszer bekapcsolásához, kikapcsolásához vagy kipróbálásához, illetve a jelzőkészülékek felé riasztásjel küldéséhez szükséges.

([1]) A járművek kialakításáról szóló összevont határozat (R.E.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6. számú dokumentum) meghatározása szerint – https://unece.org/transport/standards/transport/vehicle-regulations-wp29/resolutions.

([2]) Az előírás csak a 12 V-os villamos rendszerrel rendelkező járművekre vonatkozik.

2.8. „Bekapcsolva”: a jármű-riasztórendszernek az az állapota, amikor riasztásjelet tud adni a jelzőkészülékeknek.

2.9. „Kikapcsolva”: a jármű-riasztórendszernek az az állapota, amikor nem tud riasztásjelet adni a jelzőkészülékeknek.

2.10. „Kulcs”: olyan eszköz, amelyet arra terveztek és gyártottak, hogy olyan reteszelő rendszert lehessen vele működtetni, amelyet úgy terveztek és gyártottak, hogy csak ezzel a kulccsal lehessen működtetni.

2.11. „Jármű-riasztórendszer típusa”: olyan rendszerek, amelyek nem különböznek egymástól jelentősen az alábbi lényeges jellemzők tekintetében:

a) a gyártó kereskedelmi neve vagy védjegye;

b) az érzékelő fajtája;

c) a jelzőkészülék fajtája;

d) a vezérlőegység fajtája.

2.12. „Jármű-riasztórendszer jóváhagyása”: jármű-riasztórendszer egy típusának jóváhagyása az alábbi 5., 6. és 7. szakasz előírásai tekintetében.

2.13. „Indításgátló”: olyan szerkezet, amely meggátolja a jármű saját motorjával történő elindítását.

2.14. „Pánikriasztó”: olyan berendezés, amely lehetővé teszi, hogy a használó a járműbe beépített riasztóval vészhelyzetben segítséget hívjon.

3. Jóváhagyás iránti kérelem

3.1. A jármű- vagy alkotóelem-típus ezen előírás alapján történő jóváhagyására vonatkozó kérelmet a gyártó nyújtja be.

3.2. A kérelemhez mellékelni kell az 1. mellékletben található mintának megfelelően kiállított adatközlő lapot, amely leírja a jármű-riasztórendszer műszaki jellemzőit, valamint a beépítési módszer(eke)t minden olyan járműgyártmányra és -típusra vonatkozóan, amelybe a jármű-riasztórendszer beépítését tervezik.

3.3. A jóváhagyásra benyújtott típus(oka)t reprezentáló járműve(ke)t/alkotóelem(ek)et át kell adni a jóváhagyási vizsgálat elvégzéséért felelős műszaki szolgálatnak.

4. Jóváhagyás

4.1. Ha az ezen előírás szerint jóváhagyásra benyújtott típus megfelel az előírás vonatkozó részeiben foglalt követelményeknek, akkor a típust jóvá kell hagyni.

4.2. Minden jóváhagyott típushoz jóváhagyási számot kell rendelni. Ennek első két számjegye a jóváhagyás időpontjában hatályos, az előírást lényeges műszaki tartalommal legutóbb módosító módosítássorozat száma (jelenleg 00, ami az előírás eredeti változatát jelöli). Ugyanazon szerződő fél nem rendelheti ugyanazt a számot a jármű vagy alkotóelem ezen előírás szerinti több típusához.

4.3. A típusok ezen előírás szerinti jóváhagyásáról vagy a jóváhagyás kiterjesztéséről értesíteni kell a megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó szerződő feleket az ezen előírás 2. mellékletének megfelelő nyomtatványon.

4.4. Minden olyan járművön vagy alkotóelemen, amely megfelel egy ezen előírás szerint jóváhagyott jármű- vagy alkotóelem-típusnak, a jóváhagyási értesítésben megadott, könnyen hozzáférhető helyen, jól látható módon fel kell tüntetni egy nemzetközi jóváhagyási jelet, amely a következőkből áll:

4.4.1. egy kör, benne egy „E” betű és a jóváhagyó ország egyedi azonosító száma ([3]); valamint

4.4.2. ezen előírás száma, amelyet egy „R” betű, egy kötőjel és a jóváhagyási szám követ a 4.4.1. szakaszban előírt kör jobb oldalán.

([3]) Az 1958. évi megállapodásban részes szerződő felek egyedi azonosító számai a járművek kialakításáról szóló összevont határozat (R.E.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6. számú dokumentum) 3. mellékletében találhatók – https://unece.org/transport/standards/transport/vehicle-regulations-wp29/resolutions

4.5. Ha egy típus megfelel a megállapodáshoz mellékelt egy vagy több további ENSZ-előírás szerint abban az országban jóváhagyott típusnak, amely ezen előírás alapján megadta a jóváhagyást, akkor a 4.4.1. szakaszban előírt jelet nem szükséges megismételni; ilyen esetben azon előírások számát, amelyek szerint a jóváhagyást megadták ugyanabban az országban, amely ezen előírás szerint is megadta a jóváhagyást, a fenti 4.4.1. szakaszban előírt jel jobb oldalán egymás alatt kell feltüntetni.

4.6. A jóváhagyási jelnek jól olvashatónak és eltávolíthatatlannak kell lennie.

4.7. Járművek esetében a jóváhagyási jelet a gyártó által a járműre erősített adattáblán vagy annak közelében kell elhelyezni.

4.8. A riasztórendszerként önállóan jóváhagyott alkotóelemek esetében a gyártónak a berendezés fő elemén (elemein) kell elhelyeznie a jóváhagyási jelet.

4.9. Ezen előírás 3. mellékletében példák találhatók a jóváhagyási jelek elrendezésére.

4.10. A fenti 4.4. szakaszban leírt jóváhagyási jel alternatívájaként megfelelőségi nyilatkozatot kell kiállítani minden értékesítésre szánt jármű-riasztórendszerhez.

4.10.1. Amennyiben a jármű-riasztórendszer gyártója ezen előírás szerint jóváhagyott, jelöletlen a jármű-riasztórendszert szállít egy járműgyártónak, hogy az a jármű-riasztórendszert eredeti berendezésként beépítse egy járműmodellbe vagy egy járműmodell-sorozatba, akkor az indításgátló gyártójának annyi példányt kell a megfelelőségi nyilatkozatból a járműgyártó rendelkezésére bocsátania, hogy az elegendő legyen az ezen előírás szerinti járműjóváhagyás megszerzéséhez.

4.10.2. Ha a jármű-riasztórendszer külön alkotóelemekből áll, akkor a fő(bb) alkotóeleme(ke)t azonosító jellel kell megjelölni, és a megfelelőségi nyilatkozatnak tartalmaznia kell ezen azonosító jelek listáját.

4.10.3. A megfelelőségi nyilatkozat mintája ezen előírás 4. mellékletében található.

I. rész – Jármű-riasztórendszerek jóváhagyása

5. Általános előírások

5.1. A járműbe való behatolás vagy a jármű állapotába történő beavatkozás esetén a jármű-riasztórendszernek figyelmeztető jelzést kell adnia. A figyelmeztető jelzésnek hangjelzésnek kell lennie, és azon felül lehet még fényjelzés, rádiós riasztás vagy ezek kombinációja is.

5.2. A jármű-riasztórendszert úgy kell megtervezni, kialakítani és beépíteni, hogy beépítése után a jármű továbbra is megfeleljen a vonatkozó műszaki követelményeknek, különösen az elektromágneses összeférhetőség (EMC) szempontjából.

5.3. A járműbe beszerelt jármű-riasztórendszer nem befolyásolhatja a jármű teljesítményét (nem beállított állapotban) vagy biztonságos működését.

5.4. A jármű-riasztórendszer és alkotóelemei nem kapcsolódhatnak be véletlenül, különösen a motor működése közben.

5.5. A jármű-riasztórendszer meghibásodása vagy áramellátásának kiesése nem befolyásolhatja a jármű biztonságos működését.

5.6. A jármű-riasztórendszert, annak alkotóelemeit és az általa ellenőrzött részeket úgy kell megtervezni, gyártani és beépíteni, hogy a lehető legnagyobb mértékben kizárják azt, hogy ezeket gyorsan és figyelemfelkeltés nélkül (például olcsó, könnyen elrejthető, széles körben hozzáférhető szerszámokkal, berendezésekkel vagy szerkezetekkel) működésképtelenné vagy tönkre lehessen tenni.

5.7. A jármű-riasztórendszer bekapcsolási és kikapcsolási módját úgy kell megtervezni, hogy ne érvénytelenítse az ezen előírás követelményeit. Az ezen előírás II. részének hatálya alá eső alkotóelemekhez való elektromos csatlakoztatások megengedhetők.

5.8. A rendszert úgy kell kialakítani, hogy a figyelmeztető jelzés valamely áramkörének zárlata – azon az áramkörön kívül, ahol a zárlat keletkezett – semmilyen szempontból ne okozza a riasztórendszer működésképtelenségét.

5.9. A jármű-riasztórendszer tartalmazhat indításgátlót, amelynek meg kell felelnie a 162. számú ENSZ-előírás (indításgátlók) vagy a 116. számú ENSZ-előírás eredeti változata 7. kiegészítése vagy a 97. számú ENSZ-előírás 01. módosításssorozata 8. kiegészítése követelményeinek.

6. Különleges előírások

6.1. A védelem mértéke

6.1.1. Egyedi követelmények

A jármű-riasztórendszernek legalább a jármű bármelyik ajtajának, a motorháztetőnek és a csomagtartónak a kinyitását észlelnie és jeleznie kell. A fényforrások – például az utastér-világítás – meghibásodása vagy kikapcsolása nem akadályozhatja a védelem működését.

Megengedhetők további hatékony érzékelők tájékoztatás céljából vagy például a következők megjelenítésére:

a) a járműbe történő behatolás, például utastér-ellenőrzés, ablaküveg-ellenőrzés, üvegfelület betörése; vagy

b) járműlopási kísérlet, például dőlésérzékelő;

figyelembe véve a szükségtelen riasztás (= téves riasztás, lásd az alábbi 6.1.2. szakaszt) megakadályozását szolgáló intézkedéseket.

Ha ezek a kiegészítő érzékelők riasztásjelet adnak még a behatolás (például üvegfelület betörése) után is vagy külső hatásra (például szél), akkor a fent említett érzékelők valamelyikével működésbe hozott riasztásjel legfeljebb 10-szer kapcsolódhat be a jármű-riasztórendszer egy működési periódusa alatt.

Ilyenkor a működési periódust a rendszer jogosult kikapcsolásának (a jármű használójának beavatkozása) korlátoznia kell.

A kiegészítő érzékelők egyes fajtái – például az (ultrahangos, infravörös) utastér-ellenőrzés vagy a dőlésérzékelő stb. – lehetnek szándékosan hatástalaníthatók. Az ilyen hatástalanításnak mindig a jármű-riasztórendszer bekapcsolása előtt kell történnie, külön szándékos művelettel. Ki kell zárni, hogy az érzékelők a riasztórendszer bekapcsolt állapotában hatástalaníthatók legyenek.

6.1.2. Téves riasztás elleni védelem

6.1.2.1. Megfelelő megoldásokkal, például:

a) a gépjármű sajátos viszonyaihoz alkalmazkodó mechanikai megoldással és az elektromos áramkörök megtervezésével;

b) a riasztórendszerre és alkotóelemeire vonatkozó működési és vezérlési elvek kiválasztásával és alkalmazásával

biztosítani kell, hogy a jármű-riasztórendszer sem bekapcsolt, sem kikapcsolt állapotban ne adjon szükségtelenül riasztási hangjelzést olyan esetekben, mint:

a) a jármű megütése: a 7.2.13. szakaszban meghatározott vizsgálat;

b) elektromágneses összeférhetőség: a 7.2.12. szakaszban meghatározott vizsgálat;

c) az akkumulátor feszültségének csökkenése folyamatos kisülés miatt: a 7.2.14. szakaszban meghatározott vizsgálat;

d) az utastér-ellenőrzéstől származó hamis riasztás: a 7.2.15. szakaszban meghatározott vizsgálat.

6.1.2.2. Ha a jóváhagyást kérelmező igazolni tudja – például műszaki adatokkal –, hogy a téves riasztás elleni védelem kielégítő, akkor a jóváhagyási vizsgálat elvégzéséért felelős műszaki szolgálat a fenti vizsgálatok közül néhánytól eltekinthet.

6.2. Riasztási hangjelzés

6.2.1. Általános információk

A figyelmeztető jelzésnek tisztán hallhatónak és felismerhetőnek kell lennie, és jelentősen különböznie kell a közúti közlekedésben előforduló más hangjelzésektől.

Az eredeti hangjelző készüléken kívül egy külön hangjelző készülék is beépíthető a járműnek a jármű-riasztórendszer által ellenőrzött olyan területére, ahol nem lehet könnyen és gyorsan hozzáférni.

Az alábbi 6.2.3.1. szakasz szerinti külön hangjelző készülék alkalmazása esetén a jármű-riasztórendszer kiegészítésül működtetheti az eredeti szokásos hangjelző készüléket is, feltéve, hogy a szokásos hangjelző készülék (amelyhez általában könnyebben hozzá lehet férni) esetleges manipulálása nem befolyásolja a kiegészítő hangjelző készülék működését.

6.2.2. A hangjelzés időtartama

Legalább: 25 másodperc

Legfeljebb: 30 másodperc

A hangjelzés csak a jármű állapotába történő következő beavatkozás után, azaz a fent megadott időtartam eltelte után szólalhat meg újra (korlátozások: lásd a fenti 6.1.1. és 6.1.2. szakaszt).

A riasztórendszer kikapcsolásának a jelzést azonnal meg kell szüntetnie.

6.2.3. A hangjelzésre vonatkozó előírások

6.2.3.1. Állandó hangszínű hangjelző készülék (állandó frekvencia-spektrum), például kürt, amelynek akusztikai stb. adatai megfelelnek a 28. számú ENSZ-előírás I. részének.

Szaggatott jelzés (be/ki):

Indítófrekvencia: (2 ± 1) Hz

Bekapcsolt állapot időtartama = kikapcsolt állapot időtartama ± 10 %

6.2.3.2. Hangjelző készülék frekvencia-modulációval: akusztikai stb. adatok a 28. számú ENSZ-előírás I. része szerint, de a fent említett tartományon belül (1 800-tól 3 550 Hz-ig) elég jelentős frekvenciatartományt mindkét irányban azonos mértékben végigjár.

Állandósult frekvencia: (2 ± 1) Hz

6.2.3.3. Hangnyomásszint

A hangforrás:

a) vagy a 28. számú ENSZ-előírás I. része szerint jóváhagyott hangjelző készülék;

b) vagy olyan készülék, amely megfelel a 28. számú ENSZ-előírás I. része 6.1. és 6.2. szakaszának.

Az eredeti hangjelző készüléktől eltérő hangforrás esetében azonban a legkisebb hangnyomásszint 100 dB(A) értékre csökkenthető, a 28. számú ENSZ-előírás I. része szerint mérve.

6.3. Optikai riasztó – ha be van szerelve

6.3.1. Általános információk

A járműbe való behatolás vagy a jármű állapotába történő beavatkozás esetén a készüléknek az alábbi 6.3.2. és 6.3.3. szakaszban leírtaknak megfelelő fényjelzést kell működésbe hoznia.

6.3.2. A fényjelzés időtartama

A riasztás bekapcsolása után a fényjelzésnek 25 másodperc és 5 perc közötti időtartamig kell működnie. A riasztórendszer kikapcsolásának azonnal meg kell szüntetnie a jelzést.

6.3.3. A fényjelzés típusa

A jármű valamennyi irányjelzőjének és/vagy az utastér-világításának villogása, beleértve az egy áramkörön levő összes lámpát.

Indítófrekvencia: (2 ± 1) Hz

A hangjelzéshez viszonyítva a fényjelzés lehet aszinkron.

Bekapcsolt állapot időtartama = kikapcsolt állapot időtartama ± 10 %

6.4. Rádióriasztás (üzenetküldés) – ha be van szerelve

A jármű-riasztórendszer magában foglalhatja a rádión keresztül történő riasztójelzést kiadó eszközt.

6.5. A riasztórendszer bekapcsolásának letiltása

6.5.1. Ki kell zárni, hogy a riasztórendszert szándékosan vagy véletlenül be lehessen kapcsolni, amikor a motor jár.

6.6. A jármű-riasztórendszer bekapcsolása és kikapcsolása

6.6.1. Bekapcsolás

A jármű-riasztórendszer bekapcsolása bármilyen megfelelő eszközzel megengedett, feltéve, hogy az ilyen eszköz nem okoz véletlenül téves riasztást.

6.6.2. Kikapcsolás

A jármű-riasztórendszer kikapcsolása a következő eszközök valamelyikével vagy azok kombinációjával történhet. Az azonos teljesítményt nyújtó egyéb eszközök alkalmazása is megengedett.

6.6.2.1. Kívülről használható (az ezen előírás 6. mellékletének megfelelő) mechanikus kulcs, amely a jármű legalább 1 000 variációval rendelkező központi zárrendszerével párosulhat.

6.6.2.2. Elektromos/elektronikus (például távirányítású) készülék, amely legalább 50 000 variációval rendelkezik, továbbá ugrókódot alkalmaz és/vagy a végigkérdezése legalább 10 napot igényel, azaz legkevesebb 50 000 variáció esetén 24 óra alatt legfeljebb 5 000 variációt lehet kipróbálni.

6.6.2.3. Mechanikus kulcs vagy elektromos/elektronikus készülék a védett utastéren belül, kiszállási/beszállási késleltetéssel.

6.7. Kiszállási késleltetés

Ha a jármű-riasztórendszer bekapcsoló készüléke a védett területen belül van beépítve, kiszállási késleltetést kell biztosítani. Lehetővé kell tenni, hogy a kiszállási késleltetést be lehessen állítani úgy, hogy a kapcsoló működtetése után a késleltetés 15 és 45 másodperc között legyen. A késleltetésnek az egyéni igények szerint állíthatónak kell lennie.

6.8. Beszállási késleltetés

Ha a jármű-riasztórendszer kikapcsoló készüléke a védett területen belül van beépítve, legalább 5 másodperces és legfeljebb 15 másodperces késleltetést kell lehetővé tenni a hang- és fényjelzések működésbe lépése előtt. A késleltetésnek az egyéni igények szerint állíthatónak kell lennie.

6.9. Állapotkijelző

6.9.1. A jármű-riasztórendszer állapotáról (bekapcsolva, kikapcsolva, riasztásbekapcsolási időtartam, riasztás be lett kapcsolva) adandó tájékoztatás céljából vizuális kijelzők felszerelhetők az utastéren kívül és belül. Az utastéren kívül alkalmazott valamennyi fényjelzés, világító vagy fényjelző berendezés használatának meg kell felelnie a 48. számú ENSZ-előírás követelményeinek.

6.9.2. Ha a gyors dinamikus műveleteket, mint például be- és kikapcsolt állapot közötti váltást kijelzik, akkor arra a 6.9.1. szakasz szerinti optikai jelzést kell alkalmazni. Ilyen optikai jelzés lehet az irányjelzők és/vagy az utasteret megvilágító lámpa (lámpák) egyidejű működése is, feltéve, hogy az irányjelzők nem maradnak 3 másodpercnél hosszabb ideig bekapcsolva.

6.10. Áramforrás

A jármű-riasztórendszer energiaforrása lehet a jármű akkumulátora vagy újratölthető akkumulátor. Ha van, használható további újratölthető vagy újra nem tölthető akkumulátor. Ezek az akkumulátorok semmiképpen sem szolgáltathatnak energiát a jármű többi elektromos rendszerének.

6.11. A választható funkciókra vonatkozó előírások

6.11.1. Önellenőrzés, automatikus meghibásodásjelző

A jármű-riasztórendszer bekapcsolásakor a rendszer önellenőrzéssel (valószínűségi ellenőrzés) érzékelhet rendellenes helyzeteket – például nyitott ajtók stb. – és ezeket jelezheti.

6.11.2. Pánikriasztó

A pánikriasztó fényjelzést és/vagy hangjelzést és/vagy rádiós riasztást tesz lehetővé a jármű-riasztórendszer állapotától (bekapcsolva vagy kikapcsolva), illetve működésétől függetlenül. Ennek a riasztásnak a jármű belsejéből kell bekapcsolhatónak lennie, és nem befolyásolhatja a jármű-riasztórendszer állapotát (bekapcsolva vagy kikapcsolva). Lehetővé kell tenni továbbá, hogy a jármű használója ki tudja kapcsolni a pánikriasztót. Hangjelzéses riasztás esetén az egy riasztásbekapcsoláshoz tartozó időtartamot nem szabad korlátozni. A pánikriasztó nem gátolhatja meg a motor beindítását, illetve nem állíthatja le a motort, ha az már jár.

7. Működési paraméterek és vizsgálati feltételek

7.1. Működési paraméterek

A jármű-riasztórendszer minden alkotóelemének hibátlanul kell működnie az alábbi körülmények között.

7.1.1. Környezeti feltételek

A környezeti hőmérsékletre a következő két osztály van meghatározva:

a) – 40 °C és + 85 °C közötti hőmérséklet az utas- vagy csomagtérbe beépítendő alkatrészekre vonatkozóan;

b) eltérő rendelkezés hiányában – 40 °C és + 125 °C közötti hőmérséklet a motortérbe beépítendő alkatrészekre vonatkozóan.

7.1.2. A beépítés védelmi fokozata

Az IEC 60529:1989 számú kiadványával összhangban az alábbi védelmi fokozatokat kell biztosítani:

a) IP 40 az utastérbe beépítendő alkatrészekre vonatkozóan;

b) IP 42 a nyitott/nyitható tetejű és mozgatható tetőlemezes személygépkocsik utasterébe beépítendő alkatrészekre vonatkozóan, ha a beépítés helye miatt IP 40-nél magasabb fokozatú védelem szükséges;

c) IP 54 az összes többi alkatrészekre vonatkozóan.

A jármű-riasztórendszer gyártójának a beépítési útmutatóban ismertetnie kell a rendszer részeinek elhelyezésére vonatkozó, porral, vízzel és hőmérséklettel kapcsolatos korlátozásokat.

7.1.3. Időjárásállóság

Az IEC 60068-2-30:1980 számú kiadvány alapján hét nap.

7.1.4. Elektromossággal kapcsolatos feltételek

Névleges tápfeszültség: 12 V

Működési tápfeszültség-tartomány: 9 V-tól 15 V-ig a 7.1.1. szakasz szerinti hőmérséklet-tartományban

Túlfeszültség megengedett időtartama 23 °C hőmérsékleten:

U = 18 V-nál max. 1 óra

U = 24 V-nál max. 1 óra

7.2. Vizsgálati feltételek

7.2.1. Működési vizsgálatok

Ha a 7.2.3., a 7.2.4., a 7.2.5., a 7.2.6. és a 7.2.8.4. szakaszban előírt egyes vizsgálatokat a működési vizsgálat előtt sorozatban, egyetlen jármű-riasztórendszeren végzik el, a működési vizsgálat csak egyetlen alkalommal végezhető el a kiválasztott vizsgálatok végrehajtása után, nem pedig külön-külön minden egyes kiválasztott vizsgálat után. A járműgyártóknak és a beszállítóknak csak a nem egymás után végzett eljárások esetében kell kielégítő eredményeket garantálniuk.

7.2.1.1. Ellenőrizni kell, hogy a jármű-riasztórendszer megfelel-e a következőknek:

riasztási időtartam a 6.2.2. és a 6.3.2. szakasz szerint;

frekvencia és bekapcsolva/kikapcsolva arány a 6.3.3. és a 6.2.3.1. vagy a 6.2.3.2. szakasz szerint;

adott esetben a riasztási ciklusok száma a 6.1.1. szakasz szerint;

a riasztórendszer-bekapcsolás 6.5. szakasz szerinti letiltásának ellenőrzése.

7.2.1.2. Szokásos vizsgálati feltételek

Feszültség U = (12 ± 0,2) V

Hőmérséklet: T = (23 ± 5)°C

7.2.2. A hőmérséklettel és a feszültségingadozással szembeni ellenállás

Ellenőrizni kell, hogy a 7.2.1.1. szakasz előírásai a következő körülmények között is teljesülnek-e:

7.2.2.1. Vizsgálati hőmérséklet: T = (– 40 ± 2)°C

Vizsgálati feszültség: U = (9 ± 0,2) V

Tárolási időtartam: 4 óra

7.2.2.2. Az utas- vagy csomagtérbe beépítendő alkatrészek esetében:

Vizsgálati hőmérséklet: T = (+ 85 ± 2)°C

Vizsgálati feszültség: U = (15 ± 0,2) V

Tárolási időtartam: 4 óra

7.2.2.3. Eltérő rendelkezés hiányában a motortérbe beépítendő alkatrészek esetében:

Vizsgálati hőmérséklet: T = (+ 125 ± 2)°C

Vizsgálati feszültség: U = (15 ± 0,2) V

Tárolási időtartam: 4 óra

7.2.2.4. A jármű-riasztórendszert mind bekapcsolt, mind kikapcsolt állapotban 18 ± 0,2 V-os túlfeszültségnek kell kitenni 1 órán keresztül.

7.2.2.5. A jármű-riasztórendszert mind bekapcsolt, mind kikapcsolt állapotban 24 ± 0,2 V-os túlfeszültségnek kell kitenni 1 órán keresztül.

7.2.3. Biztonságos működés az idegentest- és vízbehatolással szembeni védelem vizsgálata után

Az idegentest- és vízbehatolásnak az IEC 60529:1989 számú kiadvány alapján történő, a 7.1.2. szakasz szerinti védelmi fokozatokra vonatkozó vizsgálata után meg kell ismételni a7.2.1. szakasz szerinti működési vizsgálatokat.

A műszaki szolgálat egyetértése esetén ezt a követelményt a következő esetekben nem kell alkalmazni:

a) olyan jármű-riasztórendszer típusjóváhagyása, amely önálló műszaki egységként kap típusjóváhagyást.

Ebben az esetben a jármű-riasztórendszer gyártójának:

i. az adatközlő lap (1. melléklet) 4.5. szakaszában jeleznie kell, hogy az e szakaszban szereplő követelmény (ezen előírás 7. szakaszának megfelelően) nem vonatkozik a jármű-riasztórendszerre; valamint

ii. az adatközlő lap 4.1. szakaszában fel kell sorolnia azon járműveket, amelyekbe a jármű-riasztórendszer beépíthető, a 4.2. szakaszban pedig a vonatkozó beépítési feltételeket;

b) jármű típusjóváhagyása riasztórendszer tekintetében.

Ebben az esetben a járműgyártónak az adatközlő lap (1. melléklet) 4.5. szakaszában jeleznie kell, hogy az e szakaszban szereplő követelmény a beépítési feltételek jellege miatt nem vonatkozik a riasztórendszerre, és ezt a vonatkozó dokumentumokat benyújtva igazolnia kell;

c) jármű típusjóváhagyása olyan jármű-riasztórendszer beépítése tekintetében, amely önálló műszaki egységként típusjóváhagyást kapott.

Ebben az esetben a járműgyártónak az adatközlő lap (1. melléklet) 4.5. szakaszában jeleznie kell, hogy az e szakaszban szereplő követelmény nem vonatkozik a jármű-riasztórendszer beépítésére, amennyiben a beépítés vonatkozó feltételei teljesülnek.

Ez a követelmény nem alkalmazandó abban az esetben, ha a 2. melléklet 4.5. szakaszában előírt információt már benyújtották az önálló műszaki egység jóváhagyásához.

7.2.4. Biztonságos működés a páralecsapódás hatásának vizsgálata után

Az IEC 60068-2-30:1980 számú kiadvány szerinti nedvességállóság-vizsgálat után meg kell ismételni a 7.2.1. szakasz szerinti működési vizsgálatokat.

7.2.5. A fordított polaritás elleni védelem vizsgálata

A jármű-riasztórendszert és alkotóelemeit legfeljebb 13 V-os, 2 percen keresztül fennálló feszültségnél a fordított polaritás nem teheti működésképtelenné. E vizsgálat után meg kell ismételni a 7.2.1. szakasz szerinti működési vizsgálatokat, szükség esetén a biztosítékok cseréje után.

7.2.6. A rövidzárlat elleni védelem vizsgálata

A jármű-riasztórendszer elektromos csatlakozásainak 13 V-os feszültségig védettnek kell lenniük a földzárlattal szemben, és/vagy biztosítékokkal kell védeni őket. E vizsgálat után a 7.2.1. szakasz szerinti működési vizsgálatokat meg kell ismételni, szükség esetén a biztosítékok kicserélése után.

7.2.7. Energiafogyasztás bekapcsolt állapotban

Az állapotkijelzőt is magában foglaló teljes riasztórendszer energiafogyasztása bekapcsolt állapotban a 7.2.1.2. szakaszban megadott feltételek között átlagosan nem lehet több 20 mA-nél.

A műszaki szolgálat egyetértése esetén ezt a követelményt a következő esetekben nem kell alkalmazni:

a) olyan jármű-riasztórendszer típusjóváhagyása, amely önálló műszaki egységként kap típusjóváhagyást.

Ebben az esetben a jármű-riasztórendszer gyártójának:

i. az adatközlő lap (1. melléklet) 4.5. szakaszában jeleznie kell, hogy az e szakaszban szereplő követelmény (ezen előírás 7. szakaszának megfelelően) nem vonatkozik a jármű-riasztórendszerre;

ii. az adatközlő lap 4.1. szakaszában fel kell sorolnia azon járműveket, amelyekbe a jármű-riasztórendszer beépíthető, a 4.2. szakaszban pedig a vonatkozó beépítési feltételeket; valamint

iii. a vonatkozó dokumentumokat benyújtva igazolnia kell, hogy a rendszer nem lépi túl az energiafogyasztás felső határát;

b) jármű típusjóváhagyása riasztórendszer tekintetében.

Ebben az esetben a gyártónak az adatközlő lap (2. melléklet) 4.3.1.1. szakaszában jeleznie kell, hogy az e szakaszban szereplő követelmény a beépítési feltételek jellege miatt nem vonatkozik a riasztórendszerre, és ezt a vonatkozó dokumentumokat benyújtva igazolnia kell;

c) jármű típusjóváhagyása olyan jármű-riasztórendszer beépítése tekintetében, amely önálló műszaki egységként típusjóváhagyást kapott.

Ebben az esetben a járműgyártónak az adatközlő lap (2. melléklet) 4.3.1.1. szakaszában jeleznie kell, hogy az e szakaszban szereplő követelmény nem vonatkozik a jármű-riasztórendszer beépítésére, amennyiben a beépítés vonatkozó feltételei teljesülnek.

Ez a követelmény nem alkalmazandó abban az esetben, ha a 2. melléklet 4.3.1.1. szakaszában előírt információt már benyújtották az önálló műszaki egység jóváhagyásához.

7.2.8. Biztonságos működés rázóvizsgálat után

7.2.8.1. Ehhez a vizsgálathoz az alkotóelemeket két csoportra kell osztani:

1. csoport: szokásosan a járműbe szerelt alkotóelemek;

2. csoport: a motorra szerelt alkotóelemek.

7.2.8.2. Az alkotóelemeket/jármű-riasztórendszert olyan szinuszos rezgésnek kell kitenni, amelynek jellemzői a következők:

7.2.8.2.1. Az 1. típus esetében:

A frekvenciának 10 Hz és 500 Hz között állíthatónak kell lennie, az amplitúdó legfeljebb ± 5 mm, a gyorsulás pedig legfeljebb 3 g lehet (0-tól mérve).

7.2.8.2.2. A 2. típus esetében:

A frekvenciának 20 Hz és 300 Hz között állíthatónak kell lennie, az amplitúdó legfeljebb ± 2 mm, a gyorsulás pedig legfeljebb 15 g lehet (0-tól mérve).

7.2.8.2.3. Mind az 1., mind a 2. típus esetében:

A frekvenciaingadozás 1 oktáv/perc.

A ciklusok száma 10, a vizsgálatot mindhárom tengely irányában el kell végezni.

A rezgést kis frekvencián a legnagyobb állandó amplitúdóval, nagy frekvencián pedig a legnagyobb állandó gyorsulással kell alkalmazni.

7.2.8.3. A vizsgálat alatt a jármű-riasztórendszert elektromosan csatlakoztatni kell, a vezetéknek pedig 200 mm után rögzítve kell lennie.

7.2.8.4. A rázóvizsgálat után a 7.2.1. szakasz szerinti működési vizsgálatokat meg kell ismételni.

7.2.9. Tartóssági vizsgálat

A 7.2.1.2. szakaszban meghatározott vizsgálati feltételek között 300 teljes riasztási ciklust (hang és/vagy fény) kell indítani, a hangjelző készülék 5-5 perces pihentetésével.

7.2.10. A (járműre kívülről felszerelt) külső kulcsos kapcsoló vizsgálata

Az alábbi vizsgálatokat csak akkor kell elvégezni, ha az eredeti ajtózár zárhengerét nem használják.

7.2.10.1. A kulcsos kapcsolót úgy kell megtervezni és gyártani, hogy teljes mértékben működőképes maradjon mindkét irányban történő 2 500 bekapcsolási/kikapcsolási ciklus után, amelyet követően a berendezést legalább 96 órás, az IEC 68-2-11-1981 szabványnak megfelelő, sópermetkamrában végzett korrózióállósági vizsgálatnak vetették alá.

7.2.11. Az utastér védelmére szolgáló rendszerek vizsgálata

A riasztónak működésbe kell lépnie, ha egy 0,2 × 0,15 m méretű függőleges lapot 0,4 m/s sebességgel 0,3 m-re (a függőleges lap közepétől mérve) becsúsztatnak az első ajtó nyitott ablakán keresztül az utastérbe előre és párhuzamosan az úttal, a jármű hosszirányú középsíkjával 45°-ot bezáró szögben. (Lásd az ezen előírás 8. mellékletében szereplő rajzokat.)

7.2.12. Elektromágneses összeférhetőség

A jármű-riasztórendszeren el kell végezni a 7. mellékletben leírt vizsgálatokat.

Ebben az esetben az olyan jármű-riasztórendszer, amely a 7. mellékletben előírt vizsgálatok valamennyi funkcionális állapotának megfelel, a 6.1.2.1. szakasz követelményeivel összefüggésben úgy tekinthető, hogy nem ad szükségtelenül riasztási hangjelzést.

Az egyes vizsgálatok funkcionális állapotának való megfelelés tekintetében egy olyan jármű-riasztórendszer, amelyet úgy terveztek, hogy bekapcsolt állapotban a 7. mellékletben megadott egyes vizsgálati feltételek között, valamint a vizsgálatok során riasztási hangjelzést adjon, úgy tekinthető, hogy a vizsgálatok során a tervek szerint működik, és ezért megfelel a vizsgálatok funkcionális állapotának. Ebben az esetben a jármű-riasztórendszer gyártója a kapcsolódó dokumentumokat benyújtva igazolja mindezt.

7.2.13. Védelem téves riasztás ellen a jármű megütése esetén

Meg kell győződni arról, hogy egy 165 mm átmérőjű és 70 ± 10 Shore A keménységű félgömb alakú test ívelt felületével a jármű karosszériájára vagy üvegezett felületére mért 4,5 Joule energiájú ütés nem okoz téves riasztást.

7.2.14. Védelem feszültségcsökkenés miatti téves riasztás ellen

Meg kell győződni arról, hogy a fő akkumulátor feszültségének 0,5 V/h lassú folyamatos kisüléssel 3 V feszültségre történő csökkenése nem okoz téves riasztást.

Vizsgálati feltételek: lásd a fenti 7.2.1.2. szakaszt.

7.2.15. Az utastér-ellenőrzés téves riasztása elleni védelem vizsgálata

Az utastér védelmére szolgáló, a fenti 6.1.1. szakasz szerinti rendszereket járművel együtt kell vizsgálni szokásos használati körülmények között (lásd a 7.2.1.2. szakaszt).

A gyártó útmutatója szerint beépített rendszer nem kapcsolhat be akkor, amikor 0,5 s időközökkel ötször elvégzik a fenti 7.2.13. szakaszban leírt vizsgálatot.

A járművet megérintő vagy a körül mozgó személy (ha az ablakok zárva vannak) nem okozhat téves riasztást.

8. Útmutatók

Minden jármű-riasztórendszerhez mellékelni kell az alábbi dokumentumokat:

8.1. Beépítési útmutató, amely tartalmazza a következőket:

8.1.1. azoknak a járműveknek és járműmodelleknek a felsorolása, amelyekhez a berendezést tervezték. Ez a felsorolás lehet konkrét vagy általános, például „minden 12 V-os negatív földelésű akkumulátorral felszerelt benzinmotoros személygépkocsi”;

8.1.2. a fényképekkel és/vagy egyértelmű rajzokkal illusztrált beépítési módszer;

8.1.3. indításgátlót is tartalmazó jármű-riasztórendszer esetében a 162. számú ENSZ-előírás (indításgátlók) vagy a 116. számú ENSZ-előírás eredeti változata 7. kiegészítése vagy a 97. számú ENSZ-előírás 01. módosításssorozata 8. kiegészítése követelményeinek teljesüléséhez szükséges kiegészítő útmutatók.

8.2. Kitöltetlen beépítési nyilatkozat az 5. mellékletben lévő minta szerint.

8.3. Általános nyilatkozat a jármű-riasztórendszer vásárlója számára, amely felhívja a figyelmet a következőkre:

a) a jármű-riasztórendszert a gyártó útmutatása szerint kell beépíteni;

b) a beépítéssel ajánlatos megfelelő szakembert megbízni (a jármű-riasztórendszer gyártójához lehet fordulni, hogy nevezzen meg erre alkalmas szakembereket);

c) a jármű-riasztórendszert kísérő beépítési nyilatkozatot a beépítést végző szakembernek kell kiállítania.

8.4. Használati útmutató.

8.5. Karbantartási útmutató.

8.6. Általános figyelmeztetés a rendszeren végzett bármilyen módosítás vagy kiegészítés veszélyeire vonatkozóan; az ilyen módosítások vagy kiegészítések automatikusan érvénytelenítik a fenti 8.2. szakaszban említett beépítési nyilatkozatot.

8.7. Az ezen előírás 4.4. szakaszában említett nemzetközi jóváhagyási jel(ek) helyének megadása és/vagy az ezen előírás 4.10. szakaszában említett nemzetközi megfelelőségi nyilatkozat.

II. rész – Jármű jóváhagyása riasztórendszere tekintetében

Ha az ezen előírás I. része vagy a 116. számú ENSZ-előírás eredeti változatának 7. kiegészítése vagy a 97. számú ENSZ-előírás 01. módosításszorozatának 8. kiegészítése szerint jóváhagyott jármű-riasztórendszert az ezen előírás II. része szerint jóváhagyásra benyújtott járműbe szerelték be, akkor az ezen előírás I. része szerinti jóváhagyáshoz elvégzendő vizsgálatokat nem kell megismételni.

9. Fogalommeghatározások

Ezen előírás II. részének alkalmazásában:

9.1. „Riasztórendszer(ek)": eredeti termékként egy járműtípusba beépített alkotóelem-együttes, amelyet arra terveztek, hogy jelezze a járműbe való behatolást vagy a jármű állapotába történő beavatkozást; az ilyen rendszerek további védelmet nyújthatnak a jármű jogosulatlan használatának megakadályozására.

9.2. „Járműtípus a riasztórendszere tekintetében": olyan járművek, amelyek nem különböznek egymástól jelentősen az alábbi lényeges jellemzők tekintetében:

a) a gyártó kereskedelmi neve vagy védjegye;

b) a riasztórendszer teljesítményét jelentősen befolyásoló járműtulajdonságok;

c) a riasztórendszer vagy a jármű-riasztórendszer típusa és kialakítása.

9.3. „Jármű jóváhagyása": járműtípus jóváhagyása az alábbi 10., 11. és 12. szakasz követelményei tekintetében.

9.4. A II. részre vonatkozó többi fogalommeghatározást ezen előírás 2. szakasza tartalmazza.

10. Általános előírások

10.1. A riasztórendszert úgy kell megtervezni és legyártani, hogy a járműbe való behatolás vagy a jármű állapotába történő beavatkozás esetén figyelmeztető jelzést kell adnia; tartalmazhat indításgátlót is.

A figyelmeztető jelzésnek hangjelzésnek kell lennie, és azon felül lehet még fényjelzés, rádiós riasztás vagy ezek kombinációja is.

10.2. A riasztórendszerrel felszerelt járműnek meg kell felelnie a vonatkozó műszaki követelményeknek, különösen az elektromágneses összeférhetőség (EMC) szempontjából.

10.3. A riasztórendszer és alkotóelemei nem kapcsolódhatnak be véletlenül, különösen a motor működése közben.

10.4. A riasztórendszer meghibásodása vagy áramellátásának kiesése nem befolyásolhatja a jármű biztonságos működését.

10.5. A riasztórendszert, annak alkotóelemeit és az általa ellenőrzött részeket úgy kell beépíteni, hogy a lehető legnagyobb mértékben kizárják azt, hogy ezeket gyorsan és figyelemfelkeltés nélkül (például olcsó, könnyen elrejthető, széles körben hozzáférhető szerszámokkal, berendezésekkel vagy szerkezetekkel) működésképtelenné vagy tönkre lehessen tenni.

10.6. A rendszert úgy kell kialakítani, hogy a figyelmeztető jelzés valamely áramkörének zárlata – azon az áramkörön kívül, ahol a zárlat keletkezett – semmilyen szempontból ne okozza a riasztórendszer működésképtelenségét.

11. Különleges előírások

11.1. A védelem mértéke

11.1.1. Egyedi követelmények

A riasztórendszernek legalább a jármű bármelyik ajtajának, a motorháztetőnek és a csomagtartónak a kinyitását észlelnie és jeleznie kell. A fényforrások – például az utastér-világítás – meghibásodása vagy kikapcsolása nem akadályozhatja a védelem működését.

Megengedhetők további hatékony érzékelők tájékoztatás céljából vagy például a következők megjelenítésére:

a) a járműbe történő behatolás, például utastér-ellenőrzés, ablaküveg-ellenőrzés, üvegfelület betörése; vagy

b) járműlopási kísérlet, például dőlésérzékelő;

figyelembe véve a szükségtelen riasztás (= téves riasztás, lásd az alábbi 11.1.2. szakaszt) megakadályozását szolgáló intézkedéseket.

Ha ezek a kiegészítő érzékelők riasztásjelet adnak még a behatolás (például üvegfelület betörése) után is vagy külső hatásra (például szél), akkor a fent említett érzékelők valamelyikével működésbe hozott riasztásjel legfeljebb 10-szer kapcsolódhat be a riasztórendszer egy működési periódusa alatt.

Ilyenkor a működési periódust a rendszer jogosult kikapcsolásának (a jármű használójának beavatkozása) korlátoznia kell.

A kiegészítő érzékelők egyes fajtái – például az (ultrahangos, infravörös) utastér-ellenőrzés vagy a dőlésérzékelő stb. – lehetnek szándékosan hatástalaníthatók. Az ilyen hatástalanításnak mindig a riasztórendszer bekapcsolása előtt kell történnie, külön szándékos művelettel. Ki kell zárni, hogy az érzékelők a riasztórendszer bekapcsolt állapotában hatástalaníthatók legyenek.

11.1.2. Téves riasztás elleni védelem

11.1.2.1. Biztosítani kell, hogy a riasztórendszer sem bekapcsolt, sem kikapcsolt állapotban ne adjon szükségtelenül riasztási hangjelzést olyan esetekben, mint:

a) a jármű megütése: a 7.2.13. szakaszban meghatározott vizsgálat;

b) elektromágneses összeférhetőség: a 7.2.12. szakaszban meghatározott vizsgálat;

c) az akkumulátor feszültségének csökkenése folyamatos kisülés miatt: a 7.2.14. szakaszban meghatározott vizsgálat;

d) az utastér-ellenőrzéstől származó hamis riasztás: a 7.2.15. szakaszban meghatározott vizsgálat.

11.1.2.2. Ha a jóváhagyást kérelmező igazolni tudja – például műszaki adatokkal –, hogy a téves riasztás elleni védelem kielégítő, akkor a jóváhagyási vizsgálat elvégzéséért felelős műszaki szolgálat a fenti vizsgálatok közül néhánytól eltekinthet.

11.2. Riasztási hangjelzés

11.2.1. Általános információk

A figyelmeztető jelzésnek tisztán hallhatónak és felismerhetőnek kell lennie, és jelentősen különböznie kell a közúti közlekedésben előforduló más hangjelzésektől.

Az eredeti hangjelző készüléken kívül egy külön hangjelző készülék is beépíthető a járműnek a riasztórendszer által ellenőrzött olyan területére, ahol nem lehet könnyen és gyorsan hozzáférni.

Az alábbi 11.2.3.1. szakasz szerinti külön hangjelző készülék alkalmazása esetén a riasztórendszer kiegészítésül működtetheti az eredeti szokásos hangjelző készüléket is, feltéve, hogy a szokásos hangjelző készülék (amelyhez általában könnyebben hozzá lehet férni) esetleges manipulálása nem befolyásolja a kiegészítő hangjelző készülék működését.

11.2.2. A hangjelzés időtartama

Legalább: 25 másodperc

Legfeljebb: 30 másodperc

A hangjelzés csak a jármű állapotába történő következő beavatkozás után szólalhat meg újra, azaz a fent megadott idő eltelte után. (Korlátozások: lásd a fenti 11.1.1. és 11.1.2. szakaszt.)

A riasztórendszer kikapcsolásának a jelzést azonnal meg kell szüntetnie.

11.2.3. A hangjelzésre vonatkozó előírások

11.2.3.1. Állandó hangszínű hangjelző készülék (állandó frekvencia-spektrum), például kürt, amelynek akusztikai stb. adatai megfelelnek a 28. számú ENSZ-előírás I. részének.

Szaggatott jelzés (be/ki):

Indítófrekvencia: (2 ± 1) Hz

Bekapcsolt állapot időtartama = kikapcsolt állapot időtartama ± 10 %

11.2.3.2. Hangjelző készülék frekvencia-modulációval: akusztikai stb. adatok a 28. számú ENSZ-előírás I. része szerint, de a fent említett tartományon belül (1 800-tól 3 550 Hz-ig) elég jelentős frekvenciatartományt mindkét irányban azonos mértékben végigjár.

Állandósult frekvencia: (2 ± 1) Hz

11.2.3.3. Hangnyomásszint

A hangforrás:

a) vagy a 28. számú ENSZ-előírás I. része szerint jóváhagyott hangjelző készülék;

b) vagy olyan készülék, amely megfelel a 28. számú ENSZ-előírás I. része 6.1. és 6.2. szakaszának.

Az eredeti hangjelző készüléktől eltérő hangforrás esetében azonban a legkisebb hangnyomásszint 100 dB(A) értékre csökkenthető, a 28. számú ENSZ-előírás I. része szerint mérve.

11.3. Optikai riasztó – ha be van szerelve

11.3.1. Általános információk

A járműbe való behatolás vagy a jármű állapotába történő beavatkozás esetén a készüléknek az alábbi 11.3.2. és 11.3.3. szakaszban leírtaknak megfelelő fényjelzést kell működésbe hoznia.

11.3.2. A fényjelzés időtartama

A riasztás bekapcsolása után a fényjelzésnek 25 másodperc és 5 perc közötti időtartamig kell működnie. A riasztórendszer kikapcsolásának azonnal meg kell szüntetnie a jelzést.

11.3.3. A fényjelzés típusa

A jármű valamennyi irányjelzőjének és/vagy az utastér-világításának villogása, beleértve az egy áramkörön levő összes lámpát.

Indítófrekvencia: (2 ± 1) Hz

A hangjelzéshez viszonyítva a fényjelzés lehet aszinkron.

Bekapcsolt állapot időtartama = kikapcsolt állapot időtartama ± 10 %

11.4. Rádióriasztás (üzenetküldés) – ha be van szerelve

A riasztórendszerben lehet olyan funkció, amely rádióhullámok adásával állít elő riasztásjelet.

11.5. A riasztórendszer bekapcsolásának letiltása

11.5.1. Ki kell zárni, hogy a riasztórendszert szándékosan vagy véletlenül be lehessen kapcsolni, amikor a motor jár.

11.6. A riasztórendszer bekapcsolása és kikapcsolása

11.6.1. Bekapcsolás

A riasztórendszer bekapcsolása bármilyen megfelelő eszközzel megengedett, feltéve, hogy az ilyen eszköz nem okoz véletlenül téves riasztást.

11.6.2. Kikapcsolás

A riasztórendszer kikapcsolása a következő eszközök valamelyikével vagy azok kombinációjával történhet. Az azonos teljesítményt nyújtó egyéb eszközök alkalmazása is megengedett.

11.6.2.1. Kívülről használható (az ezen előírás 6. mellékletének megfelelő) mechanikus kulcs, amely a jármű legalább 1 000 variációval rendelkező központi zárrendszerével párosulhat.

11.6.2.2. Elektromos/elektronikus (például távirányítású) készülék, amely legalább 50 000 variációval rendelkezik, továbbá ugrókódot alkalmaz és/vagy a végigkérdezése legalább 10 napot igényel, azaz legkevesebb 50 000 variáció esetén 24 óra alatt legfeljebb 5 000 variációt lehet kipróbálni.

11.6.2.3. Mechanikus kulcs vagy elektromos/elektronikus készülék a védett utastéren belül, kiszállási/beszállási késleltetéssel.

11.7. Kiszállási késleltetés

Ha a riasztórendszer bekapcsoló készüléke a védett területen belül van beépítve, kiszállási késleltetést kell biztosítani. Lehetővé kell tenni, hogy a kiszállási késleltetést be lehessen állítani úgy, hogy a kapcsoló működtetése után a késleltetés 15 és 45 másodperc között legyen. A késleltetésnek az egyéni igények szerint állíthatónak kell lennie.

11.8. Beszállási késleltetés

Ha a riasztórendszer kikapcsoló készüléke a védett területen belül van beépítve, legalább 5 másodperces és legfeljebb 15 másodperces késleltetést kell lehetővé tenni a hang- és fényjelzések működésbe lépése előtt. A késleltetésnek az egyéni igények szerint állíthatónak kell lennie.

11.9. Állapotkijelző

11.9.1. A riasztórendszer állapotáról (bekapcsolva, kikapcsolva, riasztásbekapcsolási időtartam, riasztás be lett kapcsolva) adandó tájékoztatás céljából vizuális kijelzők felszerelhetők az utastéren kívül és belül. Az utastéren kívül alkalmazott valamennyi fényjelzés, világító vagy fényjelző berendezés használatának meg kell felelnie a 48. számú ENSZ-előírás követelményeinek.

11.9.2. Ha a gyors dinamikus műveleteket, mint például be- és kikapcsolt állapot közötti váltást kijelzik, akkor arra a 11.9.1. szakasz szerinti optikai jelzést kell alkalmazni. Ilyen optikai jelzés lehet az irányjelzők és/vagy az utasteret megvilágító lámpa (lámpák) egyidejű működése is, feltéve, hogy az irányjelzők nem maradnak 3 másodpercnél hosszabb ideig bekapcsolva.

11.10. Áramforrás

A riasztórendszer energiaforrása lehet a jármű akkumulátora vagy újratölthető akkumulátor. Ha van, használható további újratölthető vagy újra nem tölthető akkumulátor. Ezek az akkumulátorok semmiképpen sem szolgáltathatnak energiát a jármű többi elektromos rendszerének.

11.11. A választható funkciókra vonatkozó előírások

11.11.1. Önellenőrzés, automatikus meghibásodásjelző

A riasztórendszer bekapcsolásakor a rendszer önellenőrzéssel (valószínűségi ellenőrzés) érzékelhet rendellenes helyzeteket – például nyitott ajtók stb. – és ezeket jelezheti.

11.11.2. Pánikriasztó

A pánikriasztó fényjelzést és/vagy hangjelzést és/vagy rádiós riasztást tesz lehetővé a riasztórendszer állapotától (bekapcsolva vagy kikapcsolva), illetve működésétől függetlenül. Ennek a riasztásnak a jármű belsejéből kell bekapcsolhatónak lennie, és nem befolyásolhatja a riasztórendszer állapotát (bekapcsolva vagy kikapcsolva). Lehetővé kell tenni továbbá, hogy a jármű használója ki tudja kapcsolni a pánikriasztót. Hangjelzéses riasztás esetén az egy riasztásbekapcsoláshoz tartozó időtartamot nem szabad korlátozni. A pánikriasztó nem gátolhatja meg a motor beindítását, illetve nem állíthatja le a motort, ha az már jár.

12. Vizsgálati feltételek

A jármű-riasztórendszer vagy a riasztórendszer összes alkotóelemét a 7. szakaszban leírt eljárásokkal kell vizsgálni.

Ez a követelmény nem vonatkozik a következőkre:

12.1. azok az alkotóelemek, amelyeket a jármű részeként építettek be és vizsgáltak meg, függetlenül attól, hogy jármű-riasztórendszer/riasztórendszer be van-e építve (például lámpák); vagy

12.2. azok az alkotóelemek, amelyeket korábban már a jármű részeként megvizsgáltak, és ezt dokumentumokkal igazolták.

12.3. A járműbe be nem épített alkotóelemek, pl. kulcsok.

13. Útmutatók

Minden járműhöz mellékelni kell az alábbi dokumentumokat:

13.1. Használati útmutató.

13.2. Karbantartási útmutató.

13.3. Általános figyelmeztetés a rendszeren végzett bármilyen módosítás vagy kiegészítés veszélyeire vonatkozóan.

14. A járműtípus módosítása és a jóváhagyás kiterjesztése

14.1. A járműtípus vagy az alkotóelem-típus minden módosításáról értesíteni kell a járműtípust vagy alkotóelem-típust jóváhagyó típusjóváhagyó hatóságot. A típusjóváhagyó hatóság ezt követően a következőképpen járhat el:

a) a gyártóval egyeztetve úgy dönt, hogy új típusjóváhagyás megadására van szükség; vagy

b) a 14.1.1. szakaszban leírt eljárást (felülvizsgálat) és adott esetben a 14.1.2. szakaszban leírt eljárást (kiterjesztés) alkalmazza.

14.1.1. Módosítás

Amennyiben az adatközlő lapokon megadott adatok megváltoznak, és a típusjóváhagyó hatóság úgy ítéli meg, hogy az elvégzett módosításoknak nagy valószínűséggel nincs számottevő kedvezőtlen hatásuk, és a járműriasztórendszer továbbra is megfelel a követelményeknek, a módosítást felülvizsgálatnak kell tekinteni.

Ilyen esetben a típusjóváhagyó hatóság szükség szerint kiadja az adatközlő lapok felülvizsgált oldalait, amelyeken egyértelműen feltünteti a módosítás jellegét és az új kiadás keltét. Az adatközlő lapok egységes szerkezetbe foglalt, naprakész változatát – a módosítás részletes leírásával kiegészítve – úgy kell tekinteni, hogy megfelel ennek a követelménynek.

14.1.2. A módosítást kiterjesztésnek kell tekinteni, amennyiben az adatközlő lapokon megadott adatok változásán túl

a) további ellenőrzésekre vagy vizsgálatokra van szükség; vagy

b) az értesítésben szereplő adatok bármelyike megváltozott (az értesítés csatolmányaiban szereplő adatok kivételével); vagy

c) egy későbbi módosítássorozat szerinti jóváhagyásra irányuló kérelem érkezik a módosítássorozat hatálybalépése után.

14.2. A jóváhagyás megerősítéséről vagy elutasításáról, a változás részletes leírásával együtt, a fenti 4.3. szakaszban említett eljárással értesíteni kell a megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó szerződő feleket. Ezenkívül az értesítéshez csatolt adatközlő lapok és vizsgálati jegyzőkönyvek tartalomjegyzékét is ennek megfelelően módosítani kell a legutóbbi felülvizsgálat vagy kiterjesztés időpontjának feltüntetése érdekében.

14.3. A jóváhagyást kiterjesztő típusjóváhagyó hatóság az ilyen kiterjesztéshez készített minden értesítéshez sorszámot rendel.

15. A gyártásmegfelelőség ellenőrzésére szolgáló eljárások

A gyártásmegfelelőség ellenőrzésére szolgáló eljárásoknak meg kell felelniük a megállapodás (E/ECE/TRANS/505/Rev.3) 1. függelékében megállapított eljárásoknak, valamint a következő követelményeknek:

15.1. Az ezen előírás szerint jóváhagyott járműveket/alkotóelemeket úgy kell gyártani, hogy az előírás vonatkozó részében (részeiben) foglalt követelményeket teljesítve megfeleljenek a jóváhagyott típusnak.

15.2. Az ezen előírás vonatkozó részében (részeiben) előírt vizsgálatokat a jármű vagy alkotóelem minden típusán a szokásos minőségbiztosítási eljárások valamelyikét követve, statisztikailag ellenőrzött módon és véletlenszerűen kell elvégezni.

15.3. A jóváhagyást megadó hatóság bármikor ellenőrizheti az egyes gyártóüzemekben alkalmazott megfelelőség-ellenőrzési módszereket. Ilyen ellenőrzésre általában kétévente kerül sor.

16. Szankciók nem megfelelő gyártás esetén

16.1. Az ezen előírás alapján egy adott jármű-/alkotóelem-típusra megadott jóváhagyás visszavonható, ha nem teljesülnek a fenti 15. szakaszban előírt követelmények.

16.2. Ha a megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó valamely szerződő fél visszavon egy előzőleg általa megadott jóváhagyást, akkor erről a 2. mellékletnek megfelelő nyomtatványon haladéktalanul értesíti az ezen előírást alkalmazó többi szerződő felet.

17. A gyártás végleges leállítása

Ha a jóváhagyás birtokosa véglegesen leállítja az ezen előírás szerint jóváhagyott jármű-/alkotóelem-típus gyártását, akkor erről értesítenie kell a jóváhagyást megadó hatóságot. A hatóságnak az értesítés kézhezvételét követően a 2. mellékletben szereplő mintának megfelelő formanyomtatványon tájékoztatnia kell erről a megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó többi szerződő felet.

18. A jóváhagyási vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálatok és a típusjóváhagyó hatóságok neve és címe

A megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó szerződő felek megadják az Egyesült Nemzetek Szervezete Titkárságának a jóváhagyási vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálatok nevét és címét, valamint a jóváhagyásokat megadó, illetve a jóváhagyásokat, kiterjesztéseket, elutasításokat vagy visszavonásokat igazoló értesítéseket fogadó típusjóváhagyó hatóságok nevét és címét.

1A. MELLÉKLET

Adatközlő lap

(Megengedett legnagyobb formátum: A4 [210 mm × 297 mm])

Az ezen előírás járműtípusnak a riasztórendszer tekintetében történő típusjóváhagyásáról szóló 11. szakaszának megfelelően

1. Általános információk

1.1. Gyártmány (a gyártó kereskedelmi neve): .....

1.2. Típus: .....

1.3. Típusazonosító jelölés, ha fel van tüntetve a berendezésen: .....

1.3.1. A jelölés helye: .....

1.4. A gyártó neve és címe: .....

1.5. Az EGB-jóváhagyási jel helye: .....

1.6. Az összeszerelő üzem(ek) címe: .....

2. A jármű általános felépítésére vonatkozó jellemzők

2.1. A jóváhagyandó típust képviselő járműről készült fényképek és/vagy rajzok:

2.2. A vezető helye: bal/jobb (A nem kívánt rész törlendő)

3. Egyéb információk

3.1. Típusjóváhagyási szám, ha van:

3.1.1. A járműtípus részletes leírása, tekintettel a beépített riasztórendszer elrendezésére, fényképekkel és/vagy rajzokkal illusztrálva (amennyiben a riasztórendszer önálló műszaki egységként már típusjóváhagyást kapott, hivatkozni lehet a riasztórendszer gyártója által kitöltött adatközlő lap 4.2. szakaszában szereplő leírásra):

3.2. Még nem jóváhagyott riasztórendszerek esetén

3.2.1. A riasztórendszer és a beépített riasztórendszerrel kapcsolatban lévő járműalkatrészek részletes leírása:

3.2.2. A riasztórendszer fő alkotóelemeinek felsorolása:

1B. MELLÉKLET

Adatközlő lap

(Megengedett legnagyobb formátum: A4 [210 mm × 297 mm])

Az ezen előírás riasztórendszer alkotóelemként vagy önálló műszaki egységként történő EGB-típusjóváhagyásáról szóló 6. szakaszának megfelelően

1. Általános információk

1.1. Gyártmány (a gyártó kereskedelmi neve): .....

1.2. Típus: .....

1.3. Típusazonosító jelölés, ha fel van tüntetve a berendezésen ([1]): .....

1.3.1. A jelölés helye: .....

1.4. A gyártó neve és címe: .....

1.5. Az EGB-jóváhagyási jel helye: .....

1.6. Az összeszerelő üzem(ek) címe: .....

2. A berendezés leírása

2.1. A riasztórendszer és a beépített riasztórendszerrel kapcsolatban lévő járműalkatrészek részletes leírása: .....

2.1.1. A riasztórendszer fő alkotóelemeinek felsorolása: .....

2.1.2. A téves riasztások elkerülése érdekében tett intézkedések: .....

2.2. A berendezés által nyújtott védelem mértéke: .....

2.3. A berendezés bekapcsolásának/kikapcsolásának módja: .....

2.4. A ténylegesen alkalmazott, cserélhető kódok száma, adott esetben: .....

2.5. A berendezés fő alkotóelemeinek felsorolása, valamint adott esetben ezek hivatkozási jele: .....

3. Rajzok

3.1. A berendezés fő alkotóelemeiről készült rajzok (a rajzokon adott esetben fel kell tüntetni az ENSZ-típusjóváhagyási jel vagy a hivatkozási jel tervezett helyét): .....

4. Útmutatók

4.1. Azon járművek felsorolása, amelyekbe a berendezést be kívánják építeni: .....

([1]) Ha a típusazonosító jelölés olyan karaktereket is tartalmaz, amelyek az ezen adatközlő lapon megjelölt alkotóelem vagy önálló műszaki egység leírása szempontjából nem lényegesek, ezeket a karaktereket a dokumentációban kérdőjellel (?) kell helyettesíteni (pl. ABC??123??).

4.2. A beépítési módszer leírása, fényképekkel és/vagy rajzokkal illusztrálva: .....

4.3. Használati útmutató: .....

4.4. Karbantartási útmutató, ha van: .....

4.5. Ezen előírás azon szakaszainak felsorolása, amelyek meghatározott járművekbe, meghatározott helyekre beépítendő jármű-riasztórendszer beépítési feltételei következtében nem alkalmazandók.

2A. MELLÉKLET

Értesítés

(Megengedett legnagyobb formátum: A4 [210 mm × 297 mm])

Kibocsátó: Hatóság neve:

.....

.....

.....

Tárgy: (2): Jóváhagyás megadása

Jóváhagyás kiterjesztése

Jóváhagyás elutasítása

Jóváhagyás visszavonása

A gyártás végleges leállítása

járműtípusra, jármű-riasztórendszere tekintetében, a 163. számú ENSZ-előírás szerint

Jóváhagyás száma ..... Kiterjesztés száma .....

1. Márkanév: .....

2. Típus és kereskedelmi név (nevek): .....

3. A gyártó neve és címe: .....

4. Adott esetben a gyártó képviselőjének neve és címe: .....

4.1. A jóváhagyandó típust képviselő járműről készült fényképek és/vagy rajzok: .....

4.2. A vezető helye: bal/jobb (2)

4.3. Riasztórendszer: .....

4.3.1. Típusjóváhagyási szám, ha van: .....

4.3.1.1. A járműtípus részletes leírása, tekintettel a beépített jármű-riasztórendszer elrendezésére, fényképekkel és/vagy rajzokkal illusztrálva (amennyiben a jármű-riasztórendszer önálló műszaki egységként már típusjóváhagyást kapott, hivatkozni lehet a jármű-riasztórendszer gyártója által kitöltött adatközlő lap 4.2. szakaszában szereplő leírásra):

4.3.2. Még nem jóváhagyott riasztórendszerek esetén

4.3.2.1. A riasztórendszer és a beépített riasztórendszerrel kapcsolatban lévő járműalkatrészek részletes leírása: .....

(1) A jóváhagyást megadó/kiterjesztő/elutasító/visszavonó ország azonosító száma (lásd az előírás jóváhagyásra vonatkozó rendelkezéseit).

(2) A nem kívánt rész törlendő.

4.3.2.2. A riasztórendszer fő alkotóelemeinek felsorolása: .....

5. A jármű rövid leírása: .....

6. A jármű jóváhagyásra való benyújtásának dátuma: .....

7. A jóváhagyási vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálat: .....

8. A műszaki szolgálat által kiadott vizsgálati jegyzőkönyv dátuma: .....

9. A műszaki szolgálat által kiadott vizsgálati jegyzőkönyv száma: .....

10. A jóváhagyást megadták/elutasították/kiterjesztették/visszavonták ([2]):

11. Kelt: .....

12. Dátum: .....

13. Aláírás: .....

14. Az értesítéshez mellékelték a fent említett jóváhagyási számmal ellátott, alábbi dokumentumokat: .....

15. Megjegyzések: .....

2B. MELLÉKLET

Értesítés

(Megengedett legnagyobb formátum: A4 [210 mm × 297 mm])

Kibocsátó: Hatóság neve:

.....

.....

.....

Tárgy (2): Jóváhagyás megadása

Jóváhagyás kiterjesztése

Jóváhagyás elutasítása

Jóváhagyás visszavonása

A gyártás végleges leállítása

alkotóelem vagy önálló műszaki egység, mint riasztórendszer típusára vonatkozóan, a 163. számú előírás szerint

Jóváhagyás száma ..... Kiterjesztés száma .....

1. Márkanév: .....

2. Típus és kereskedelmi név (nevek): .....

3. A gyártó neve és címe: .....

3.1. Adott esetben a gyártó képviselőjének neve és címe: .....

3.2. Az összeszerelő üzem(ek) címe: .....

4. Riasztórendszer: .....

4.1. Típusazonosító jelölés, ha fel van tüntetve a berendezésen:

4.1.1 A jelölés helye:

4.2. A riasztórendszer leírása:

4.2.1. A riasztórendszer és a beépített riasztórendszerrel kapcsolatban lévő járműalkatrészek részletes leírása: .....

4.2.2. A riasztórendszer fő alkotóelemeinek felsorolása: .....

4.2.3. Azon járművek felsorolása, amelyekbe a riasztórendszert be kívánják építeni: .....

4.2.4. Azon járműtípusok, amelyeken a riasztórendszert vizsgálták: .....

5. A jóváhagyási vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálat: .....

(1) A jóváhagyást megadó/kiterjesztő/elutasító/visszavonó ország azonosító száma (lásd az előírás jóváhagyásra vonatkozó rendelkezéseit).

(2) A nem kívánt rész törlendő.

6. A műszaki szolgálat által kiadott vizsgálati jegyzőkönyv dátuma: .....

7. A műszaki szolgálat által kiadott vizsgálati jegyzőkönyv száma: .....

8. A jóváhagyást megadták/elutasították/kiterjesztették/visszavonták ([2]):

9. Kelt: .....

10. Dátum: .....

11. Aláírás: .....

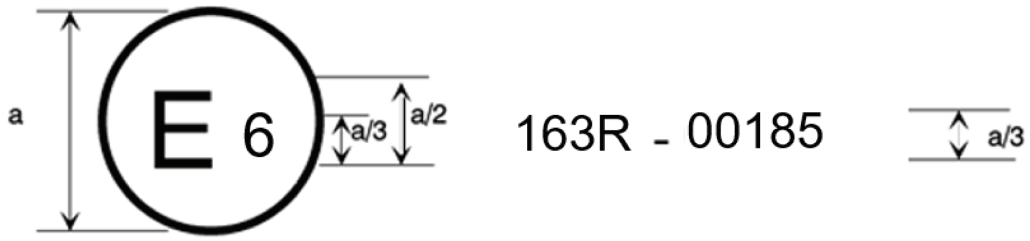
12. Az értesítéshez mellékelték a fent említett jóváhagyási számmal ellátott, alábbi dokumentumokat: .....

13. Megjegyzések: .....

3. MELLÉKLET

A jóváhagyási jelek elrendezése

(lásd ezen előírás 4.4–4.4.2. szakaszát)



a = legalább 8 mm

A járművön elhelyezett fenti jóváhagyási jel azt mutatja, hogy az adott típust a 163. számú ENSZ-előírás alapján hagyták jóvá Belgiumban (E 6), a 00185 jóváhagyási számon. A jóváhagyási szám első két számjegye (00) azt jelzi, hogy a jóváhagyást a 163. számú ENSZ-előírás eredeti változatában foglalt követelmények alapján adták meg.

4. MELLÉKLET

A megfelelőségi nyilatkozat mintája

Alulírott .....

(vezetéknév és utónév)

igazolom, hogy a jármű alább leírt jármű-riasztórendszere:

Gyártmány: .....

Típus: .....

teljes mértékben megfelel az alábbi helyen és időpontban jóváhagyott típusnak

Hely: ..... Dátum: .....

(a jóváhagyás helye) (a jóváhagyás időpontja)

a jóváhagyási számhoz tartozó értesítésben leírtak szerint. .....

A fő alkotóelem(ek) azonosítása:

Alkotóelem: .....

..... Jelölés:

Kelt: ..... Dátum: .....

A gyártó teljes címe és bélyegzője: .....

Aláírás: ..... (beosztás)

5. MELLÉKLET

A beépítési nyilatkozat mintája

Alulírott .....

képesített szakember igazolom, hogy az alább leírt jármű-riasztórendszer beépítését én végeztem el a rendszer gyártójának a beépítésre vonatkozó utasításai szerint.

A jármű leírása

Gyártmány: .....

Típus: .....

Gyártási szám: .....

Rendszám: .....

A jármű riasztóberendezés leírása

Gyártmány: .....

Típus: .....

Jóváhagyási szám: .....

Kelt: ..... Dátum: .....

A beépítést végző szakember teljes címe és bélyegzője: .....

Aláírás: (beosztás)

6. MELLÉKLET

A mechanikus kulcsos kapcsolókra vonatkozó előírások

1. A kulcsos kapcsoló zárhengere legfeljebb 1 mm-re állhat ki a burkolatból, és a kiálló résznek kúposnak kell lennie.

2. A zárhenger magja és burkolata közötti illesztésnek képesnek kell lennie arra, hogy ellenálljon 600 N húzóerőnek és 25 Nm nyomatéknak.

3. Biztosítani kell, hogy a kulcsos kapcsoló zárhengerét ne lehessen megfúrni.

4. A kulcsprofilnak legalább 1 000 érvényes változtatási lehetőséggel kell rendelkeznie.

5. A kulcsos kapcsolót ne lehessen olyan kulccsal működtetni, amely akár csak egy permutáció tekintetében is különbözik a kulcsos kapcsolóba illeszkedő kulcstól.

6. Külső kulcsos kapcsoló kulcsnyílását a szennyeződések és/vagy a víz bejutása ellen lezárással vagy egyéb módon védeni kell.

7. MELLÉKLET

Elektromágneses összeférhetőség

1. Védelem a tápvezetékekben folyó áram zavaraival szemben

A vizsgálatokat a 06. módosításssorozattal módosított 10. számú ENSZ-előírás műszaki előírásainak és átmeneti rendelkezéseinek, valamint a 10. mellékletben leírt, az elektromos/elektronikus részegységekre vonatkozó vizsgálati módszereknek megfelelően kell elvégezni.

A jármű-riasztórendszert/riasztórendszert kikapcsolt és bekapcsolt állapotban is meg kell vizsgálni.

2. Védelem a nagy frekvenciájú sugárzott zavarokkal szemben

A járműben a jármű-riasztórendszer/riasztórendszer védelmének vizsgálatát a 06. módosításssorozattal módosított 10. számú ENSZ-előírás műszaki előírásainak és átmeneti rendelkezéseinek, valamint a 6. mellékletben leírt, a járműre vonatkozó, vagy a 9. mellékletben leírt, az elektromos/elektronikus részegységekre vonatkozó vizsgálati módszereknek megfelelően lehet elvégezni.

A jármű-riasztórendszert/riasztórendszert az 1. táblázatban meghatározott működési feltételekkel és meghibásodási kritériumokkal kell vizsgálni.

1. táblázat

A jármű-riasztórendszerre/riasztórendszerre vonatkozó működési feltételek és meghibásodási kritériumok

A vizsgálat típusa	A jármű-riasztórendszer/riasztórendszer működési feltételei	Meghibásodási kritériumok
A járművön végzett vizsgálat	Jármű-riasztórendszer/riasztórendszer kikapcsolt állapotban Gyújtás bekapcsolva vagy 50 km/h sebességű haladás ([1])	A jármű-riasztórendszer/riasztórendszer váratlan bekapcsolódása
	Jármű-riasztórendszer/riasztórendszer bekapcsolt állapotban Gyújtás kikapcsolva	A jármű-riasztórendszer/riasztórendszer váratlan kikapcsolódása
	Jármű-riasztórendszer/riasztórendszer bekapcsolt állapotban A jármű töltési üzemmódban van (adott esetben)	A jármű-riasztórendszer/riasztórendszer váratlan kikapcsolódása
Az elektromos/elektronikus részegységek vizsgálata	Jármű-riasztórendszer/riasztórendszer kikapcsolt állapotban	A jármű-riasztórendszer/riasztórendszer váratlan bekapcsolódása
	Jármű-riasztórendszer/riasztórendszer bekapcsolt állapotban	A jármű-riasztórendszer/riasztórendszer váratlan kikapcsolódása

([1]) Ezt a vizsgálatot a 10. számú ENSZ-előírás követelményei szerint is el lehet végezni az 50 km/h sebességű haladás esetében.

3. Elektrosztatikus kisülésből származó elektromos zavarok

Az elektromos zavarokkal szembeni zavartűrést az ISO 10605:2008/AMD 1:2014 szabvány szerint kell vizsgálni a 2. táblázatban megadott vizsgálati súlyossági szintek alkalmazásával.

Az elektrosztatikus kisülésre vonatkozó vizsgálatokat vagy a járművön, vagy az elektromos/elektronikus részegységeken kell elvégezni.

2. táblázat

Az elektrosztatikus kisülésre vonatkozó vizsgálatok

Kisülés típusa	Kisülési pontok	Jármű-riasztórendszer/ riasztórendszer állapota	A kisülés által érintett hálózat	Vizsgálati szint	Meghibásodási kritériumok
Kisülés a levegőben	Olyan pontok, amelyek csak a jármű belsejéből közelíthetők meg könnyen	Jármű-riasztórendszer/ riasztórendszer kikapcsolt állapotban (ha a vizsgálatot a járművön végzik, akkor a járműnek a következő állapotok egyikében kell lennie: gyújtás bekapcsolva vagy 50 km/h sebességű haladás vagy motor alapjáratban)	330 pF, 2 kΩ	± 6 kV	A jármű-riasztórendszer/ riasztórendszer váratlan bekapcsolódása
	Olyan pontok, amelyek csak a járművön kívülről érinthetők meg könnyen	Jármű-riasztórendszer/ riasztórendszer bekapcsolt állapotban (ha a vizsgálatot a járművön végzik, akkor a járműnek zárva kell lennie, a gyújtást pedig ki kell kapcsolni)	150 pF, 2 kΩ	± 15 kV	A jármű-riasztórendszer/ riasztórendszer váratlan kikapcsolódása 1 másodpercen belüli újbóli bekapcsolódás nélkül, minden egyes kisülés után
Kisülés a csatlakozásnál	Olyan pontok, amelyek csak a jármű belsejéből közelíthetők meg könnyen	Jármű-riasztórendszer/ riasztórendszer kikapcsolt állapotban (ha a vizsgálatot a járművön végzik, akkor a járműnek a következő állapotok egyikében kell lennie: gyújtás bekapcsolva vagy 50 km/h sebességű haladás vagy motor alapjáratban)	330 pF, 2 kΩ	± 4 kV	A jármű-riasztórendszer/ riasztórendszer váratlan bekapcsolódása
	Olyan pontok, amelyek csak a járművön kívülről érinthetők meg könnyen	Jármű-riasztórendszer/ riasztórendszer bekapcsolt állapotban (ha a vizsgálatot a járművön végzik, akkor a járműnek zárva kell lennie, a gyújtást pedig ki kell kapcsolni)	150 pF, 2 kΩ	± 8 kV	A jármű-riasztórendszer/ riasztórendszer váratlan kikapcsolódása 1 másodpercen belüli újbóli bekapcsolódás nélkül, minden egyes kisülés után
Minden vizsgálat keretében 3 kisütést kell elvégezni, legalább 5 másodperces időközzel a kisütések között.					

4. Sugárzáskibocsátás

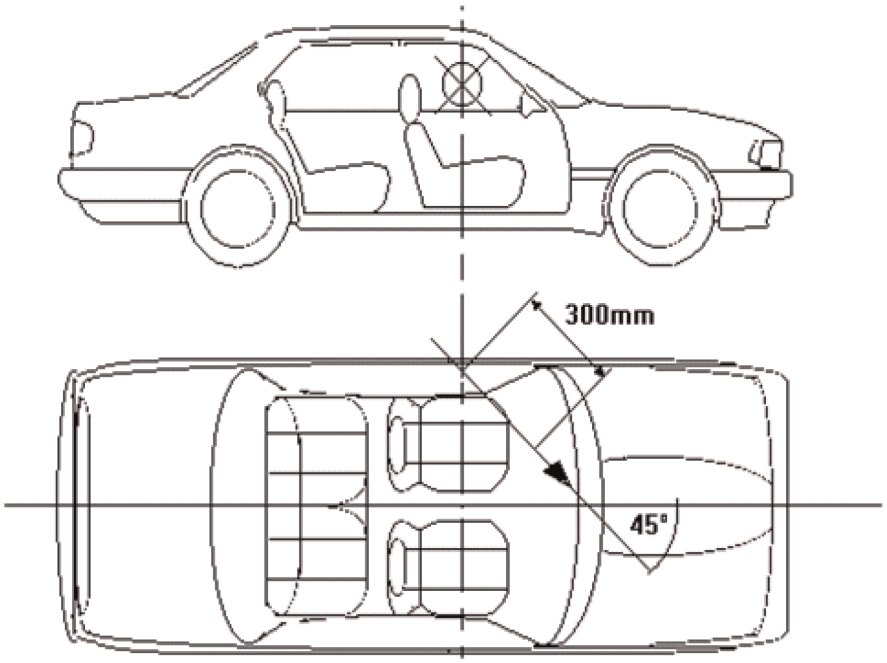
A vizsgálatokat a 06. módosításssorozattal módosított 10. számú ENSZ-előírás műszaki előírásainak és átmeneti rendelkezéseinek, valamint a 4. és az 5. mellékletben leírt, a járművekre vonatkozó, vagy a 7. és a 8. mellékletben leírt, az elektromos/elektronikus részegységekre vonatkozó vizsgálati módszereknek megfelelően kell elvégezni.

A jármű-riasztórendszernek/riasztórendszernek bekapcsolt állapotban kell lennie.

8. MELLÉKLET

Az utastér védelmére szolgáló rendszerek vizsgálata

7.2.11. szakasz



ISSN 1977-0731 (elektronikus kiadás)
ISSN 1725-5090 (nyomtatott kiadás)

Az Európai Unió Kiadóhivatala
L-2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU