

Consumer Goods (Quad Bikes) Safety Standard 2019

This safety standard applies to all quad bikes from 11 October 2020 with additional requirements for general use quad bikes from 11 October 2021. The standard does not apply to second-hand quad bikes other than those imported into Australia.

1. [About quad bikes](#)
2. [Mandatory standard](#)
3. [Key requirements from October 2020](#)
4. [Key requirements from 11 October 2021](#)
5. [Guidance for consumers](#)
6. [Guidance for dealers](#)
7. [Guidance for manufacturers, importers and distributors](#)
8. [Guidance for workplaces](#)
9. [Quad bike safety standard updates](#)
10. [Related resources](#)

About quad bikes

A quad bike (also known as an all-terrain vehicle or ATV) is an off-road motorised vehicle that travels on four wheels, with a seat designed to be straddled by the operator and handlebars for steering control. All vehicles that meet this description, including those that are propelled by a combustion engine and an electric engine, are considered to be quad bikes.

There are three categories of quad bikes:

- general use models (commonly marketed as utility, work or agricultural models)
- youth models (also marketed as fun models) and transition models
- sports models.

See also: [Quad bikes](#)

Mandatory standard

From 11 October 2020, there are three important things to check when buying a new or an imported second-hand quad bike so you can compare safety aspects of different models.

If this information is missing, you can report an unsafe product to the ACCC. The supplier may be in breach of the Australian Consumer Law, which can result in finances and penalties.

Quad bike safety standard: supplier information

The *Consumer Goods (Quad Bikes) Safety Standard 2019* came into effect on 11 October 2019.

The purpose of the standard is to prevent or reduce the risk of fatality or injury associated with the use of quad bikes. There have been at least 136 fatalities during 2011–19 and it is estimated that six people present to an emergency department each day, of which two are admitted to hospital with serious injuries. Around 15 per cent of deaths involve children.

The safety standard sets out the requirements for new quad bikes and imported second-hand quad bikes. It is intended to:

- improve information for consumers (through a hang tag, warning for operators and additional information in the manual) from 11 October 2020
- improve the design of quad bikes (through requiring quad bikes to meet certain requirements in the US or European Standard) from 11 October 2020
- improve the design of general use quad bikes to reduce the likelihood of a rollover incident occurring (through stability requirements) and to mitigate the harm if a rollover does occur (through operator protection devices) from 11 October 2021.

An explanatory statement for the safety standard, including a regulation impact statement, is available online.

Why doesn't the safety standard apply to all second-hand quad bikes?

The requirements under the safety standard that came into effect on 11 October 2020 do not apply to second-hand quad bikes other than those imported into Australia.

The purpose is to allow the existing quad bike fleet to gradually upgrade to quad bikes that meet the safety standard over time. However, the exclusion does not extend to second-hand quad bikes that have been imported into Australia after the commencement of the safety standard. The purpose of excluding imported

second-hand quad bikes is to ensure suppliers do not import these vehicles to avoid the requirements to meet the safety standard.

Key requirements from October 2020

From 11 October 2020, all new and imported second-hand quad bikes are required to:

1. meet the specified requirements of the US standard for quad bikes, ANSI/SVIA 1-2017, or the European standard for quad bikes, EN 15997:2011
2. have a rollover warning label affixed so that when the quad bike is used, it will be clearly visible and legible
3. provide information in the owner's manual or information handbook on the risk of rollover
4. be tested for lateral static stability, and display the angle at which the quad bike tips on to two wheels on a hang tag
5. have a spark arrestor that conforms to the Australian Standard AS 1019-2000 or the US Standard 5100-1d.

1. US/European standards

From 11 October 2020, all new and imported second-hand quad bikes must meet the requirements set out in either:

- sections 4 to 8, including the related figures (Figures 1, 2, 3 and 4), of the American National Standard for Four Wheel All-Terrain Vehicles – Equipment, Configuration, and Performance Requirements (ANSI/SVIA 1 – 2017); or
- clauses 5 to 7, including the related annexes (Annexes B, C, D, E, G and H), of the European Standard for All Terrain Vehicles (ATV-Quads) Safety Requirements and Test Methods (EN 15997:2011). (Clause 5.2.18.1 (on longitudinal stability) is excluded).

Approximately 90 per cent of quad bikes sold in Australia are already manufactured to meet the requirements of the US or European Standard.

As at 2019, these standards and other standards referenced in the safety standard can be obtained from the following sites:

- US Standard — available for purchase from the [Specialty Vehicle Institute of America](#)

- European Standard, US Military standard *MIL-S-13192* and Australian standard *AS 1019-2000* — available for purchase at the [SAI Global](#) website
- United States Department of Agriculture Forest Service Standard 5100-1d — available free of charge at the [United States Forest Service](#) website.

US Standard

The US Standard was developed by an industry association, Specialty Vehicle Institute of America (SVIA). Initially, it was a voluntary industry standard for quad bikes, which was approved by the American National Standards Institute in 1990. Compliance with the standard became mandatory in the US in 2006 under federal regulation. The standard has been updated and revised. For the purposes of the Australian safety standard, the relevant version is ANSI/SVIA 1–2017.

Sections 4 to 8 of the US Standard cover:

- vehicle equipment and configuration (including brakes, mechanical suspension, engine stop switch, clutch control, throttle control, drive train controls, indicators, electric start interlock, passenger handholds, flag pole bracket, manual fuel shutoff control, handlebars, foot environment, lighting and reflective equipment, spark arrester, tires, security, owner’s manual, identification number, labels and hang tags)
- maximum speed capability measurement and speed capability requirements
- service brake performance
- parking brake mechanism/performance.

European Standard

The European Standard was approved by the European Committee for Standardization in 2011. Committee member nations were required to give this European Standard the status of a national standard either by publication of identical text or by endorsement by 2012. For the purposes of the Australian safety standard, the relevant version is EN 15997:2011 COR 2012.

The European Standard EN 15997:2011 is based on US Standard but includes additional requirements, for example, for noise and carbon dioxide emissions, and excludes some requirements, for example, for spark arresters.

Clauses 5 to 7 (excluding clause 5.2.18.1) cover:

- mechanical hazards (including throttle control, braking, steering, moving parts, sharp edges, rider foot environment, fuel and hydraulic systems, rider’s seat and handlebar, passenger handholds, mechanical suspension,

drive train controls, indicators, electric starter interlock, access systems, foot controls, lighting, tyres, speed, engine stop switch, manual clutch control, security and flag pole bracket)

- electrical hazards (including over-current protective devices, batteries and security)
- hot surfaces
- noise control
- vibration hazards
- material/substance hazards
- controls and indicators
- storage
- ergonomics
- errors of fitting
- verification
- information for use.

2. Permanent warning label



Warning label form and content

From 11 October 2020, quad bikes must have a rollover warning label that is fixed so it is clearly visible when the quad bike is used in addition to the warning labels required in the ANSI/SVIA 1-2017 or EN 15997:2011.

3. Owner manual/instructions

From 11 October 2020, the owner's manual (if complying with the US Standard) or instruction handbook (if complying with the European Standard) accompanying the quad bike must also provide information alerting consumers to

the risk of rollovers, when the risk of rollover is increased and how to best operate the quad bike safely in higher risk conditions.

4. Yellow hang tag



Hang tag form and content

The hang tag is intended to allow consumers to compare the stability of different models within a particular category of quad bikes by providing consumers with information about the minimum angle the quad bike tipped sideways on to two wheels when it was tested on a tilt table by the manufacturer. Quad bikes with higher numbers (bigger tilt table angles) are more stable.

From 11 October 2020, a lateral stability hang tag must be attached to quad bikes so that it is clearly visible and legible at the point of sale. The hang tag must record the minimum angle the quad bike tipped sideways on to two wheels (its tilt table angle).

When developing the tag, the following information is required to be inserted:

- XX.X° = the minimum angle at which the quad bike tipped sideways on to 2 wheels
- XYZ Pty Ltd = the manufacturer of the quad bike model tested
- Model(s) X, #### = the model of quad bike tested.

Hang tag lateral stability values (tilt table angles) should be used for comparison of different models within quad bike categories, for example, to compare different models of general use quad bikes. These values are not intended to be used to compare models from different categories, for example, to compare general use quad bikes with youth quad bikes.

The quad bike must be tested using the lateral roll tilt test procedure in Schedule 1 of the *Consumer Goods (Quad Bikes) Safety Standard 2019* to obtain the minimum tilt table angle displayed.

General use and sports quad bikes are tested with a test dummy (an Anthropomorphic Test Device (ATD)) seated on the quad bike. Youth and transition quad bikes are tested without an ATD. For the same quad bike, the tilt table angle is significantly lower with an ATD than without an ATD.

5. Spark arresters

From 11 October 2020, the safety standard requires quad bikes to be fitted with a spark arrester that conforms to Australian Standard AS 1019-2000 or the US Standard 5100-1d.

However, although the safety standard allows manufacturers to comply with the US or Australian spark arrester standards, manufacturers will still need to ensure that their products also meet any other applicable laws such as the Victorian fire regulations.

Key requirements from 11 October 2021

From 11 October 2021, general use quad bikes are required to meet the minimum stability requirements of:

- lateral roll stability — a minimum Tilt Table Ratio (TTR) of 0.55 (must not tip on to two wheels on a slope less than 28.81 degrees)
- front and rear longitudinal pitch stability — a minimum TTR of 0.8 (must not tip on to two wheels on a slope less than 38.65 degrees)

The quad bike must also be fitted with an operator protection device (OPD) or have one integrated into its design.

On 23 June 2021, the safety standard was amended to provide that quad bikes ordered by dealers before 1 July 2021 are exempt from the stage 2 requirements that commence from 11 October 2021. The exception does not apply if the order is subject to a condition that the quad bike will be supplied to the dealer after 31 December 2021.

The amendment is set out in the *Consumer Goods (Quad Bikes) Amendment Safety Standard 2021*.

See: Operator protection devices (OPDs)

Operator protection device (OPD) requirements

The purpose of an OPD is to help protect riders from the risk of death or serious injury as a result of being crushed or pinned in the event of a rollover.

From 11 October 2021, general use quad bikes must have an OPD fitted or integrated into its design. The purpose of an OPD is to hold the quad bike off the ground, helping to protect the rider from the risk of serious injury or fatality as a result of being crushed or pinned in the event of a rollover.

A general use quad bike must have one of the following devices fitted or integrated into its design:

- an ATV Lifeguard
- a Quadbar
- a device of a type that offers the same, or better, level of protection for operators from the risk of serious injury or death as a result of being crushed or pinned in the event of a rollover.

At this stage, youth and sports quad bikes are not required to be fitted with an OPD due to the lack of testing of after-market OPDs designed for these categories.

For more information about the safety standard requirements relating to OPDs see: [Operator protection devices \(OPDs\)](#)

Static stability requirements

From 11 October 2021, general use quad bikes must meet minimum static stability requirements.

When subjected to a tilt table test with an average size male test dummy (HIII 50th percentile average male Anthropomorphic Test Device (50 PAM H3 ATD)) seated on the quad bike, general use model quad bikes must be able to achieve the following minimum stability levels:

- lateral roll stability — a minimum tilt table ratio of 0.55
- front and rear longitudinal pitch stability — a minimum tilt table ratio of 0.8.

Tilt table test procedures are contained within Schedule 1 of the *Consumer Goods (Quad Bikes) Safety Standard 2019*.

At this stage, the minimum stability requirements do not apply to youth, transition or sports quad bikes due to the lack of research on design changes for these categories.

Guidance for consumers

Consumers typically purchase new quad bikes from dealers, although manufacturers may supply some customers directly for special purpose applications.

The ACCC encourages all consumers to take immediate action to ensure their safety when operating quad bikes. While the standard gives suppliers transition periods to comply with the safety standard, including 24 months to ensure general-use quad bikes have an OPD fitted or integrated into their design, consumers can take immediate action and **start fitting OPDs now**. During the transition period, if your workplace uses quad bikes, you may be entitled to a rebate.

See: Guidance for consumers

Guidance for dealers

The manufacturer, importer or distributor who supplies you (the dealer) with quad bikes to resell in Australia is responsible for supplying a compliant quad bike to you. If you think your supplier has contravened the safety standard, you can report it to the ACCC.

If you have stock that does not comply with the safety standard when the requirements commence, you will not be able to sell that stock under the Australian Consumer Law.

See: Guidance for quad bike dealers

Guidance for manufacturers, importers and distributors

As the manufacturer, importer or distributor supplying into Australia, you are responsible for ensuring that the quad bikes that you supply to Australia (whether to dealers or directly to consumers) comply with the requirements of the safety standard.

Otherwise, you may be in breach of the Australian Consumer Law, which can result in finances and penalties.

See: Guidance for quad bike manufacturers

Guidance for workplaces

In Australia, quad bikes are purchased for use in the agriculture and forestry industries as work vehicles. Quad bikes are also used in the tourism industry.

If you buy a quad bike for your business from 11 October 2020, the supplier must comply with the safety standard. Otherwise, the supplier may be in breach of the Australian Consumer Law, which can result in finances and penalties.

If you think that a supplier has contravened the safety standard, you can report this to the ACCC.

Quad bikes are also regulated under work health and safety legislation. Road rules for each jurisdiction also apply if the quad bike is ridden on public roads.

Safe Work Australia provides contact details for the work health and safety authority in each state and territory and for the Commonwealth. You can also obtain further information on:

- your obligations to protect workers and other persons from harm
- ways to prevent quad bike deaths and injuries
- rebates provided by some jurisdictions to improve the safety of quad bikes.

Quad bike safety standard updates

Sign up to the Quad bike safety standard newsletter to receive regular updates on the quad bike safety standard. The newsletter will provide you with general guidance on how to comply with the standard, as well as links to online resources and reminders of important dates.

Bản dịch tham khảo

Tiêu chuẩn an toàn hàng tiêu dùng đối với xe địa hình 2019

Tiêu chuẩn an toàn này áp dụng cho tất cả xe địa hình từ ngày 11 tháng 10 năm 2020 với các yêu cầu bổ sung đối với xe địa hình sử dụng chung từ ngày 11 tháng 10 năm 2021. Tiêu chuẩn này không áp dụng cho xe địa hình đã qua sử dụng không phải là xe nhập khẩu vào Úc.

Giới thiệu về xe địa hình

Xe địa hình (còn được gọi là xe địa hình hoặc ATV) là một phương tiện cơ giới địa hình di chuyển bằng bốn bánh, với yên xe được thiết kế để người điều khiển ngang với tay lái và ghi đông để điều khiển. Tất cả các phương tiện đáp ứng mô tả này, bao gồm cả những phương tiện được đẩy bằng động cơ đốt trong và động cơ điện, đều được coi là xe địa hình bốn bánh.

Có ba loại xe địa hình:

- các mô hình sử dụng chung (thường được tiếp thị là các mô hình tiện ích, công việc hoặc nông nghiệp)
- mô hình thanh niên (cũng được tiếp thị là mô hình vui nhộn) và mô hình chuyên tiếp
- mô hình thể thao.

Xem thêm: Xe địa hình

Tiêu chuẩn bắt buộc

Từ ngày 11 tháng 10 năm 2020, có ba điều quan trọng cần kiểm tra khi mua xe địa hình mới hoặc xe địa hình cũ nhập khẩu để bạn có thể so sánh các khía cạnh an toàn của các mẫu xe khác nhau.

Nếu thiếu thông tin này, bạn có thể báo cáo sản phẩm không an toàn cho ACCC. Nhà cung cấp có thể vi phạm Luật Người tiêu dùng Úc, có thể dẫn đến tiền phạt và tiền phạt.

Tiêu chuẩn an toàn cho xe địa hình: thông tin nhà cung cấp

Tiêu chuẩn An toàn Hàng tiêu dùng (xe địa hình) 2019 có hiệu lực từ ngày 11 tháng 10 năm 2019.

Mục đích của tiêu chuẩn là ngăn ngừa hoặc giảm nguy cơ tử vong hoặc thương tích liên quan đến việc sử dụng xe địa hình. Đã có ít nhất 136 trường hợp tử vong trong giai đoạn 2011–19 và ước tính có sáu người đến khoa cấp cứu mỗi ngày, trong đó hai người nhập viện với những vết thương nghiêm trọng. Khoảng 15% số ca tử vong liên quan đến trẻ em.

Tiêu chuẩn an toàn đặt ra các yêu cầu đối với xe địa hình mới và xe địa hình đã qua sử dụng nhập khẩu. Nó nhằm mục đích:

- cải thiện thông tin cho người tiêu dùng (thông qua thẻ treo, cảnh báo cho người vận hành và thông tin bổ sung trong sách hướng dẫn) từ ngày 11 tháng 10 năm 2020

- cải tiến thiết kế của xe địa hình (thông qua việc yêu cầu xe địa hình phải đáp ứng các yêu cầu nhất định ở Hoa Kỳ hoặc Tiêu chuẩn Châu Âu) từ ngày 11 tháng 10 năm 2020

- cải tiến thiết kế của xe địa hình sử dụng chung để giảm khả năng xảy ra sự cố khi lật xe (thông qua các yêu cầu về độ ổn định) và giảm thiểu tác hại nếu xảy ra việc chuyển xe (thông qua các thiết bị bảo vệ người vận hành) từ ngày 11 tháng 10 năm 2021.

Tuyên bố giải thích cho tiêu chuẩn an toàn, bao gồm cả tuyên bố về tác động của quy định, có sẵn trực tuyến.

Tại sao tiêu chuẩn an toàn không áp dụng cho tất cả xe địa hình đã qua sử dụng?

Các yêu cầu theo tiêu chuẩn an toàn có hiệu lực từ ngày 11 tháng 10 năm 2020

không áp dụng cho xe địa hình đã qua sử dụng không phải xe nhập khẩu vào Úc.

Mục đích là cho phép đội xe địa hình hiện có dần dần nâng cấp lên xe đáp 4 bánh đáp ứng tiêu chuẩn an toàn theo thời gian. Tuy nhiên, việc loại trừ không áp dụng cho xe địa hình đã qua sử dụng được nhập khẩu vào Úc sau khi tiêu chuẩn an toàn bắt đầu. Mục đích của việc loại trừ xe địa hình đã qua sử dụng nhập khẩu là để đảm bảo các nhà cung cấp không nhập khẩu những chiếc xe này để tránh các yêu cầu đáp ứng tiêu chuẩn an toàn.

Yêu cầu chính từ tháng 10 năm 2020

Từ ngày 11 tháng 10 năm 2020, tất cả xe địa hình mới và đã qua sử dụng nhập khẩu bắt buộc phải:

1. đáp ứng các yêu cầu cụ thể của tiêu chuẩn Hoa Kỳ cho xe địa hình, ANSI / SVIA 1-2017 hoặc tiêu chuẩn Châu Âu cho xe địa hình, EN 15997: 2011
2. có dán nhãn cảnh báo chuyển xe để khi sử dụng xe địa hình, nó sẽ được nhìn thấy rõ ràng và dễ đọc
3. cung cấp thông tin trong sổ tay hướng dẫn của chủ sở hữu hoặc sổ tay thông tin về rủi ro chuyển đổi
4. được kiểm tra độ ổn định tĩnh bên và hiển thị góc mà xe địa hình hướng vào hai bánh trên một thẻ treo

5. có bộ chống tia lửa điện phù hợp với Tiêu chuẩn Úc AS 1019-2000 hoặc Tiêu chuẩn Hoa Kỳ 5100-1d.

1. Tiêu chuẩn Hoa Kỳ / Châu Âu

Kể từ ngày 11 tháng 10 năm 2020, tất cả xe địa hình mới và đã qua sử dụng nhập khẩu phải đáp ứng các yêu cầu đặt ra trong:

- các phần từ 4 đến 8, bao gồm các số liệu liên quan (Hình 1, 2, 3 và 4), của Tiêu chuẩn Quốc gia Hoa Kỳ về Xe Bốn bánh Mọi địa hình - Yêu cầu về Trang thiết bị, Cấu hình và Hiệu suất (ANSI / SVIA 1 - 2017); hoặc

- các khoản từ 5 đến 7, bao gồm các phụ lục liên quan (Phụ lục B, C, D, E, G và H), của Tiêu chuẩn Châu Âu về Yêu cầu An toàn cho mọi Phương tiện Địa hình (ATV-Quads) và Phương pháp Thử nghiệm (EN 15997: 2011). (Loại trừ Điều 5.2.18.1 (về ổn định dọc)).

Khoảng 90% xe địa hình được bán ở Úc đã được sản xuất để đáp ứng các yêu cầu của Tiêu chuẩn Hoa Kỳ hoặc Châu Âu.

Kể từ năm 2019, các tiêu chuẩn này và các tiêu chuẩn khác được tham chiếu trong tiêu chuẩn an toàn có thể được lấy từ các trang web sau:

- Tiêu chuẩn Hoa Kỳ - có bán sẵn tại Viện Xe Đặc biệt Hoa Kỳ
- Tiêu chuẩn Châu Âu, tiêu chuẩn Quân sự Hoa Kỳ MIL S 13192 và tiêu chuẩn Úc AS 1019 2000 - có bán sẵn tại trang web SAI Global
- Bộ Nông nghiệp Hoa Kỳ Tiêu chuẩn Dịch vụ Lâm nghiệp Hoa Kỳ 5100-1d - có sẵn miễn phí tại trang web của Cục Lâm nghiệp Hoa Kỳ.

Tiêu chuẩn Hoa Kỳ

Tiêu chuẩn Hoa Kỳ được xây dựng bởi hiệp hội công nghiệp, Viện Xe Đặc biệt Hoa Kỳ (SVIA). Ban đầu, đây là tiêu chuẩn công nghiệp tự nguyện dành cho xe địa hình, được Viện Tiêu chuẩn Quốc gia Hoa Kỳ phê duyệt vào năm 1990. Việc tuân thủ tiêu chuẩn trở thành bắt buộc ở Hoa Kỳ vào năm 2006 theo quy định của liên bang. Tiêu chuẩn đã được cập nhật và sửa đổi. Đối với mục đích của tiêu chuẩn an toàn của Úc, phiên bản liên quan là ANSI / SVIA 1–2017.

Phần 4 đến phần 8 của bìa Tiêu chuẩn Hoa Kỳ:

- thiết bị và cấu hình xe (bao gồm phanh, hệ thống treo cơ khí, công tắc dừng động cơ, điều khiển ly hợp, điều khiển ga, điều khiển xe lửa, đèn báo, khóa liên động khởi động điện, tay vịn hành khách, giá đỡ cột cò, điều khiển ngắt nhiên liệu thủ công, tay lái, môi trường để chân, ánh sáng và thiết bị phản quang,

bộ chống tia lửa, lớp xe, an ninh, hướng dẫn sử dụng của chủ sở hữu, số nhận dạng, nhãn và thẻ treo)

- yêu cầu về khả năng đo tốc độ tối đa và khả năng đo tốc độ
- hiệu suất phanh dịch vụ
- hiệu suất / cơ chế phanh đỗ.

Tiêu chuẩn Châu Âu

Tiêu chuẩn Châu Âu đã được Ủy ban Tiêu chuẩn hóa Châu Âu phê duyệt vào năm 2011. Các quốc gia thành viên của Ủy ban được yêu cầu cung cấp cho Tiêu chuẩn Châu Âu này trạng thái của một tiêu chuẩn quốc gia bằng cách xuất bản văn bản giống hệt nhau hoặc bằng sự chứng thực vào năm 2012. Vì mục đích của tiêu chuẩn an toàn của Úc. , phiên bản có liên quan là EN 15997: 2011 COR 2012.

Tiêu chuẩn Châu Âu EN 15997: 2011 dựa trên Tiêu chuẩn Hoa Kỳ nhưng bao gồm các yêu cầu bổ sung, ví dụ, đối với tiếng ồn và khí thải carbon dioxide, đồng thời loại trừ một số yêu cầu, ví dụ, đối với bộ chống tia lửa.

Các khoản từ 5 đến 7 (không bao gồm khoản 5.2.18.1) bao gồm:

• các nguy cơ cơ học (bao gồm kiểm soát tay ga, phanh, lái, các bộ phận chuyển động, các cạnh sắc, môi trường chân người lái, hệ thống nhiên liệu và thủy lực, ghế và tay lái của người lái, tay vịn hành khách, hệ thống treo cơ khí, điều khiển xe lửa, đèn báo, khóa liên động khởi động điện, hệ thống ra vào , điều khiển chân, ánh sáng, lớp xe, tốc độ, công tắc dừng động cơ, điều khiển ly hợp bằng tay, giá đỡ cột cờ và an ninh)

• các mối nguy hiểm về điện (bao gồm các thiết bị bảo vệ quá dòng, pin và an ninh)

- bề mặt nóng
- kiểm soát tiếng ồn
- nguy cơ độ rung
- nguy cơ vật chất / chất
- kiểm soát và chỉ báo
- thùng chứa
- công thái học
- lỗi lắp
- xác minh
- thông tin để sử dụng.

2. Nhãn cảnh báo vĩnh viễn



Nội dung và hình thức nhãn cảnh báo

Kể từ ngày 11 tháng 10 năm 2020, xe địa hình phải có nhãn cảnh báo lật xe được cố định để có thể nhìn thấy rõ ràng khi xe địa hình được sử dụng ngoài các nhãn cảnh báo được yêu cầu trong ANSI / SVIA 1-2017 hoặc EN 15997: 2011.

3. Hướng dẫn sử dụng / hướng dẫn chủ sở hữu

Từ ngày 11 tháng 10 năm 2020, sổ tay hướng dẫn của chủ sở hữu (nếu tuân thủ Tiêu chuẩn Hoa Kỳ) hoặc sổ tay hướng dẫn (nếu tuân thủ Tiêu chuẩn Châu Âu) đi kèm với xe địa hình cũng phải cung cấp thông tin cảnh báo người tiêu dùng về nguy cơ lật xe, khi nguy cơ lật xe tăng lên. và làm thế nào để vận hành tốt nhất chiếc xe địa hình một cách an toàn trong những điều kiện rủi ro cao hơn.



4. Thẻ treo màu vàng

Treo thẻ hình thức và nội dung

Thẻ treo nhằm mục đích cho phép người tiêu dùng so sánh độ ổn định của các mô hình khác nhau trong một danh mục cụ thể của xe địa hình bằng cách cung cấp cho người tiêu dùng thông tin về góc tối thiểu mà xe địa hình nghiêng sang hai bên khi nó được thử nghiệm trên bàn nghiêng bởi nhà chế tạo. Xe đạp 4 bánh có số cao hơn (góc bàn nghiêng lớn hơn) ổn định hơn.

Từ ngày 11 tháng 10 năm 2020, thẻ treo ổn định bên phải được gắn vào xe địa hình để nó có thể nhìn thấy rõ ràng và dễ đọc tại điểm bán. Thẻ treo phải ghi lại góc tối thiểu mà chiếc xe địa hình nghiêng sang hai bên (góc nghiêng của bàn).

Khi phát triển thẻ, thông tin sau là bắt buộc phải được chèn:

- $XX.X^{\circ}$ = góc tối thiểu mà tại đó chiếc xe địa hình nghiêng sang 2 bên
- XYZ Pty Ltd = nhà sản xuất mô hình xe địa hình đã thử nghiệm
- Model(s) X, ##### = mô hình xe địa hình được thử nghiệm.

Giá trị độ ổn định bên của thẻ treo (góc nghiêng của bảng) nên được sử dụng để so sánh các mô hình khác nhau trong danh mục xe địa hình, ví dụ, để so sánh các mẫu xe địa hình sử dụng chung khác nhau. Các giá trị này không nhằm mục đích sử dụng để so sánh các mô hình từ các danh mục khác nhau, ví dụ, để so sánh xe địa hình sử dụng chung với xe địa hình dành cho thanh niên.

Xe địa hình phải được kiểm tra bằng cách sử dụng quy trình kiểm tra độ nghiêng cuộn ngang trong Bảng 1 của Tiêu chuẩn An toàn Hàng tiêu dùng (Xe đạp 4 bánh) năm 2019 để có được góc nghiêng tối thiểu của bàn được hiển thị.

Sử dụng chung và xe địa hình thể thao được kiểm tra với một giả thử nghiệm (Thiết bị kiểm tra nhân hình học (ATD)) được đặt trên xe địa hình. Xe địa hình dành cho thanh niên và xe địa hình chuyển tiếp được thử nghiệm mà không có ATD. Đối với cùng một chiếc xe địa hình, góc nghiêng của bàn có ATD thấp hơn đáng kể so với không có ATD.

5. Bộ chống tia lửa

Từ ngày 11 tháng 10 năm 2020, tiêu chuẩn an toàn yêu cầu xe địa hình phải được trang bị bộ chống tia lửa điện phù hợp với Tiêu chuẩn Úc AS 1019-2000 hoặc Tiêu chuẩn Hoa Kỳ 5100-1d.

Tuy nhiên, mặc dù tiêu chuẩn an toàn cho phép các nhà sản xuất tuân thủ các tiêu chuẩn của Hoa Kỳ hoặc Úc, các nhà sản xuất vẫn cần đảm bảo rằng sản phẩm của

họ cũng đáp ứng bất kỳ luật hiện hành nào khác, chẳng hạn như các quy định về hỏa hoạn của Victoria.

Các yêu cầu chính từ ngày 11 tháng 10 năm 2021

Từ ngày 11 tháng 10 năm 2021, xe địa hình sử dụng chung phải đáp ứng các yêu cầu về độ ổn định tối thiểu của:

- Độ ổn định khi lặn bên - Tỷ lệ bàn nghiêng (TTR) tối thiểu là 0,55 (không được chĩa vào hai bánh xe trên độ dốc nhỏ hơn 28,81 độ)
- ổn định cao độ theo chiều dọc phía trước và phía sau - TTR tối thiểu là 0,8 (không được chụm vào hai bánh xe trên độ dốc nhỏ hơn 38,65 độ)

Xe địa hình cũng phải được trang bị thiết bị bảo vệ người vận hành (OPD) hoặc có một thiết bị được tích hợp vào thiết kế của nó.

Vào ngày 23 tháng 6 năm 2021, tiêu chuẩn an toàn đã được sửa đổi để quy định rằng xe địa hình do các đại lý đặt hàng trước ngày 1 tháng 7 năm 2021 được miễn các yêu cầu giai đoạn 2 bắt đầu từ ngày 11 tháng 10 năm 2021. Ngoại lệ không áp dụng nếu đơn đặt hàng có điều kiện xe địa hình sẽ được cung cấp cho đại lý sau ngày 31 tháng 12 năm 2021.

Bản sửa đổi được nêu trong *Tiêu chuẩn sửa đổi về An toàn dành cho Hàng tiêu dùng (xe địa hình) năm 2021*.

Xem: Các thiết bị bảo vệ người vận hành (OPD)

Yêu cầu về thiết bị bảo vệ người vận hành (OPD)

Mục đích của OPD là giúp bảo vệ người lái khỏi nguy cơ tử vong hoặc thương tích nghiêm trọng do bị đè hoặc bị kẹp trong trường hợp lật xe.

Từ ngày 11 tháng 10 năm 2021, xe địa hình sử dụng chung phải có OPD được trang bị hoặc tích hợp vào thiết kế của nó. Mục đích của OPD là giữ xe địa hình khỏi mặt đất, giúp bảo vệ người lái khỏi nguy cơ bị thương nghiêm trọng hoặc tử vong do bị đè hoặc kẹp trong trường hợp lật.

Một chiếc xe địa hình sử dụng chung phải có một trong các thiết bị sau được lắp hoặc tích hợp vào thiết kế của nó:

- ATV bảo hộ
- thiết bị địa hình nhỏ
- thiết bị cùng loại cung cấp mức độ bảo vệ tương tự, hoặc tốt hơn cho người vận hành khỏi nguy cơ bị thương nghiêm trọng hoặc tử vong do bị nghiền nát hoặc bị ghim trong trường hợp di chuyển.

Ở giai đoạn này, xe địa hình dành cho thanh niên và xe địa hình không bắt buộc phải lắp OPD do thiếu thử nghiệm của OPD sau thị trường được thiết kế cho các loại này.

Để biết thêm thông tin về các yêu cầu tiêu chuẩn an toàn liên quan đến OPD, hãy xem: Thiết bị bảo vệ người vận hành (OPD)

Yêu cầu về độ ổn định tĩnh

Từ ngày 11 tháng 10 năm 2021, xe địa hình sử dụng chung phải đáp ứng các yêu cầu về độ ổn định tĩnh tối thiểu.

Khi thực hiện thử nghiệm trên bàn nghiêng với một hình nộm nam giới có kích thước trung bình (Thiết bị kiểm tra nhân trắc học nam trung bình theo phân vị thứ 50 HIII (50 PAM H3 ATD)) được đặt trên xe địa hình, xe địa hình mẫu sử dụng chung phải có thể đạt được độ ổn định tối thiểu sau cấp độ:

- ổn định cuộn bên - tỷ lệ bàn nghiêng tối thiểu là 0,55
- ổn định sân theo chiều dọc phía trước và phía sau - tỷ lệ bàn nghiêng tối thiểu là 0,8.

Quy trình kiểm tra bàn nghiêng nằm trong Bảng 1 của *Tiêu chuẩn An toàn Hàng tiêu dùng (Xe đạp 4 bánh) năm 2019*.

Ở giai đoạn này, các yêu cầu về độ ổn định tối thiểu không áp dụng cho xe đạp thể thao dành cho giới trẻ, chuyển tiếp hoặc thể thao do thiếu nghiên cứu về các thay đổi thiết kế cho các loại này.

Hướng dẫn cho người tiêu dùng

Người tiêu dùng thường mua xe địa hình mới từ các đại lý, mặc dù các nhà sản xuất có thể cung cấp trực tiếp cho một số khách hàng cho các ứng dụng mục đích đặc biệt.

ACCC khuyến khích tất cả người tiêu dùng thực hiện hành động ngay lập tức để đảm bảo an toàn cho họ khi vận hành xe địa hình. Trong khi tiêu chuẩn cho các nhà cung cấp thời gian chuyển tiếp để tuân thủ tiêu chuẩn an toàn, bao gồm 24 tháng để đảm bảo xe địa hình sử dụng chung có OPD được lắp hoặc tích hợp vào thiết kế của họ, người tiêu dùng có thể thực hiện ngay lập tức và bắt đầu lắp OPD ngay bây giờ. Trong giai đoạn chuyển tiếp, nếu nơi làm việc của bạn sử dụng xe địa hình, bạn có thể được giảm giá.

Xem: Hướng dẫn cho người tiêu dùng

Hướng dẫn cho đại lý

Nhà sản xuất, nhà nhập khẩu hoặc nhà phân phối cung cấp cho bạn (đại lý) xe địa hình để bán lại ở Úc có trách nhiệm cung cấp xe địa hình phù hợp với bạn. Nếu bạn cho rằng nhà cung cấp của mình đã vi phạm tiêu chuẩn an toàn, bạn có thể báo cáo với ACCC.

Nếu bạn có hàng hóa không tuân thủ tiêu chuẩn an toàn khi các yêu cầu bắt đầu, bạn sẽ không thể bán cổ phiếu đó theo Luật Người tiêu dùng Úc.

Xem: Hướng dẫn cho đại lý xe địa hình

Hướng dẫn cho nhà sản xuất, nhập khẩu và phân phối

Với tư cách là nhà sản xuất, nhà nhập khẩu hoặc nhà phân phối cung cấp vào Úc, bạn có trách nhiệm đảm bảo rằng xe địa hình mà bạn cung cấp cho Úc (cho dù là đại lý hay trực tiếp cho người tiêu dùng) tuân thủ các yêu cầu của tiêu chuẩn an toàn.

Nếu không, bạn có thể vi phạm Luật Người tiêu dùng Úc, có thể bị phạt tiền

Xem: Hướng dẫn cho các nhà sản xuất xe địa hình

Hướng dẫn cho các cơ sở làm việc

Ở Úc, xe địa hình được mua để sử dụng trong các ngành nông nghiệp và lâm nghiệp làm phương tiện đi làm. Xe địa hình bốn bánh cũng được sử dụng trong ngành du lịch.

Nếu bạn mua xe địa hình cho doanh nghiệp của mình từ ngày 11 tháng 10 năm 2020, nhà phân phối phải tuân thủ tiêu chuẩn an toàn. Nếu không, nhà phân phối có thể vi phạm Luật Người tiêu dùng Úc, có thể dẫn đến bị phạt tiền

Nếu bạn cho rằng nhà phân phối đã làm trái tiêu chuẩn an toàn, bạn có thể báo cáo điều này với ACCC.

Xe địa hình 4 bánh cũng được quy định theo luật an toàn và sức khỏe lao động. Các quy tắc về đường bộ cho từng khu vực tài phán cũng được áp dụng nếu xe đạp 4 bánh chạy trên đường công cộng.

Cơ quan An toàn Lao động Úc cung cấp chi tiết liên lạc cho cơ quan an toàn và sức khỏe công việc ở mỗi tiểu bang và vùng lãnh thổ và cho Khối thịnh vượng chung. Bạn cũng có thể tìm thêm thông tin về:

- nghĩa vụ của bạn để bảo vệ người lao động và những người khác khỏi bị tổn hại
- cách ngăn ngừa tử vong và thương tích do xe địa hình
- giảm giá do một số khu vực pháp lý cung cấp để cải thiện độ an toàn của xe địa hình.

Cập nhật tiêu chuẩn an toàn cho xe đạp bốn người

Đăng ký nhận bản tin về tiêu chuẩn an toàn của xe địa hình để nhận thông tin cập nhật thường xuyên về tiêu chuẩn an toàn của xe địa hình. Bản tin sẽ cung cấp cho bạn hướng dẫn chung về cách tuân thủ tiêu chuẩn, cũng như các liên kết đến các nguồn trực tuyến và lời nhắc về các ngày quan trọng.