

Само оригиналните текстове на ИКЕ на ООН имат правна сила съгласно международното публично право. Статутът и датата на влизане в сила на настоящото правило следва да бъдат проверени в последната версия на документа на ИКЕ на ООН относно статута TRANS/WRP.29/343, който е на разположение на следния електронен адрес:
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

Правило № 97 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) — Единни предписания относно одобрението на алармени системи за превозни средства (АСПС) и на моторни превозни средства по отношение на техните алармени системи (АС)

Включващо всички текстове в сила до:

Притурка 6 към серия от изменения 01 — Дата на влизане в сила: 23 юни 2011 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

ПРАВИЛО

1. Обхват

ЧАСТ I — Одобрение на алармени системи за превозно средство

2. Определения

3. Заявление за одобрение на АСПС

4. Одобрение

5. Общи изисквания

6. Специални изисквания

7. Работни параметри и условия на изпитване

8. Инструкции

9. Промяна на типа АСПС и разширение на одобрението

10. Съответствие на производството

11. Санкции при несъответствие на производството

12. Окончателно прекратяване на производството

13. Наименования и адреси на техническите служби, отговарящи за провеждането на изпитвания с цел одобрение, както и на административните отделения

Част II — Одобрение на превозно средство по отношение на неговата алармена система

14. Определения

15. Заявление за одобрение

16. Одобрение

17. Общи изисквания

18. Специални изисквания

19. Условия на изпитване

20. Инструкции

21. Промяна на типа превозно средство и разширение на одобрението

22. Съответствие на производството

23. Санкции при несъответствие на производството

24. Окончателно прекратяване на производството

25. Наименования и адреси на техническите служби, отговарящи за провеждането на изпитвания с цел одобрение, както и на административните отделения

Част III — Одобрение на имобилайзери и одобрение на превозно средство по отношение на неговия имобилайзер

26. Определения
27. Заявление за одобрение на имобилайзер
28. Заявление за одобрение на превозно средство
29. Одобрение на имобилайзер
30. Одобрение на превозно средство
31. Общи изисквания
32. Специални изисквания
33. Работни параметри и условия на изпитване
34. Инструкции
35. Промяна на типа имобилайзер или превозно средство и разширение на одобрението
36. Съответствие на производството
37. Санкции при несъответствие на производството
38. Окончателно прекратяване на производството
39. Преходни разпоредби
40. Наименования и адреси на техническите служби, отговарящи за провеждането на изпитвания с цел одобрение, както и на административните отдели

ПРИЛОЖЕНИЯ

- Приложение 1 — Съобщение относно одобрението, разширението, отказа, отмяната на одобрение или окончателното прекратяване на производството на тип алармена система за превозно средство (АСПС) съгласно част I от Правило № 97
- Приложение 1A — Информационни документи
- Приложение 2 — Съобщение относно одобрението, разширението, отказа, отмяната на одобрение или окончателното прекратяване на производството на тип превозно средство по отношение на неговата алармена система съгласно част II от Правило № 97
- Приложение 3 — Съобщение относно одобрението, разширението, отказа, отмяната на одобрение или окончателното прекратяване на производството на тип имобилайзер съгласно част III от Правило № 97
- Приложение 4 — Съобщение относно одобрението, разширението, отказа, отмяната на одобрение или окончателното прекратяване на производството на тип превозно средство по отношение на неговия имобилайзер съгласно част III от Правило № 97
- Приложение 5 — Оформление на маркировките за одобрение
- Приложение 6 — Образец на сертификат за съответствие
- Приложение 7 — Образец на сертификат за монтаж
- Приложение 8 — Изпитване на системи за защита на отделението за пътници
- Приложение 9 — Електромагнитна съвместимост
- Приложение 10 — Изисквания относно механичните ключови превключватели

1. ОБХВАТ

Настоящото правило се прилага за:

- 1.1. ЧАСТ I: Алармени системи за превозно средство (АСПС), които са предназначени да бъдат постоянно монтирани на превозни средства от категория M₁ и тези от категория N₁, с максимална маса, която не надвишава 2 тона. (*)
- 1.2. ЧАСТ II: Превозни средства от категория M₁ и тези от категория N₁, с максимална маса, която не надвишава 2 тона, по отношение на тяхната/техните алармена/и система/и (АС). (*)
- 1.3. ЧАСТ III: Превозни средства от категория M₁ и тези от категория N₁, с максимална маса, която не надвишава 2 тона, по отношение на имобилайзерите. (*)
- 1.4. Монтирането на устройства, посочени в части II и III, към превозни средства от категории, различни от M₁ и N₁, с максимална маса, която надвишава 2 тона, е по избор, но се изисква всяко такова монтирано устройство да съответства на всички съответни разпоредби на настоящото правило. Счита се, че превозни средства, одобрени в съответствие с разпоредбите на части III и IV от Правило № 116, отговарят на изискванията съответно на части II и III от настоящото правило.

ЧАСТ I — ОДОБРЕНИЕ НА АЛАРМЕНИ СИСТЕМИ ЗА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

За целта на част I от настоящото правило:

- 2.1. „Алармена система за превозно средство“ (АСПС) означава система, предназначена за монтиране на тип(ове) превозно(и) средство(а), проектирана да сигнализира за проникване в превозното средство или въздействие върху него; тези системи може да осигуряват допълнителна защита срещу неразрешено използване на превозното средство.
- 2.2. „Датчик“ означава устройство, проектирано да открива промяна, която би могла да се дължи на проникване в превозното средство или въздействие върху него.
- 2.3. „Устройство за алармен сигнал“ означава устройство, което указва, че има проникване в превозното средство или въздействие върху него.
- 2.4. „Оборудване за управление“ означава оборудване, което е необходимо за включване, изключване и проверка на АСПС и за предаване на алармения сигнал към устройствата за алармен сигнал.
- 2.5. „Включено“ означава състоянието на АСПС, при което аларменият сигнал може да бъде предаден към устройствата за алармен сигнал.
- 2.6. „Изключено“ означава състоянието на АСПС, при което аларменият сигнал не може да бъде предаден към устройствата за алармен сигнал.
- 2.7. „Ключ“ означава всяко устройство, проектирано и произведено да осигурява задействането на заключваща система, която е проектирана и произведена да работи само с това устройство.
- 2.8. „Тип алармена система за превозно средство“ означава системи, които не се различават по отношение на следните съществени характеристики:
 - а) търговското наименование или марката на производителя;
 - б) вида на датчика;
 - в) вида на устройството за алармен сигнал;
 - г) вида на оборудването за управление.
- 2.9. „Одобрение на алармена система за превозно средство“ означава одобрението на тип алармена система за превозно средство по отношение на изискванията, изложени в параграфи 5, 6 и 7 по-долу.
- 2.10. „Имобилайзер“ означава устройство, предназначено да предотврати придвижване на превозното средство с помощта на собствения му двигател.
- 2.11. „Алармен сигнал при опасност“ означава устройство, което позволява на дадено лице да използва инсталираната на превозното средство алармена система, за да извика помощ при извънредна ситуация.

(*) Вземат се предвид единствено превозните средства с електрически системи с напрежение 12 V.

- 2.12. „Компонент“ означава устройство, което трябва да отговаря на изискванията на настоящото правило и е предназначено да бъде част от превозно средство, като типът, към който то спада, може да бъде одобрен отделно от превозното средство, ако настоящото правило съдържа изрични разпоредби за това.
- 2.13. „Отделен технически възел“ означава устройство, което трябва да отговаря на изискванията на настоящото правило и е предназначено да бъде част от превозно средство, като типът, към който то спада, може да бъде одобрен отделно от превозното средство, но само по отношение на един или няколко определени типа превозно средство, ако настоящото правило съдържа изрични разпоредби за това.
3. ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ОДОБРЕНИЕ НА АСПС
- 3.1. Заявлението за одобрение на АСПС трябва да се подаде от производителя на АСПС или от негов надлежно упълномощен представител.
- 3.2. За всеки тип АСПС заявлението трябва да бъде придружено от следното: информационен документ, изготвен в съответствие с образеца, показан в приложение 1А, част 1, и предоставящ описание на техническите характеристики на АСПС и метода на монтиране за всяка марка и тип превозно средство, на което се предвижда да бъде монтирана АСПС.
- 3.2.1. превозно(и) средство(а), оборудвано(и) с подлежащата на типово одобрение АСПС, избрана от заявителя съгласувано с техническата служба, отговаряща за провеждането на изпитвания с цел одобрение.
- 3.2.2. Инструкции в три екземпляра в съответствие с точка 8 по-долу.
4. ОДОБРЕНИЕ
- 4.1. Ако АСПС, представена за одобрение съгласно настоящото правило, отговаря на изискванията на точки 5, 6 и 7 по-долу, за съответния тип АСПС се издава одобрение.
- 4.2. На всеки одобрен тип се присвоява номер на одобрението. Първите му две цифри (понастоящем 01 за серия от изменения 01) сочат серията от изменения, включващи най-новите основни технически изменения, направени на правилото към момента на издаване на одобрението. Една и съща страна по договора не може да присвоява същия номер на друг тип АСПС.
- 4.3. Страните по Спогодбата, прилагачи настоящото правило, биват уведомявани за всяко одобрение, разширение на одобрение или отказ за издаване на одобрение на тип АСПС съгласно настоящото правило, посредством формуляр, който съответства на образеца от приложение 1 към настоящото правило.
- 4.4. На основния(ите) компонент(и) на АСПС, която съответства на одобрен съгласно настоящото правило тип, на видно и леснодостъпно място, определено във формуляра за одобрение, се поставя международна маркировка за одобрението, състояща се от:
- 4.4.1. оградена с окръжност буква „Е“, следвана от отличителния номер на държавата, издала одобрението ⁽¹⁾;
- 4.4.2. номера на настоящето правило, следван от буквата „R“, символ „A“ или „I“, или „AI“, указващ дали системата е алармена система за превозно средство, имобилайзер или комбинация от двете, тире и номера на одобрението в близост на окръжността, описана в точка 4.4.1;
- 4.4.3. Маркировката за одобрение трябва да бъде ясна, четлива и незаличима.

⁽¹⁾ 1 — Германия, 2 — Франция, 3 — Италия, 4 — Нидерландия, 5 — Швеция, 6 — Белгия, 7 — Унгария, 8 — Чешка република, 9 — Испания, 10 — Сърбия, 11 — Обединено кралство, 12 — Австрия, 13 — Люксембург, 14 — Швейцария, 15 (не е присвоен), 16 — Норвегия, 17 — Финландия, 18 — Дания, 19 — Румъния, 20 — Полша, 21 — Португалия, 22 — Русия, 23 — Гърция, 24 — Ирландия, 25 — Хърватия, 26 — Словения, 27 — Словакия, 28 — Беларус, 29 — Естония, 30 (не е присвоен), 31 — Босна и Херцеговина, 32 — Латвия, 33 (не е присвоен), 34 — България, 35 (не е присвоен), 36 — Литва, 37 — Турция, 38 (не е присвоен), 39 — Азербайджан, 40 — бившата югославска република Македония, 41 (не е присвоен), 42 — Европейска общност (одобренията се издават от държавите-членки, които използват своя съответен символ), 43 — Япония, 44 (не е присвоен), 45 — Австралия, 46 — Украйна, 47 — Южна Африка, 48 — Нова Зеландия, 49 — Кипър, 50 — Малта и 51 — Република Корея, 52 — Малайзия и 53 — Тайланд. Следващите номера се дават на други държави в хронологичния ред, по който ратифицират или се присъединяват към Споразумението за приемане на еднакви технически предписания за колесни превозни средства, оборудване и части, които могат да бъдат монтирани и/или използвани на колесни превозни средства, и на условия за взаимно признаване на одобрения, издавани на основата на тези предписания, като така присвоените номера се съобщават от генералния секретар на Организацията на обединените нации на страните по споразумението.

- 4.4.4. Приложение 5 към настоящото правило дава примери за оформлението на маркировки за одобрение.
- 4.5. Като алтернатива на маркировката за одобрение, описана в точка 4.4 по-горе, се издава сертификат за съответствие за всяка предложена за продажба АСПС.

Когато производител на АСПС достави на производител на превозни средства одобрена немаркирана АСПС за монтиране от производителя като оригинално оборудване на модела превозно средство или група модели превозни средства, производителят на АСПС трябва да предостави на производителя на превозното средство достатъчен брой екземпляри на сертификата за съответствие, за да може производителят да получи одобрение на превозното средство съгласно част II от приложение VI към настоящото правило.

Ако АСПС е съставена от отделни компоненти, нейният(ите) основен(и) компонент(и) трябва да носи съответна маркировка и сертификатът за съответствие трябва да съдържа списък на тези маркировки.

Образец на сертификата за съответствие е даден в приложение 6 към настоящото правило.

5. ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ
- 5.1. При проникване в превозното средство или въздействие върху него АСПС трябва да задейства алармен сигнал.
- Аларменият сигнал трябва да бъде звук, като допълнително може да включва оптични алармени устройства, да бъде аларма с радиовръзка или да бъде комбинация от тези възможности.
- 5.2. Алармените системи за превозни средства трябва да са проектирани, изработени и монтирани по такъв начин, че и след тяхното инсталиране превозното средство да продължи да съответства на съответните технически изисквания, и по-специално по отношение на електромагнитната съвместимост (ЕМС).
- 5.3. Ако АСПС съдържа възможността да излъчва радиосигнали, например за включване и изключване на самата алармена система или на излъчването на сигнала, тя трябва да отговаря на съответните стандарти ETSI ⁽²⁾, напр. EN 300 220-1 V1.3.1. (2000-09), EN 300 220-2 V1.3.1. (2000-09), EN 300 220-3 V1.1.1. (2000-09) и EN 301 489-3 V1.2.1. (2000-08) (включително всички препоръчителни изисквания). Честотата и максималната излъчвана мощност на радиосигналите за включване и изключване на алармената система трябва да съответстват на CEPT/ERC ⁽³⁾, Препоръка 70-03 (17 февруари 2000 г.) относно използването на устройства с малък обхват на действие ⁽⁴⁾.
- 5.4. Монтирането на АСПС на превозно средство не трябва да оказва влияние върху характеристиките на превозното средство (когато алармената система е изключена) или върху безопасното му функциониране.
- 5.5. АСПС и нейните компоненти не трябва да се задействат ненавременно, по-специално докато двигателят е в режим на работа.
- 5.6. Повреда на АСПС или повреда на нейното електрическо захранване не трябва да се отразяват на безопасното функциониране на превозното средство.
- 5.7. АСПС, нейните компоненти и управляваните от тях части трябва да бъдат проектирани, изработени и монтирани по такъв начин, че да се сведе до минимум рискът да бъдат направени неработоспособни или да бъдат унищожени бързо и без привличане на вниманието, напр. посредством използването на евтени, лесни за скриване инструменти, оборудване или приспособления, достъпни за използване на широк кръг от хора.
- 5.8. Начинът на включване и изключване на АСПС трябва да бъде проектиран така, че да не противоречи на изискванията на Правило № 18. Позволени са електрически връзки към компонентите, които са предмет на настоящото правило.

⁽²⁾ ETSI: Европейски институт за стандарти в далекосъобщенията.

Ако при влизането в сила на настоящото правило тези стандарти не са налични, тогава се прилагат съответните национални изисквания.

⁽³⁾ CEPT: Европейската конференция по пощи и далекосъобщения
ERC: Европейски комитет за радиокommunikации

⁽⁴⁾ Страните по договора могат да забранят честотата и/или мощността или могат да позволят използването на друга честота и/или мощност.

5.9. Системата трябва да бъде организирана така, че даването „на късо“ на която и да е сигнална верига да не възпрепятства работата на никоя от функциите на алармената система освен на тази, чиято верига е била дадена „на късо“.

5.10. АСПС може да включва имобилайзер, който трябва да съответства на изискванията на част III от настоящото правило.

6. СПЕЦИАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ

6.1. Обхват на защитата

6.1.1. Специални изисквания

АСПС трябва да открива и сигнализира най-малко отварянето на която и да е от вратите на превозното средство, капака на двигателя и багажника. Повредата или изключването на източниците на светлина, например светлините на отделение за пътници, не трябва да разстройва функционирането на управлението.

Инсталирането на допълнителни ефикасни действащи датчици за информация/ индикация, например при:

- a) при проникване в превозното средство, напр. контрол на обема на отделението за пътници, контрол на стъклата на прозорците, счупване на който и да е остъклен участък; или
- b) опит за кражба на превозното средство, напр. датчик за накланяне;

е позволено, като се имат предвид мерките за предпазване от всякакво ненужно задействане на алармата (= фалшив алармен сигнал, вж. точка 6.1.2 по-долу).

Тъй като тези допълнителни датчици генерират алармен сигнал дори след като е настъпило проникване (напр. при разбиване на остъклен участък) или при външни влияния (напр. вятър), аларменият сигнал, задействан от един от гореспоменатите датчици, трябва да се задейства не повече от 10 пъти в рамките на периода, през който е задействана АСПС.

В този случай периодът на задействане се ограничава от разрешеното изключване на системата в резултат на действие на ползвателя на превозното средство.

Някои категории допълнителни датчици, напр. за контрол на обема на отделението за пътници (ултразвукови, инфрачервени) или датчици за накланяне и др., могат да бъдат умишлено деактивирани. В този случай всеки път преди да бъде включена АСПС трябва да се извърши целенасочено действие за тяхното деактивиране. Когато системата е във включено състояние, изключването на датчиците не трябва да бъде възможно.

6.1.2. Защита срещу фалшив алармен сигнал

6.1.2.1. Чрез съответни мерки, напр.:

- a) механичната конструкция или устройството на електрическата верига съгласно специфичните условия за моторни превозни средства;
- b) избор и прилагане на принципите за работа и управление на алармената система и на нейните компоненти.

Трябва да се направи така, че както във включено, така и в изключено състояние, АСПС да не задейства ненужно звуковия алармен сигнал при:

- a) удар върху превозното средство: изпитването е посочено в точка 7.2.13;
- b) електромагнитна съвместимост: изпитването е посочено в точка 7.2.12;
- v) спадане на напрежението на акумулаторната батерия поради продължително разреждане: изпитването е посочено в точка 7.2.14;
- г) фалшив алармен сигнал, предизвикан от датчиците за защита на обема на отделението за пътници: изпитването е посочено в точка 7.2.15.

6.1.2.2. Ако заявителят за одобрение може да докаже, напр. чрез технически данни, че защитата срещу фалшив алармен сигнал е осигурена в задоволителна степен, техническата служба, отговаряща за провеждане на изпитванията с цел одобрение, може да не изисква някои от горните изпитвания.

6.2. Звуков алармен сигнал

6.2.1. Общи положения

Аларменият сигнал трябва да се чува и разпознава ясно и да се различава значително от другите звукови сигнали, използвани в пътното движение.

Към устройство за звуков алармен сигнал от оригиналното оборудване, в зоната на превозното средство, която се контролира от АСПС, и която трябва да бъде защитена срещу лесен и бърз достъп на хора, може да бъде монтирано допълнително отделно устройство за звуков алармен сигнал.

Ако се използва отделно устройство за звуков алармен сигнал в съответствие с точка 6.2.3.1 по-долу, АСПС може да задейства допълнително и устройството за звуков алармен сигнал от оригиналното оборудване, при условие че всяко манипулиране на стандартното устройство за звуков алармен сигнал (което по принцип е по-лесно достъпно) не се отразява на функционирането на допълнителното устройство за звуков алармен сигнал.

6.2.2. Продължителност на звуковия сигнал

Минимум.: 25 s.

Максимум.: 30 s.

Звуковият сигнал може да звучи отново само след следващото въздействие върху превозното средство, т.е. след изтичане на гореспомнатия интервал от време.

(Ограничения: вж. точки 6.1.1 и 6.1.2 по-горе).

Изключването на алармената система трябва незабавно да прекрати нейния звуков сигнал.

6.2.3. Изисквания относно звуковия сигнал.

6.2.3.1. Устройство за сигнал с постоянен тон (постоянен честотен спектър), напр. устройства за звукови предупредителни сигнали: акустичните и други данни трябва да са в съответствие с част I от Правило № 28.

Пулсиращ сигнал (включен/изключен):

Честота на превключванията(2 ± 1) Hz

Време във включено положение = Време в изключено положение ± 10 %

6.2.3.2. Устройство за звуков сигнал с честотна модулация:

акустичните и други данни трябва да са в съответствие с част I от Правило № 28, но представляват колебания на тона на излъчвания звуков сигнал в границите на значителен честотен диапазон (от 1 800 до 3 550 Hz) и в двете посоки.

Честота на колебанията(2 ± 1) Hz

6.2.3.3. Ниво на звука

Източникът на звук трябва да бъде:

а) устройство за звуков сигнал, одобрено по част I от Правило № 28; или

б) устройство, отговарящо на изискванията на точки 6.1 и 6.2 от част I от Правило № 28.

Въпреки това, в случай че източникът на звук се различава от устройството за звуков алармен сигнал от оригиналното оборудване, минималното ниво на звука може да бъде намалено до 100 dB(A), измерено при условията, дадени в част I от Правило № 28.

6.3. Светлинен алармен сигнал, ако системата е снабдена с такъв

6.3.1. Общи положения

При проникване в превозното средство или въздействие върху него устройството трябва да задейства светлинен сигнал, описан в точки 6.3.2 и 6.3.3 по-долу.

- 6.3.2. Продължителност на светлинния сигнал
- Продължителността на светлинния сигнал трябва да е между 25 s и 5 min., след като алармата е била задействана.
- Изключването на алармената система трябва да предизвиква незабавно прекратяване на сигнала.
- 6.3.3. Тип на светлинния сигнал
- Периодично светване на всички лампи на пътепоказателите на превозното средство и/или светлината в отделението за пътници, заедно с всички светлини, които са включени в същата електрическа верига.
- Честота на превключванията (2 ± 1) Hz
- Позволяват се също и асинхронни светлинни сигнали, както при звуковите сигнали.
- Време във включено положение = Време в изключено положение ± 10 %.
- 6.4. Радиоаларма (пейджър), ако системата е снабдена с такъв
- АСПС може да включва и приспособление, което произвежда алармен сигнал чрез радиоизлъчване.
- 6.5. Заклучване на управлението на алармената система
- 6.5.1. Когато двигателят е в режим на работа, не трябва да бъде възможно преднамерено или ненавременно включване на алармената система.
- 6.6. Включване и изключване на АСПС
- 6.6.1. Включване
- Позволен е всеки подходящ начин на включване на АСПС, при условие че не предизвиква ненавременно включване на сигнала на алармената система.
- 6.6.2. Изключване
- Изключването на АСПС се извършва с едно от следните устройства или чрез комбинация от тях. Разрешават се и други устройства, притежаващи еквивалентни показатели.
- 6.6.2.1. Механичен ключ (съответстващ на изискванията на приложение 10 към настоящото правило), който може да бъде комбиниран с централна заключваща система на превозното средство, включваща най-малко 1 000 варианта и задействана от външната страна на превозното средство.
- 6.6.2.2. Електрическо/електронно устройство, напр. дистанционно управление, с най-малко 50 000 варианта, което има променящ се код и/или има минимално време за сканиране 10 дена, т.е. максимум от 5 000 варианта за 24 часа при минимален брой на вариантите 50 000.
- 6.6.2.3. Механичен ключ или електрическо/електронно устройство вътре в защитеното отделение за пътници с определено забавяне с времето за влизане или излизане.
- 6.7. Забавяне за излизане
- Ако превключващото устройство за включване на АС е монтирано в защитаваната зона, се предвижда задържане за времето за излизане. Трябва да бъде възможно да се подбере забавяне за излизане между 15 секунди и 45 секунди след задействане на ключа. Следва да съществува възможност периодът на забавянето да се регулира, за да отговаря на индивидуалните нужди на потребителя.
- 6.8. Забавяне за влизане
- Ако устройството за изключване на АСПС е монтирано в защитаваната зона, се допуска забавяне от минимум 5 секунди до максимум 15 секунди, преди да се задейства звуковият или светлинният алармен сигнал. Следва да съществува възможност периодът на забавянето да се регулира, за да отговаря на индивидуалните нужди на потребителя.

- 6.9. Индикатор на състоянието
- 6.9.1. Позволено е използването на светлинни индикатори, разположени в отделението за пътници или извън него, които да дават информация за състоянието на АСПС (включена, изключена, интервал, на който е настроена алармата, задействана аларма). Интензивността на светлината на оптичните сигнали, монтирани извън отделението за пътници, не трябва да надвишава 0,5 cd.
- 6.9.2. Ако е предвидена индикация на краткотрайни „динамични“ процеси, като промяната от „включено“ към „изключено“ или обратно, тя трябва да бъде оптична съгласно точка 6.9.1. Тази оптична индикация може също да бъде произведена от едновременната работа на пътепоказателите и/или на светлината(ите) в отделението за пътници, при условие че продължителността на оптичната индикация на пътепоказателите не надхвърля 3 секунди.
- 6.10. Захранване
- Източникът на захранване на АСПС трябва да бъде акумулаторната батерия на превозното средство или презареждаща се батерия. Когато е предвидено, може да бъде използвана допълнителна презареждаща се или незареждаща се батерия. В никакъв случай не се допуска захранването на други части на електрическата система на превозното средство с електричество от посочените батерии.
- 6.11. Изисквания относно функциите по избор
- 6.11.1. Самопроверка, автоматична индикация при повреда
- При включване на АСПС чрез функцията самопроверка (контрол за приемливо състояние) могат да бъдат установени и указани неправилни състояния, напр. отворени врати и т.н.
- 6.11.2. Алармен сигнал при опасност
- Позволено е генерирането на светлинен и/или звуков и/или радиоизлъчен алармен сигнал независимо от състоянието (включено или изключено) и/или от функционирането на АСПС. Този алармен сигнал трябва да се включва от вътрешността на превозното средство и не трябва да влияе на състоянието (включено или изключено) на АСПС. Също така ползващият превозното средство трябва да има възможност да изключва алармения сигнал за опасност. В случай на звуков сигнал при опасност неговата продължителност след всяко включване не трябва да се ограничава. Аларменият сигнал при опасност не трябва да блокира работата на двигателя или да го спира, ако двигателят работи.
7. РАБОТНИ ПАРАМЕТРИ И УСЛОВИЯ НА ИЗПИТВАНЕ ⁽⁵⁾
- 7.1. Работни параметри
- Всички компоненти на АСПС трябва да функционират безотказно при следните условия:
- 7.1.1. Климатични условия
- Определени са два класа околна температура, както следва:
- от - 40 °C до + 85 °C за части за монтиране в отделението за пътници или багажника;
- от - 40 °C до + 125 °C за части за монтиране в отделението за двигателя освен ако не са предвидени други изисквания.
- 7.1.2. Степен на защита на електрическата инсталация
- В съответствие с публикация 529-1989 на IEC се предвиждат следните степени на защита:
- IP 40 за частите, които се монтират в отделението за пътници;
- IP 42 за частите, които се монтират в отделението за пътници на преработени (родстери) превозни средства/кабриолети и на превозни средства с подвижен покрив, ако мястото за инсталиране изисква по-висока от IP 40 степен на защита;
- IP 54 за всички останали части.
- Производителят на АСПС трябва да определи в инструкцията за монтаж всички ограничения по отношение на разполагането на частите от инсталацията по отношение на прах, вода и температура.
- 7.1.3. Устойчивост на атмосферни влияния
- 7 дни съгласно IEC 68-2-30-1980.

⁽⁵⁾ Не е необходимо светлините, които се използват като част от светлинните алармени устройства и които са включени в стандартната осветителна система на превозното средство, да съответстват на работните параметри, указани в точка 7.1, както и не трябва да се подлагат на изпитванията, изброени в точка 7.2.

7.1.4. Електрически условия

Номинално захранващо напрежение: $\pm 12\text{ V}$

Диапазон на работното захранващо напрежение: от 9 V до 15 V в температурния диапазон съгласно точка 7.1.1.

Разрешено време за повишаване на напрежението при $23\text{ }^\circ\text{C}$: максимум 1 h при $U = 18\text{ V}$
максимум 1 min. при $U = 24\text{ V}$

7.2. Условия на изпитване

7.2.1. Изпитване на работата

Що се отнася до изпитванията на работата, изисквани съгласно точки 7.2.3, 7.2.4, 7.2.5, 7.2.6 и 7.2.8.4, ако някои от изпитванията, за които във всяка от тези точки се изисква да бъдат изпълнени преди изпитванията на работата, се осъществяват на серии на една-единствена АСПС, изпитването на работата може да се проведе само веднъж, след като избраните изпитвания бъдат изпълнени, вместо изискваните в точките изпитвания на работата да се извършват след всяко от избраните изпитвания. Производителите на превозното средство и доставчиците трябва да гарантират постигането на удовлетворителни резултати единствено в рамките на некумулятивни процедури.

7.2.1.1. Проверява се съответствието на АСПС със следните изисквания:

- а) продължителност на звуковия алармен сигнал съгласно точки 6.2.2 и 6.3.2.;
- б) честота на звука и честота на превключванията включено/изключено съгласно точки 6.3.3 и 6.2.3.1 или съответно 6.2.3.2;
- в) брой на циклите на алармата съгласно точка 6.1.1, при необходимост;
- г) проверка на заключването на управлението на алармената система съгласно точка 6.5.

7.2.1.2. Нормални условия на изпитване

Напрежение $U = (12 \pm 0,2)\text{ V}$

Температура $\Theta = (23 \pm 5)\text{ }^\circ\text{C}$

7.2.2. Устойчивост на измененията на температурата и напрежението.

Проверява се също така съответствието с определените в точка 7.2.1.1 изисквания, при следните условия:

7.2.2.1. температура при изпитването $\Theta = (-40 \pm 2)\text{ }^\circ\text{C}$;

напрежение при изпитването $U = (9 \pm 0,2)\text{ V}$;

продължителност на съхранение 4 часа.

7.2.2.2. За части, които се монтират в отделението за пътници или багажника:

температура при изпитването $\Theta = (+85 \pm 2)\text{ }^\circ\text{C}$;

напрежение при изпитването $U = (15 \pm 0,2)\text{ V}$;

продължителност на съхранение 4 часа

7.2.2.3. За части, които се монтират в отделението за двигателя, ако не е предвидено друго:

температура при изпитването $\Theta = (+125 \pm 2)\text{ }^\circ\text{C}$

напрежение при изпитването $U = (15 \pm 0,2)\text{ V}$

продължителност на съхранение 4 часа

7.2.2.4. В продължение на 1 час АСПС се подлага на въздействието на повишено напрежение, равно на $(18 \pm 0,2)\text{ V}$, както във включено, така и в изключено състояние.

7.2.2.5. В продължение на 1 минута АСПС се подлага на въздействието на повишено напрежение, равно на $(24 \pm 0,2)$ V, както във включено, така и в изключено състояние.

7.2.3. Запазване на работоспособността след изпитване за устойчивост срещу проникване на чуждо тяло и вода

След изпитване за устойчивост срещу проникване на чуждо тяло и вода съгласно стандарта IEC 529-1989 за определяне на степента на защита в точка 7.1.2 се повтарят изпитванията на работата съгласно точка 7.2.1.

Със съгласието на техническата служба това изискване не трябва да се прилага при следните обстоятелства:

а) одобрение на типа на АСПС, която трябва да бъде типова одобрена като отделен технически възел

В този случай производителят на АСПС:

i) посочва в точка 4.5 от информационния документ (приложение 1А, част 1), че изискването от настоящата точка не се прилага по отношение на АСПС (в съответствие с част I от настоящото правило), и

ii) посочва в точка 4.1 от информационния документ списъка на превозните средства, на които се предвижда да бъде монтирана АСПС, и в точка 4.2 — съответните условия за монтаж.

б) одобрение на типа на превозно средство по отношение на АС

В този случай производителят посочва в точка 3.1.3.1.1 от информационния документ (приложение 1А, част 2), че изискването от настоящата точка не се прилага по отношение на АС поради характеристиките на условията за монтаж и производителят на превозното средство трябва да докаже това чрез представяне на съответните документи.

в) одобрение на типа на превозно средство по отношение на монтажа на АСПС, която е типова одобрена като отделен технически възел

В този случай производителят на превозното средство посочва в точка 3.1.3.1.1 от информационния документ (приложение 1А, част 2), че изискването от настоящата точка не се прилага по отношение на монтажа на АСПС, когато са изпълнени съответните условия за монтаж.

Това изискване не се прилага в случаите, когато информацията, изисквана в точка 3.1.3.1.1 от част 2 на приложение 1А, вече е била предоставена за одобрението на отделния технически възел.

7.2.4. Запазване на работоспособността след изпитване за влагоустойчивост

След изпитване за устойчивост на влага, което трябва да се извърши съгласно стандарта IEC 68-2-30 (1980), се повтарят изпитванията на работата съгласно точка 7.2.1.

7.2.5. Изпитване за защита срещу обратна полярност

АСПС и нейните компоненти не трябва да се повреждат при подаване на напрежение до 13 V с обратна полярност в продължение на 2 минути.

След това изпитване се повтарят изпитванията на работата съгласно точка 7.2.1, като предпазителите се заменят, ако това е необходимо.

7.2.6. Изпитване за защита срещу късо съединение

Всички електрически връзки на АСПС трябва да са устойчиви на късо съединение при свързване на „маса“ при напрежение максимум 13 V и/или трябва да бъдат защитени с предпазител.

След това изпитване се повтарят изпитванията на работата съгласно точка 7.2.1, като предпазителите се заменят, ако това е необходимо.

7.2.7. Консумация на електроенергия във включено състояние

Електроенергията, която консумира цялата АСПС във включено състояние заедно с индикатора за състоянието, не трябва да превишава 20 mA при дадените в точка 7.2.1.2 условия.

Със съгласието на техническата служба това изискване не трябва да се прилага при следните обстоятелства:

- а) одобрение на типа на АСПС, която трябва да бъде типowo одобрена като отделен технически възел

В този случай производителят на АСПС:

- i) посочва в точка 4.5 от информационния документ (приложение 1А, част 1), че изискването от настоящата точка не се прилага по отношение на АСПС (в съответствие с част I от настоящото правило),
- ii) посочва в точка 4.1 от информационния документ списъка на превозните средства, на които се предвижда да бъде монтирана АСПС, и в точка 4.2 — съответните условия за монтаж, и
- iii) доказва чрез представяне на съответните документи, че изискванията относно потреблението на електроенергия не се нарушават.

- б) одобрение на типа на превозно средство по отношение на АС

В този случай производителят посочва в точка 3.1.3.1.1 от информационния документ (приложение 1А, част 2), че изискването от настоящата точка не се прилага по отношение на АС поради характеристиките на условията за монтаж и производителят на превозното средство трябва да докаже това чрез представяне на съответните документи.

- в) одобрение на типа на превозно средство по отношение на монтажа на АСПС, която е типowo одобрена като отделен технически възел

В този случай производителят на превозното средство посочва в точка 3.1.3.1.1 от информационния документ (приложение 1А, част 2), че изискването от настоящата точка не се прилага по отношение на монтажа на АСПС, когато са изпълнени съответните условия за монтаж.

Това изискване не се прилага в случай, когато информацията, изисквана в точка 3.1.3.1.1 от част 2 на приложение 1А, вече е била предоставена за одобрението на отделния технически възел.

7.2.8. Запазване на работоспособността след изпитване за устойчивост на вибрации

7.2.8.1. За това изпитване компонентите се разделят на два типа:

Тип 1: компоненти, стандартно монтирани към превозното средство;

Тип 2: компоненти, предназначени за закрепване към двигателя.

7.2.8.2. АСПС като цяло или нейните компоненти трябва да бъдат подложени на вибрации със синусоидална форма, чиито характеристики са, както следва:

7.2.8.2.1. За тип 1

Честотата трябва да бъде променлива от 10 Hz до 500 Hz, с максимална амплитуда от ± 5 mm и максимално ускорение от 3 g (пикова стойност 0).

7.2.8.2.2. За тип 2

Честотата трябва да бъде променлива от 20 Hz до 300 Hz, с максимална амплитуда от ± 2 mm и максимално ускорение от 15 g (пикова стойност 0).

7.2.8.2.3. За тип 1 и тип 2

- а) изменението на честотата е 1 октава/min;
- б) броят на циклите е 10, като изпитването трябва да се проведе по посока на всяка от трите оси;
- в) вибрациите са прилагат с постоянна максимална амплитуда при ниските честоти и с постоянно максимално ускорение при високите честоти.

7.2.8.3. По време на изпитването АСПС трябва да бъде свързана с електрическото захранване, като кабелът трябва да бъде закрепен на разстояние не по-малко от 200 mm.

- 7.2.8.4. След провеждане на изпитване за устойчивост на вибрации се повтарят изпитванията на работата на АСПС съгласно точка 7.2.1.
- 7.2.9. Изпитване за надеждност
- При условията на изпитване, определени в точка 7.2.1.2, се извършват 300 пълни цикъла на алармените сигнали (звукови и/или светлинни), с 5 min. пауза на звуковото сигнално устройство.
- 7.2.10. Изпитване за превключване с външен ключов превключвател (монтиран от външната страна на превозното средство)
- Ако не се използва заключващият цилиндър на оригиналната ключалка на вратата, се извършват следните изпитвания:
- 7.2.10.1. Ключовият прекъсвач трябва да е проектиран и произведен така, че да не губи своята ефикасност дори и след изпитване от 2 500 цикъла на включване/изключване във всяка посока, последвано от изпитване на устойчивост на корозия чрез въздействие на солени пръски в продължение на не по-малко от 96 часа съгласно стандарт IEC 68-2-11-1981.
- 7.2.11. Изпитване на системите за защита на отделението за пътници
- Алармата трябва да се задейства, когато през отворения прозорец на една от предните врати в отделението за пътници се вкара вертикална плоча с размери $0,2 \times 0,15$ m на разстояние 0,3 m (измерено от центъра на вертикалната плоча), в посока напред и успоредно на пътната повърхност, със скорост $0,4$ m/s, и под ъгъл 45° спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство (вж. чертежите в приложение 8 към настоящото правило).
- 7.2.12. Електромагнитна съвместимост
- АСПС се подлага на изпитванията, описани в приложение 9.
- В този случай за АСПС, която отговаря на всички функционални състояния, предвидени за изпитванията от приложение 9, се счита, че не задейства ненужно звуковия алармен сигнал във връзка с изискванията от точка 6.1.2.1.
- Що се отнася до съответствието с функционалното състояние по време на всяко от изпитванията, АСПС, която е проектирана да задейства алармения сигнал във включено състояние при някои от посочените в приложение 9 условия на изпитване, и да задейства алармения сигнал по време на изпитванията, се счита, че по време на изпитванията функционира по начина, по който е проектирана, и че следователно отговаря на функционалните състояния на изпитванията. В този случай производителят на АСПС трябва да докаже това чрез представяне на съответните документи.
- 7.2.13. Защита срещу лъжливи алармени сигнали при удар на превозното средство
- Проверява се дали удар с максимална сила от 4,5 J, произведен от тяло с формата на полусфера с диаметър 165 mm и коефициент (70 ± 10) Shore A и приложен със заоблената част на своята повърхност където и да е по каросерията на или остъклената повърхност на превозното средство не предизвиква лъжливи алармени сигнали.
- 7.2.14. Защита срещу лъжлив алармен сигнал при спадане на напрежението
- Проверява се дали бавното спадане на напрежението на главната акумулаторна батерия при продължително разреждане със скорост от 0,5 V/h до напрежение 3 V не предизвиква лъжливи алармени сигнали.
- Условия на изпитване: вж. точка 7.2.1.2 по-горе.
- 7.2.15. Изпитване на защита срещу лъжливи алармен сигнал на системата за защита на обема на отделението за пътници
- Системите, предназначени за защита на обема на отделението за пътници съгласно точка 6.1.1, се изпитват едновременно с превозното средство при нормалните условия на изпитване (точка 7.2.1.2).
- Системата, монтирана съгласно инструкциите на производителя, не трябва да се задейства, когато е била подложена 5 пъти на изпитването, описано в точка 7.2.13 по-горе, на интервал от 0,5 s.
- Присъствието на лице, докосващо или обикалящо около превозното средство (при затворени прозорци), не трябва да предизвиква лъжлив алармен сигнал.
8. ИНСТРУКЦИИ
- Всяка АСПС се придружава от:

- 8.1. Инструкции за монтаж, включващи:
- 8.1.1. списък на превозните средства и на моделите превозни средства, за които е предназначено устройството. Този списък може да бъде конкретен или обобщен, например „всички леки автомобили с бензинови двигатели и акумулаторни батерии с напрежение 12 V и със свързан към масата отрицателен полюс“;
- 8.1.2. начин на монтаж, илюстриран със снимки и/или много ясни чертежи;
- 8.1.3. в случай на АСПС, която включва имобилайзер, допълнителни инструкции по отношение съответствието с изискванията на част III от настоящото правило;
- 8.2. непълнен сертификат за монтаж, чийто образец е даден в приложение 7;
- 8.3. общо предупреждение към купувача на АСПС, което да насочва вниманието му към следните точки:
- АСПС следва да бъде монтирана в съответствие с инструкциите на производителя;
- препоръчва се избор на добър монтьор (купувачът може да се обърне към производителя на АСПС, за да му бъдат посочени съответните монтьори);
- сертификатът за монтаж, приложен към АСПС, следва да бъде попълнен от монтьора.
- 8.4. Инструкции за експлоатация
- 8.5. Инструкции за поддържане
- 8.6. Общо предупреждение относно опасностите от извършване на каквито и да са изменения или допълнения към алармената система; такива изменения или допълнения автоматично правят невалиден сертификата за монтаж, посочен в точка 8.2 по-горе.
- 8.7. Указание за мястото(местата) на поставяне международната маркировка за одобрение, посочена в точка 4.4 от настоящото правило и/или международния сертификат за съответствие, посочен в точка 4.5 от настоящото правило.
9. ПРОМЯНА НА ТИПА АСПС И РАЗШИРЕНИЕ НА ОДОБРЕНИЕТО
- Административният отдел, одобрил типа АСПС, се уведомява за всяка промяна на типа на АСПС.
- Тогава отделът може:
- а) да прецени, че е малко вероятно направените промени да оказват съществено неблагоприятно въздействие и че при всички положения АСПС продължава да съответства на изискванията; или
- б) да изиска допълнителен изпитвателен протокол за някои или всичките изпитвания, описани в точки 5, 6 и 7 от настоящото правило, от техническата служба, отговаряща за провеждането на изпитванията.
- Потвърждението или отказът за одобрение, в което се посочва изменението, се съобщава съгласно процедурата, посочена в точка 4.3 по-горе, на страните по Спогодбата, прилагачи настоящото правило.
- Компетентният орган, който издава разширението на одобрението, присвоява сериен номер на всеки уведомителен формуляр, изготвян за такова разширение.
10. СЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО
- Процедурите за съответствие на производството трябва да съответстват на определените в Спогодбата, допълнение 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), като се спазват следните изисквания:
- 10.1. Всяка алармена система на превозно средство, получила одобрение по настоящото правило, трябва да бъде произведена така, че да съответства на одобрения тип, като отговаря на изискванията, определени в точки 5, 6 и 7 по-горе.
- 10.2. Изпитванията, предписани в точки 7.2.1 до 7.2.10 от настоящото правило, се провеждат за всеки тип алармена система на превозно средство на случаен принцип при статистически контрол в съответствие с една от обичайните процедури за качествен контрол

- 10.3. Органът, издал одобрението, може по всяко време да провери методите за контрол на съответствието, прилагани във всяко едно производствено съоръжение. Нормалната честота на тези проверки е веднъж на всеки две години.
11. САНКЦИИ ПРИ НЕСЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО
- 11.1. Одобрението, издадено по отношение на тип АСПС съгласно настоящото правило, може да бъде отменено, ако не са спазени изискванията, изложени в точка 10 по-горе.
- 11.2. Ако страна по Спогодбата, прилагаща настоящото правило, отмени издадено от нея одобрение, тя незабавно уведомява за това останалите страни по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, чрез уведомителен формуляр, съответстващ на образеца от приложение 1 към настоящото правило.
12. ОКОНЧАТЕЛНО ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО
- Ако титулярят на одобрението прекрати напълно производството на тип АСПС, одобрен в съответствие с настоящото правило, той уведомява за това органа, издал одобрението,
- който на свой ред уведомява за това другите страни по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, посредством формуляр, съответстващ на образеца в приложение 1 към настоящото правило.
13. НАИМЕНОВАНИЯ И АДРЕСИ НА ТЕХНИЧЕСКИТЕ СЛУЖБИ, ОТГОВАРЯЩИ ЗА ПРОВЕЖДАНЕТО НА ИЗПИТВАНИЯ С ЦЕЛ ОДОБРЕНИЕ, КАКТО И НА АДМИНИСТРАТИВНИТЕ ОТДЕЛИ
- Страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, съобщават на Секретариата на Организацията на обединените нации имената и адресите на техническите служби, отговарящи за провеждане на изпитвания с цел одобрение, както и на административните отдели, издаващи одобрение и на които следва да се изпращат формулярите, удостоверяващи одобрение, разширение, отказ за издаване или отмяна на одобрение, издадено в други държави.
- ЧАСТ II — ОДОБРЕНИЕ НА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО ПО ОТНОШЕНИЕ НА НЕГОВАТА АЛАРМЕНА СИСТЕМА
- Когато АСПС, одобрена съгласно разпоредбите на част I от настоящото правило, се използва на превозно средство, представено за одобрение съгласно разпоредбите на част II от настоящото правило, не трябва да се повтарят изпитванията, които се изискват да премине АСПС, за да получи одобрение съгласно част I от настоящото правило.
14. ОПРЕДЕЛЕНИЯ
- За целите на част II от настоящото правило:
- 14.1. „Алармена система(и)“ (АС) означава система от компоненти, монтирана като оригинално оборудване на тип превозно средство, предназначена да сигнализира за проникване в превозното средство или въздействие върху него; тези системи може да осигуряват допълнителна защита срещу неразрешено използване на превозното средство.
- 14.2. „Тип превозно средство по отношение на неговата алармена система“ означава превозни средства, които не се различават спрямо следните съществени характеристики:
- а) търговското наименование или марката на производителя;
 - б) характеристики на превозното средство, които влияят значително на работните показатели на АС;
 - в) типът и конструкцията на АС или на АСПС.
- 14.3. „Одобрение на превозно средство“ означава одобрението на тип превозно средство по отношение на изискванията, изложени в точки 17, 18 и 19 по-долу.
- 14.4. Останалите определения, приложими към част II, се съдържат в точка 2 от настоящото правило.
15. ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ОДОБРЕНИЕ
- 15.1. Заявлението за одобрение на тип превозно средство по отношение на неговата АС трябва да се подаде от производителя на превозното средство или от негов надлежно упълномощен представител.

- 15.2. То се придружава от информационен документ, съответстващ на образца, показан в част 2 на приложение 1А.
- 15.3. На техническата служба се предоставя превозно средство, представително за подлежащия на одобрение тип превозно средство.
- 15.4. Превозно средство, което не включва всички съответстващи на типа компоненти, може да бъде прието за изпитване, при условие че заявителят може да докаже по задоволителен начин на компетентния орган, че липсата на компонентите няма да се отразява на резултатите от проверките, що се отнася до изискванията на настоящото правило.
16. ОДОБРЕНИЕ
- 16.1. Ако превозно средство, представено за одобрение съгласно настоящото правило, отговаря на изискванията на точки 17, 18 и 19 по-долу, за съответния тип превозно средство се издава одобрение.
- 16.2. На всеки одобрен тип се присвоява номер на одобрението. Първите му две цифри (понастоящем 01 за серия от изменения 01) сочат серията от изменения, включващи най-новите основни технически изменения, направени на правилото към момента на издаване на одобрението. Една и съща страна по договора не може да присвоява същия номер на друг тип превозно средство.
- 16.3. Страните по Спогодбата, прилагачи настоящото правило, биват уведомявани за всяко одобрение, разширение на одобрение или отказ за издаване на одобрение на тип превозно средство съгласно настоящото правило, посредством формуляр, който съответства на образца от приложение 2 към настоящото правило.
- 16.4. На всяко превозно средство, което съответства на одобрен съгласно настоящото правило тип, на видно и леснодостъпно място, определено във формуляра за одобрение, се поставя международна маркировка за одобрението, състояща се от:
- 16.4.1. оградена с окръжност, буква „Е“, следвана от отличителния номер на държавата, издала одобрението ⁽⁶⁾;
- 16.4.2. номера на настоящето правило, следван от буквата „R“, символ „А“ или „I“, или „AI“, указващ дали превозното средство е одобрено по отношение на неговата алармена система за превозно средство или неговите имобилайзери, или комбинация от двете, тире и номера на одобрението в близост на окръжността, описана в точка 16.4.1;
- 16.5. Ако превозното средство съответства на тип превозно средство, одобрен по едно или няколко правила, приложени към Спогодбата, в държавата, издала одобрението по настоящото правило, не е необходимо да се повтаря символът, указан в точка 16.4.1; в такива случаи, номерът на правилото и номерата на одобренията, както и допълнителните символи за всички правила, по които е издадено одобрение в държавата, издала одобрението по настоящото правило, се поставят във вертикални колони отлясно на символа, указан в точка 16.4.1.
- 16.6. Маркировката за одобрение трябва да бъде ясна, четлива и незаличима.
- 16.7. Маркировката за одобрение се поставя в близост до или на табелката с данни за превозното средство, поставена от производителя.
- 16.8. Приложение 5 към настоящото правило дава примери за оформлението на маркировки за одобрение.
17. ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ
- 17.1. АС трябва да бъдат проектирани и изработени по такъв начин, че при проникване в превозното средство или въздействие върху него устройството трябва да задейства алармен сигнал, и може да включва имобилайзер.
- Алармният сигнал трябва да бъде звук, като допълнително може да включва оптични алармени устройства, да бъде аларма с радиовръзка или да бъде комбинация от тези възможности.
- 17.2. Превозни средства, които са оборудвани с алармени системи, трябва да съответстват на съответните технически изисквания, и по-специално по отношение на електромагнитна съвместимост (ЕМС).

⁽⁶⁾ Вж. бележка под линия 1.

- 17.3. Ако АС притежава възможността да излъчва радиосигнали, например за включване и изключване на самата алармена система или на излъчването на сигнала, тя трябва да отговаря на съответните стандарти ETSI (вж. бележка под линия 2, отнасяща се към точка 5.3), напр. EN 300 220-1 V1.3.1. (2000-09), EN 300 220-2 V1.3.1. (2000-09), EN 300 220-3 V1.1.1. (2000-09) и EN 301 489-3 V1.2.1. (2000-08) (включително всички препоръчителни изисквания). Честотата и максималната излъчвана мощност на радиосигналите за включване и изключване на алармената система трябва да съответстват на СЕРТ/ERC (вж. бележка под линия 3, отнасяща се към точка 5.3). Препоръка 70-03 (17 февруари 2000 г.) относно използването на устройства с малък обем на действие (вж. бележка под линия 4, отнасяща се към точка 5.3).
- 17.4. АС и нейните компоненти не трябва да се задействат ненавременно, по-специално докато двигателят е в режим на работа.
- 17.5. Повреда на АС или повреда на нейното електрическо захранване не трябва да се отразяват на безопасното функциониране на превозното средство.
- 17.6. Алармената система, нейните компоненти и управляваните от тях части трябва да са монтирани по такъв начин, че да се сведе до минимум рискът да бъдат направени неработоспособни или да бъдат унищожени бързо и без привличане на вниманието, напр. посредством използването на евтени, лесни за скриване инструменти, оборудване или приспособления, достъпни за използване на широк кръг от хора.
- 17.7. Системата трябва да бъде организирана така, че даването „на късо“ на която и да е сигнална верига да не възпрепятства работата на никоя от функциите на алармената система освен на тази, чиято верига е била дадена „на късо“.
- 17.8. АС може да включва имобилайзер, който трябва да съответства на изискванията на част III от настоящото правило.
18. СПЕЦИАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ
- 18.1. Обхват на защитата
- 18.1.1. Специални изисквания

АС трябва да открива и сигнализира най-малко отварянето на която и да е от вратите на превозното средство, капака на двигателя и на багажника. Повредата или изключването на източниците на светлина, например светлините на отделението за пътници, не трябва да разстройва функционирането на управлението.

Инсталирането на допълнителни ефикасни действащи датчици за информация/ индикация, например:

- а) при проникване в превозното средство, напр. контрол на обема на отделението за пътници, контрол на стъклата на прозорците, счупване на който и да е остъклен участък; или
- б) при опит за кражба на превозното средство, напр. датчик за накланяне,

е позволено, като се имат предвид мерките за предупреждение от всякакво ненужно задействане на алармата (= фалшив алармен сигнал, вж. точка 18.1.2 по-долу).

Тъй като тези допълнителни датчици произвеждат алармен сигнал дори след като е настъпило проникване (напр. при разбиване на остъклен участък) или при външни влияния (напр. вятър), аларменият сигнал, задействан от един от гореспоменатите датчици, трябва да се задейства не повече от 10 пъти в рамките на периода, през който е задействана АС.

В този случай периодът на задействане се ограничава от разрешеното изключване на системата в резултат на действие на ползвателя на превозното средство.

Някои категории допълнителни датчици, напр. за контрол на обема на отделението за пътници (ултразвукови, инфрачервени) или датчици за накланяне и др., могат да бъдат умишлено деактивирани. В този случай всеки път преди да бъде включена АСПС трябва да се извърши целенасочено действие за тяхното деактивиране. Когато системата е във включено състояние, не трябва да бъде възможно изключването на датчиците.

- 18.1.2. Защита срещу фалшив алармен сигнал
- 18.1.2.1. Трябва да се направи така, че както във включено, така и в изключено състояние, АС да не задейства ненужно звуковия алармен сигнал при:
- а) удар върху превозното средство: изпитването е посочено в точка 7.2.13;

- б) електромагнитна съвместимост: изпитването е посочено в точка 7.2.12;
- в) спадане на напрежението на акумулаторната батерия поради продължително разреждане: изпитването е посочено в точка 7.2.14;
- г) фалшив алармен сигнал, предизвикан от датчиците за защита на обема на отделението за пътници: изпитването е посочено в точка 7.2.15.
- 18.1.2.2. Ако заявителят за одобрение може да докаже, напр. чрез технически данни, че защитата срещу фалшив алармен сигнал е осигурена в задоволителна степен, техническата служба, отговаряща за провеждане на изпитванията с цел одобрение, може да не изисква някои от горните изпитвания.
- 18.2. Звуков алармен сигнал
- 18.2.1. Общи положения
- Аларменият сигнал трябва да се чува и разпознава ясно и да се различава значително от другите звукови сигнали, използвани в пътното движение.
- Към устройство за звуков алармен сигнал от оригиналното оборудване, в зоната на превозното средство, която се контролира от АС, и където трябва да бъде защитено срещу лесен и бърз достъп на хора, може да бъде монтирано допълнително отделно устройство за звуков алармен сигнал.
- Ако се използва отделно устройство за звуков алармен сигнал в съответствие с точка 18.2.3.1 по-долу, АС може да задейства допълнително и устройството за звуков алармен сигнал от оригиналното оборудване, при условие че всяко манипулиране на стандартното устройство за звуков алармен сигнал (което по принцип е по-лесно достъпно) не се отразява на функционирането на допълнителното устройство за звуков алармен сигнал.
- 18.2.2. Продължителност на звуковия сигнал
- Минимум: 25 s.
- Максимум: 30 s.
- Звуковият сигнал може да звучи отново само след следващото въздействие върху превозното средство, т.е. след изтичане на гореспоменатия интервал от време.
- (Ограничения: вж. точки 18.1.1 и 18.1.2 по-горе).
- Изключването на алармената система трябва незабавно да прекрати нейния звуков сигнал.
- 18.2.3. Изисквания относно звуковия сигнал
- 18.2.3.1. Устройство за сигнал с постоянен тон (постоянен честотен спектър), напр. устройства за звукови предупредителни сигнали: акустичните и други данни трябва да са в съответствие с част I от Правило № 28.
- Пулсиращ сигнал (включен/изключен):
- Честота на превключванията(2 ± 1) Hz
- Време във включено положение = Време в изключено положение ± 10 %
- 18.2.3.2. Устройство за звуков сигнал с честотна модулация: акустичните и други данни трябва да са в съответствие с част I от Правило № 28, но представляват колебания на тона на излъчвания звуков сигнал в границите на значителен честотен диапазон (от 1 800 до 3 550 Hz) и в двете посоки.
- Честота на колебанията(2 ± 1) Hz
- 18.2.3.3. Ниво на звука
- Източникът на звук трябва да бъде:
- а) устройство за звуков алармен сигнал, одобрено по част I от Правило № 28; или
- б) устройство, отговарящо на изискванията на точки 6.1 и 6.2 от част I от Правило № 28. Въпреки това, в случай че източникът на звук се различава от устройството за звуков алармен сигнал от оригиналното оборудване, минималното ниво на звука може да бъде намалено до 100 dB(A), измерено при условията, дадени в част I от Правило № 28.

- 18.3. Светлинен алармен сигнал, ако системата е снабдена с такъв
- 18.3.1. Общи положения
- При проникване в превозното средство или въздействие него, устройството трябва да задейства светлинен сигнал, описан в точки 18.3.2 и 18.3.3.
- 18.3.2. Продължителност на светлинния сигнал
- Продължителността на светлинния сигнал трябва да е между 25 s и 5 min., след като алармата е била задействана. Изключването на алармената система трябва да предизвиква незабавно прекратяване на сигнала.
- 18.3.3. Тип на светлинния сигнал
- Периодично светване на всички лампи на пътепоказателите на превозното средство и/или светлината в отделението за пътници, заедно с всички светлини, които са включени в същата електрическа верига.
- Честота на превключванията(2 ± 1) Hz
- Позволяват се също и асинхронни светлинни сигнали, както при звуковите сигнали.
- Време във включено положение = Време в изключено положение ± 10 %
- 18.4. Радиоаларма (пейджър), ако системата е снабдена с такъв
- АС може да включва и приспособление, което произвежда алармен сигнал чрез радиоизлъчване.
- 18.5. Заклучване на управлението на алармената система
- 18.5.1. Когато двигателят е в режим на работа, не трябва да бъде възможно преднамерено или ненавременно включване на алармената система.
- 18.6. Включване и изключване на АС
- 18.6.1. Включване
- Позволен е всеки подходящ начин на включване на АС, при условие че не предизвиква ненавременно включване на сигнала на алармената система.
- 18.6.2. Изключване
- Изключването на АС се извършва с едно от следните устройства или чрез комбинация от тях. Разрешават се и други устройства, притежаващи еквивалентни работни показатели.
- 18.6.2.1. Механичен ключ (съответстващ на изискванията на приложение 10 към настоящото правило), който може да бъде комбиниран с централна заключваща система на превозното средство, включваща най-малко 1 000 комбинации и задействана от външната страна.
- 18.6.2.2. Електрическо/електронно устройство, напр. дистанционно управление, с най-малко 50 000 варианта, което има променящ се код и/или има минимално време за сканиране 10 дена, т.е. максимум от 5 000 варианта за 24 часа при минимален брой на вариантите 50 000.
- 18.6.2.3. Механичен ключ или електрическо/електронно устройство вътре в защитеното отделение за пътници с определено забавяне с времето за влизане или излизане.
- 18.7. Забавяне за излизане
- Ако превключващото устройство за включване на АС е монтирано в защитаваната зона, се предвижда задържане за времето на излизане. Трябва да бъде възможно да се подбере забавяне за излизане между 15 секунди и 45 секунди след задействане на ключа. Следва да съществува възможност периодът на забавянето да се регулира, за да отговаря на индивидуалните нужди на потребителя.
- 18.8. Забавяне за влизане
- Ако устройството за изключване на АС е монтирано в защитаваната зона, се допуска задържане от минимум 5 секунди до максимум 15 секунди, преди да се задейства звуковият или светлинният сигнал. Следва да съществува възможност периодът на забавянето да се регулира, за да отговаря на индивидуалните нужди на потребителя.

- 18.9. Индикатор на състоянието
- 18.9.1. Позволено е използването на светлинни индикатори, разположени в отделението за пътници или извън него, които да дават информация за състоянието на АС (включена, изключена, интервал, на който е настроена алармата, задействана аларма). Интензивността на светлината на оптичните сигнали, монтирани извън отделението за пътници, не трябва да надвишава 0,5 cd.
- 18.9.2. Ако е предвидена индикация на краткотрайни „динамични“ процеси, като промяната от „включено“ към „изключено“ или обратно, тя трябва да бъде оптична съгласно точка 18.9.1. Тази оптична индикация може също да бъде произведена от едновременната работа на пътепоказателите и/или на светлината(ите) в отделението за пътници, при условие че продължителността на оптичната индикация на пътепоказателите не надхвърля 3 секунди.
- 18.10. Захранване
- Източникът на захранване на АС трябва да бъде акумулаторната батерия на превозното средство или презареждаща се батерия. Когато е предвидено, може да бъде използвана допълнителна презареждаща се или незареждаща се батерия. В никакъв случай не се допуска захранването на други части на електрическата система на превозното средство с електричество от посочените батерии.
- 18.11. Изисквания относно функциите по избор
- 18.11.1. Самопроверка, автоматична индикация при повреда
- При включване на АС чрез функцията самопроверка (контрол за приемливо състояние) могат да бъдат установени и указани неправилни състояния, например отворени врати и т.н.
- 18.11.2. Алармен сигнал при опасност
- Позволено е генерирането на светлинен и/или звуков и/или радиоизлъчен алармен сигнал независимо от състоянието (включено или изключено) и/или от функционирането на АС. Такъв алармен сигнал трябва да се включва от вътрешността на превозното средство и не трябва да се влияе от положението (включено или изключено) на АС. Също така ползващият превозното средство трябва да има възможност да изключва алармения сигнал за опасност. В случай на звуков сигнал при опасност неговата продължителност след всяко включване не трябва да се ограничава. Аларменият сигнал при опасност не трябва да блокира работата на двигателя или да го спира, ако двигателят работи.
19. УСЛОВИЯ НА ИЗПИТВАНЕ
- Всички компоненти на АСПС или на АС трябва да се подложат на изпитване в съответствие с процедурите, описани в точка 7.
- Това изискване не се прилага за:
- 19.1. компонентите, които са монтирани и изпитвани като части от превозното средство, независимо от това дали на него е монтирана или не АСПС/АС (напр. светлини); или
- 19.2. компонентите, които са били изпитвани предварително като части от превозно средство, за което са представени документи в подкрепа.
20. ИНСТРУКЦИИ
- Всяко превозно средство се придружава от:
- 20.1. инструкции за експлоатация;
- 20.2. инструкции за поддържане;
- 20.3. общо предупреждение относно опасността от извършване на каквито и да са изменения или допълнения към системата.
21. ПРОМЯНА НА ТИПА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО И РАЗШИРЕНИЕ НА ОДОБРЕНИЕТО
- 21.1. Административният отдел, одобрил типа превозно средство, се уведомява за всяка промяна на типа превозно средство.
- Тогава отделът може:
- 21.1.1. да прецени, че е малко вероятно направените промени да оказват съществено неблагоприятно въздействие и че при всички положения АС продължава да съответства на изискванията; или

- 21.1.2. да изиска допълнителен протокол от техническата служба.
- 21.2. Потвърждението или отказът за одобрение, в което се посочва изменението, се съобщава съгласно процедурата, посочена в точка 16.3 по-горе, на страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило.
- 21.3. Компетентният орган, който издава разширението на одобрението, присвоява сериен номер на всеки уведомителен формуляр, изготвян за такова разширение.
22. СЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО
- Процедурите за съответствие на производството трябва да съответстват на определените в Спогодбата, допълнение 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), като се спазват следните изисквания.
- 22.1. Всяко превозно средство, получило одобрение съгласно настоящото правило, трябва да бъде произведено така, че да съответства на одобрения тип, като отговаря на изискванията, определени в точки 17, 18 и 19 по-горе.
- 22.2. Органът, издал одобрението, може по всяко време да провери методите за контрол на съответствието, прилагани във всяко едно производствено съоръжение. Нормалната честота на тези проверки е веднъж на всеки две години.
23. САНКЦИИ ПРИ НЕСЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО
- 23.1. Одобрението, издадено по отношение на тип превозно средство съгласно настоящото правило, може да бъде отменено, ако не са спазени изискванията, изложени в точка 22 по-горе.
- 23.2. Ако страна по Спогодбата, прилагаща настоящото правило, отмени издадено от нея одобрение, тя незабавно уведомява за това останалите страни по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, чрез уведомителен формуляр, съответстващ на образца от приложение 2 към настоящото правило.
24. ОКОНЧАТЕЛНО ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО
- Ако титулярят на одобрението прекрати напълно производството на тип превозно средство, одобрен в съответствие с настоящото правило, той уведомява за това органа, издал одобрението, който на свой ред уведомява за това другите страни по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, посредством формуляр, съответстващ на образца в приложение 2 към настоящото правило.
25. НАИМЕНОВАНИЯ И АДРЕСИ НА ТЕХНИЧЕСКИТЕ СЛУЖБИ, ОТГОВАРЯЩИ ЗА ПРОВЕЖДАНЕТО НА ИЗПИТВАНИЯ С ЦЕЛ ОДОБРЕНИЕ, КАКТО И НА АДМИНИСТРАТИВНИТЕ ОТДЕЛИ
- Страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, съобщават на Секретариата на Организацията на обединените нации имената и адресите на техническите служби, отговарящи за провеждане на изпитвания с цел одобрение, както и на административните отдели, издаващи одобрение и на които следва да се изпращат формулярите, удостоверяващи одобрение, разширение, отказ за издаване или отмяна на одобрение, издадено в други държави.
- ЧАСТ III — ОДОБРЕНИЕ НА ИМОБИЛАЙЗЕРИ И ОДОБРЕНИЕ НА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО ПО ОТНОШЕНИЕ НА НЕГОВИЯ ИМОБИЛАЙЗЕР
26. ОПРЕДЕЛЕНИЯ
- За целите на част III от настоящото правило:
- 26.1. „Имобилайзер“ означава устройство, което е предназначено да предотвратява придвижване на превозното средство с помощта на собствения му двигател (предотвратяване на неразрешено използване).
- 26.2. „Оборудване за управление“ означава оборудване, необходимо за включване и/или изключване на имобилайзера.
- 26.3. „Индикатор за състояние“ означава всяко устройство, предназначено да показва състоянието на имобилайзера (включено и/или изключено, преминаване от включено към изключено и обратно).
- 26.4. „Включено състояние“ означава състояние, в което превозното средство не може да се придвижва с помощта на собствения си двигател.

- 26.5. „Исключено състояние“ означава състояние, в което превозното средство може да се придвижва нормално.
- 26.6. „Ключ“ означава всяко устройство, проектирано и произведено да осигурява задействането на заключваща система, която е проектирана и произведена да работи само с това устройство.
- 26.7. „Отмяна“ означава конструктивна възможност да се заключи имобилайзерът в изключено състояние.
- 26.8. „Променящ се код“ означава електронен код, съставен от няколко елемента, чиято комбинация се изменя произволно след всяко задействане на предавателя.
- 26.9. „Тип имобилайзер“ означава системи, които не се различават по отношение на следните съществени характеристики:
- а) търговското наименование или марката на производителя;
 - б) вида на оборудването за управление;
 - в) начина на нейното действие върху съответната(те) система(и) на превозното средство (както е посочено в точка 32.1 по-долу).
- 26.10. „Тип превозно средство по отношение на неговия имобилайзер“ означава превозни средства, които не се различават по отношение на следните съществени характеристики:
- а) търговското наименование или марката на производителя;
 - б) характеристики на превозното средство, които влияят значително на работните показатели на имобилайзера;
 - в) типа и конструкцията на имобилайзера.
27. ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ОДОБРЕНИЕ НА ИМОБИЛАЙЗЕР
- 27.1. Заявлението за одобрение на имобилайзер трябва да се подаде от производителя на превозното средство или от негов надлежно упълномощен представител.
- 27.2. За всеки тип имобилайзер заявлението трябва да бъде придружено от:
- 27.2.1. информационен документ, изготвен в съответствие с образеца, показан в приложение 1А, част 1, и предоставящ описание на техническите характеристики на имобилайзера и на мерките, предприети срещу неволното му активиране, както и метода на монтиране за всяка марка и тип превозно средство, на което се придвижва да бъде монтиран имобилайзерът.
 - 27.2.2. три броя образци на типа имобилайзер с всички негови компоненти. на всеки от основните компоненти трябва да бъдат маркирани с ясно четливи и незаличими букви търговското наименование или марката на заявителя и типовото обозначение на компонента;
 - 27.2.3. превозно(и) средство(а), оборудвано(и) с подлежащия на типово одобрение имобилайзер, избран от заявителя съгласувано с техническата служба, отговаряща за провеждането на изпитвания с цел одобрение.
 - 27.2.4. Инструкции в три екземпляра в съответствие с точка 34 по-долу.
28. ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ОДОБРЕНИЕ НА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО
- 28.1. Когато имобилайзер, одобрен съгласно разпоредбите на част III от настоящото правило, се използва на превозно средство, представено за одобрение съгласно разпоредбите на част III от настоящото правило, не трябва да се повтарят изпитванията, които се изискват да премине имобилайзер, за да получи одобрение съгласно част III от настоящото правило.
- 28.2. Заявлението за одобрение на тип превозно средство по отношение на неговия имобилайзер трябва да се подаде от производителя на превозното средство или от негов надлежно упълномощен представител.
- 28.3. То се придружава от информационен документ, изготвен в съответствие с образеца, показан в приложение 1А, част 2 или 3, в зависимост от конкретния случай, и предоставящ описание на техническите характеристики на имобилайзера и метода на монтиране за всяка марка и тип превозно средство, на което се придвижва да бъде монтиран имобилайзерът.

- 28.4. На техническата служба се предоставя превозно средство, представително за подлежащия на одобрение тип превозно средство.
- 28.5. Превозно средство, което не включва всички съответстващи на типа компоненти, може да бъде прието за изпитване, при условие че заявителят може да докаже по задоволителен начин на компетентния орган, че липсата на компонентите няма да се отразява на резултатите от проверките, що се отнася до изискванията на настоящото правило.
- 28.6. Когато се използва имобилайзер, одобрен по част III от настоящото правило, на техническата служба се предоставя и съобщението за типовото одобрение на имобилайзерите.
29. ОДОБРЕНИЕ НА ИМОБИЛАЙЗЕР
- 29.1. Ако имобилайзер, представен за одобрение съгласно настоящото правило, отговаря на изискванията на точки 31, 32 и 33 по-долу, за съответния тип имобилайзер се издава одобрение.
- 29.2. На всеки одобрен тип се присвоява номер на одобрението. Първите му две цифри (понастоящем 01 за серия от изменения 01) сочат серията от изменения, включващи най-новите основни технически изменения, направени на правилото към момента на издаване на одобрението. Една и съща страна по договора не може да присвоява същия номер на друг тип имобилайзер.
- 29.3. Страните по Спогодбата, прилагачи настоящото правило, биват уведомявани за всяко одобрение, разширение на одобрение или отказ за издаване на одобрение на тип имобилайзер съгласно настоящото правило, посредством формуляр, който съответства на образаца от приложение 3 към настоящото правило.
- 29.4. На основния(ите) компонент(и) на имобилайзер, който съответства на одобрен съгласно настоящото правило тип, на видно и леснодостъпно място, определено във формуляра за одобрение, се поставя международна маркировка за одобрението, състояща се от:
- 29.4.1. оградена с окръжност, буква „E“, следвана от отличителния номер на държавата, издала одобрението ⁽⁷⁾;
- 29.4.2. номера на настоящото правило, следван от буквата „R“, символ „A“ или „I“, или „AI“, указващ дали системата е алармена система за превозно средство или имобилайзер, или комбинация от двете, тире и номера на одобрението в близост на окръжността, описана в точка 29.4.1;
- 29.5. Маркировката за одобрение трябва да бъде ясна, четлива и незаличима.
- 29.6. Приложение 5 към настоящото правило дава примери за оформлението на маркировки за одобрение.
- 29.7. Като алтернатива на маркировката за одобрение, описана в точка 29.4 по-горе, се издава сертификат за съответствие за всеки предложен за продажба имобилайзер.
- Когато производител на имобилайзери достави на производител на превозни средства одобрен немаркиран имобилайзер за монтиране от производителя като оригинално оборудване на модела превозно средство или група модели превозни средства, производителят на имобилайзери трябва да предостави на производителя на превозното средство достатъчен брой екземпляри на сертификата за съответствие, за да може производителят да получи одобрение на превозното средство съгласно точка 30 от настоящото правило.
- Ако имобилайзерът е съставен от отделни компоненти, неговият(ите) основен(и) компонент(и) трябва да носи съответна маркировка и сертификатът за съответствие трябва да съдържа списък на тези маркировки.
- Образец на сертификата за съответствие е даден в приложение 6 към настоящото правило.
30. ОДОБРЕНИЕ НА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО
- 30.1. Ако превозно средство, представено за одобрение съгласно настоящото правило, отговаря на изискванията на точки 31, 32 и 33 по-долу, за съответния тип превозно средство се издава одобрение.
- 30.2. На всеки одобрен тип се присвоява номер на одобрението. Първите му две цифри (понастоящем 01 за серия от изменения 01) сочат серията от изменения, включващи най-новите основни технически изменения, направени на правилото към момента на издаване на одобрението. Една и съща страна по договора не може да присвоява същия номер на друг тип имобилайзер.

⁽⁷⁾ Вж. бележка под линия 1.

- 30.3. Страните по Спогодбата, прилагачи настоящото правило, биват уведомявани за всяко одобрение, разширение на одобрение или отказ за издаване на одобрение на тип превозно средство съгласно настоящото правило, посредством формуляр, който съответства на образаца от приложение 4 към настоящото правило.
- 30.4. На всяко превозно средство, което съответства на одобрен съгласно настоящото правило тип, на видно и леснодостъпно място, определено във формуляра за одобрение, се поставя международна маркировка за одобрението, състояща се от:
- 30.4.1. оградена с окръжност, буква „E“, следвана от отличителния номер на държавата, издала одобрението⁽⁸⁾;
- 30.4.2. номера на настоящето правило, следван от буквата „R“, символ „A“ или „I“, или „AI“, указващ дали превозното средство е одобрено по отношение на неговата алармена система или имобилайзери, или комбинация от двете, тире и номера на одобрението откъсно на окръжността, описана в точка 30.4.1;
- 30.5. Ако превозното средство съответства на тип превозно средство, одобрен по едно или няколко правила, приложени към Спогодбата, в държавата, издала одобрението по настоящото правило, не е необходимо да се повтаря символът, указан в точка 30.4.1; в такива случаи, номерът на правилото и номерата на одобренията, както и допълнителните символи за всички правила, по които е издадено одобрение в държавата, издала одобрението по настоящото правило, се поставят във вертикални колони откъсно на символа, указан в точка 30.4.1.
- 30.6. Маркировката за одобрение трябва да бъде ясна, четлива и незаличима.
- 30.7. Маркировката за одобрение се поставя в близост до или на табелката с данни за превозното средство, поставена от производителя.
- 30.8. Приложение 5 към настоящото правило дава примери за оформлението на маркировки за одобрение.
31. ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ
- 31.1. Трябва да е възможно имобилайзерът да бъде включван и изключван в съответствие с тези изисквания.
- 31.2. Ако имобилайзерът притежава възможността да излъчва радиосигнали, например за включване и изключване на самата алармена система или на излъчването на сигнала, тя трябва да отговаря на съответните стандарти ETSI (вж. бележка под линия 2, отнасяща се към точка 5.3), напр. EN 300 220-1 V1.3.1. (2000-09), EN 300 220-2 V1.3.1. (2000-09), EN 300 220-3 V1.1.1. (2000-09) и EN 301 489-3 V1.2.1. (2000-08) (включително всички препоръчителни изисквания). Честотата и максималната излъчвана мощност на радиосигналите за включване и изключване на алармената система трябва да съответстват на CEPT/ERC (вж. бележка под линия 3, отнасяща се към точка 5.3). Препоръка 70-03 (17 февруари 2000 г.) относно използването на устройства с малък обем на действие (вж. бележка под линия 4, отнасяща се към точка 5.3).
- 31.3. Имобилайзерът и неговото монтиране трябва да бъдат проектирани, така че всяко оборудвано превозно средство да продължи да отговаря на техническите изисквания.
- 31.4. Задействането на имобилайзера трябва да е невъзможно, когато ключът на запалването е в режим на работа на двигателя, освен когато:
- a) превозното средство е оборудвано или предназначено да бъде оборудвано за целите на бърза помощ, пожарната служба или полицията; или
- b) от двигателя се изисква:
- i) да задвижва механизмите, представляващи част от или монтирани на превозното средство, с цел, различна от движението на превозното средство; или
- ii) да поддържа заряда на батериите на превозното средство на необходимото ниво за задвижване на споменатия механизъм или апарат;
- и превозното средство е неподвижно, като спирачката за паркиране е задействана. Когато това изключение е било използвано, този факт трябва да бъде заявен в точка 2 от допълнението към документа за съобщение (приложение 2 към настоящото правило).

⁽⁸⁾ Вж. бележка под линия 1.

- 31.5. Не трябва да има възможност за постоянна отмяна на действието на имобилайзера.
- 31.6. Имобилайзерът трябва да бъде проектиран и изработен така, че когато е инсталиран, да не влияе на конструктивното предназначение и безопасната работа на превозното средство, дори в случай на неизправност.
- 31.7. Имобилайзерът трябва да бъде проектиран и изработен така, че когато е инсталиран на превозното средство в съответствие с инструкциите на производителя, да не може да бъде направен неработоспособен или да бъде унищожен бързо и без привличане на вниманието, напр. посредством използването на евтини, лесни за скриване инструменти, оборудване или приспособления, достъпни за използване на широк кръг от хора. Замяната на основен компонент или възел, с цел да се избегне имобилайзерът, трябва да бъде трудно и да изисква време.
- 31.8. Имобилайзерът трябва да бъде проектиран и изработен така, че когато е инсталиран на превозното средство в съответствие с инструкциите на производителя, да може да издържи достатъчно дълго на условията в превозното средство (за изпитването вж. точка 33). По-специално електрическите характеристики на бордовата инсталация не трябва да се влияят неблагоприятно от добавянето на имобилайзера (запоени кабели, безопасността на контактите и др.).
- 31.9. Имобилайзерът може да бъде комбиниран с други системи на превозното средство или да бъде включен в тях (напр. управлението на двигателя, алармените системи).
- 31.10. Не трябва да бъде възможно имобилайзерът да препятства освобождаването на спирачките на превозното средство, освен в случай на имобилайзер, който препятства освобождаването на пневматично освобождавани пружинни спирачки⁽⁹⁾ и функции по такъв начин, че при нормална работа или в условия на неизправност техническите изисквания на Правило № 13 в сила към момента на подаването на заявление за типово одобрение по настоящото правило са удовлетворени.
- Съответствието с настоящата точка не освобождава имобилайзер, който препятства освобождаването на пневматично освобождавани пружинни спирачки, от техническите изисквания, определени в настоящото правило.
- 31.11. Не трябва да бъде възможно имобилайзерът да работи по такъв начин, че да задейства спирачките на превозното средство.
32. СПЕЦИАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ
- 32.1. Обхват на блокирането
- 32.1.1. Имобилайзерът трябва да бъде проектиран така, че да предотвратява превозното средство да работи с помощта на собствения си двигател, чрез един от следните начини:
- 32.1.1.1. в случай на допълнителен монтаж на имобилайзер след закупуване на превозното средство или на превозно средство, оборудвано с дизелов двигател, да блокира най-малко две отделни електрически вериги на превозното средство, които са необходими за неговата работа с помощта на собствения му двигател (напр. стартер, запалване, подаване на гориво, пневматично освобождавани пружинни спирачки и др.);
- 32.1.1.2. за работата на превозното средство да се изисква кодиране най-малко на един възел на управлението, необходим за работата на превозното средство;
- 32.1.2. Имобилайзерът, предназначен за монтиране на превозно средство, оборудвано с каталитичен преобразувател, не трябва да предизвиква навлизането на неизгоряло гориво в изпускателния колектор.
- 32.2. Надеждност на работата
- Надеждност на работата трябва да бъде осигурена чрез подходяща конструкция на имобилайзера, като бъдат взети предвид условията на специфичната среда в превозното средство (вж. точки 31.8 и 33).
- 32.3. Устойчивост на работата
- Трябва да се гарантира, че имобилайзерът не променя състоянието си (включено/изключено) в резултат на което и да е от изпитванията в точка 33.
- 32.4. Включване на имобилайзера
- 32.4.1. Имобилайзерът трябва да се включва без допълнително действие от страна на водача по най-малко един от следните начини:

⁽⁹⁾ Съгласно определението в приложение 8 към Правило № 13, както е изменено.

- а) при завъртане на ключа за запалването в началното положение на запалването и задействането на врата; в допълнение е позволено имобилайзери, които се изключват непосредствено преди или по време на нормалното пускане на двигателя на превозното средство, да се включват при изключване на запалването.
- б) максимум 1 минута след изваждането на ключа от ключалката на запалването.
- 32.4.2. Ако е възможно задействането на имобилайзера, когато ключът на запалването е в режим на работа на двигателя, както е предвидено в точка 31.4, имобилайзерът може също да бъде включван чрез отварянето на вратата на водача и/или при целенасочено действие на лицето, имащо разрешение да ползва превозното средство.
- 32.5. Изключване
- 32.5.1. Изключването на имобилайзера се извършва с едно от следните устройства или чрез комбинация от тях. Разрешават се и други устройства, притежаващи еквивалентни показатели.
- 32.5.1.1. Цифрова клавиатура за въвеждане на индивидуално избираем код, имащ поне 10 000 варианта.
- 32.5.1.2. Електрическо/електронно устройство, напр. дистанционно управление, с най-малко 50 000 варианта, което има променящ се код и/или има минимално време за сканиране 10 дена, т.е. максимум от 5 000 варианта за 24 часа при минимален брой на вариантите 50 000.
- 32.5.1.3. Ако е налице възможност изключването да бъде осъществено чрез дистанционното управление, имобилайзерът трябва да се завърне във включено състояние в рамките на 5 минути след изключването, в случай че не е предприето допълнително действие във веригата на пусковия електро-двигател.
- 32.6. Индикатор на състоянието
- 32.6.1. Позволен са оптични индикатори вътре в отделението за пътници или извън него, които да дават информация за състоянието на имобилайзера (включено/изключено, преминаване от включено към изключено състояние или обратното). Интензивността на светлината на оптичните сигнали, монтирани извън отделението за пътници, не трябва да надвишава 0,5 cd.
- 32.6.2. Ако е предвидена индикация на краткотрайни „динамични“ процеси, като промяната от „включено“ към „изключено“ или обратно, тя трябва да бъде оптична съгласно точка 32.6.1. Тази оптична индикация може също да бъде произведена от едновременната работа на пътепоказателите и/или на светлината(ите) в отделението за пътници, при условие че продължителността на оптичната индикация на пътепоказателите не надхвърля 3 секунди.
33. РАБОТНИ ПАРАМЕТРИ И УСЛОВИЯ НА ИЗПИТВАНЕ
- 33.1. Работни параметри
- Всички компоненти на имобилайзера трябва да съответстват на предписанията, дадени в точка 7 от настоящото правило.
- Това изискване не се прилага за:
- компонентите, които са монтирани и изпитвани като части от превозното средство, независимо от това дали на него е монтиран или не имобилайзер (напр. светлини); или
- компонентите, които са били изпитвани предварително като части от превозно средство, за което са представени документи в подкрепа.
- 33.2. Условия на изпитване
- Всички изпитвания трябва да бъдат извършени последователно на един и същ имобилайзер. По усмотрение на органа за изпитване обаче може да се използват други образци имобилайзери, ако не се смята, че това оказва влияние на резултатите от другите изпитвания.
- 33.3. Изпитване на работата
- След всички изпитвания имобилайзерът трябва да бъде изпитван при нормалните условия на изпитване, определени в точка 7.2.1.2 от настоящото правило, за да се провери дали продължава да работи нормално. Ако това е необходимо, предпазителите се заменят.
- Всички компоненти на имобилайзера трябва да съответстват на предписанията, дадени в точки 7.2.2 до 7.2.8 и 7.2.12 от настоящото правило.

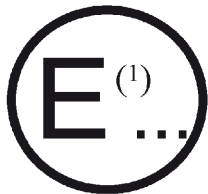
34. ИНСТРУКЦИИ
(Точки 34.1 до 34.3 са само за целите на монтажа, последващ продажбата на превозното средство)
Всеки имобилайзер се придружава от:
- 34.1. Инструкции за монтаж, включващи:
- 34.1.1. списък на превозните средства и на моделите превозни средства, за които е предназначено устройството; Този списък може да бъде конкретен или обобщен, например „всички коли с бензинови двигатели и акумулаторни батерии с напрежение 12 V и със свързан към масата отрицателен полюс“;
- 34.1.2. начин на монтаж, илюстриран със снимки и/или много ясни чертежи;
- 34.1.3. Подробните инструкции за монтаж, дадени от доставчика, трябва да са такива, че когато се изпълняват правилно от компетентен монтажник, да не се влошава безопасността и надеждността на превозното средство.
- 34.1.4. Приложената инструкция за експлоатация трябва да определя изискванията за електрическото захранване на имобилайзера и, по целесъобразност, да дава съвет за увеличаване капацитета на акумулаторната батерия.
- 34.1.5. Доставчикът трябва да осигури процедури за проверка на превозното средство след монтажа на устройството. Специално внимание трябва да се обърне на свързаните с безопасността аспекти.
- 34.2. непълнен сертификат за монтаж, чийто образец е даден в приложение 7;
- 34.3. общо предупреждение към купувача на имобилайзера, което да насочва вниманието му към следните точки:
- 34.3.1. следва да бъде монтиран в съответствие с инструкциите на производителя;
- 34.3.2. препоръчва се избор на добър монтьор (купувачът може да се обърне към производителя на имобилайзера, за да му бъдат посочени съответните монтьори);
- 34.3.3. сертификатът за монтаж, издаден с имобилайзера, трябва да се попълни от монтажника.
- 34.4. Инструкции за експлоатация
- 34.5. Инструкции за поддържане
- 34.6. Общо предупреждение относно опасностите от извършване на каквито и да са изменения или допълнения към алармената система; такива изменения или допълнения автоматично правят невалиден сертификата за монтаж, посочен в точка 34.2 по-горе.
35. ПРОМЯНА НА ТИПА ИМОБИЛАЙЗЕР ИЛИ ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО И РАЗШИРЕНИЕ НА ОДОБРЕНИЕТО
Административният отдел, одобрил типа имобилайзер, се уведомява за всяка промяна на типа имобилайзер.
Тогава отделът може:
- а) да прецени, че е малко вероятно направените промени да оказват съществено неблагоприятно въздействие и че при всички положения имобилайзерът или превозното средство продължават да съответстват на изискванията; или
- б) да изиска допълнителен изпитвателен протокол за някои или всичките изпитвания, описани в точки 31, 32 и 33 от настоящото правило, от техническата служба, отговаряща за провеждането на изпитванията.
- Потвърждението или отказът за одобрение, в което се посочва изменението, се съобщава съгласно процедурата, посочена в точка 29.3 по-горе, на страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило.
- Компетентният орган, който издава разширението на одобрението, присвоява сериен номер на всеки уведомителен формуляр, изготвян за такова разширение.
36. СЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО
Процедурите за съответствие на производството трябва да съответстват на определените в Спогодбата, допълнение 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), като се спазват следните изисквания:

- 36.1. Всеки имобилайзер или превозно средство, одобрено по настоящото правило по отношение на неговия имобилайзер, трябва да бъдат произведени така, че да съответстват на одобрения тип, като отговарят на изискванията, определени в точки 31, 32 и 33 по-горе.
- 36.2. Органът, издал одобрението, може по всяко време да провери методите за контрол на съответствието, прилагани във всяко едно производствено съоръжение. Нормалната честота на тези проверки е веднъж на всеки две години.
37. САНКЦИИ ПРИ НЕСЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО
- 37.1. Одобрението, издадено по отношение на тип имобилайзер или тип превозно средство съгласно настоящото правило, може да бъде отменено, ако не са спазени изискванията, изложени в точка 36 по-горе.
- 37.2. Ако страна по Спогодбата, прилагаща настоящото правило, отмени издадено от нея одобрение, тя незабавно уведомява за това останалите страни по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, чрез уведомителен формуляр, съответстващ на образца от приложения 3 и 4 към настоящото правило.
38. ОКОНЧАТЕЛНО ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО
- Ако титулярят на одобрението прекрати напълно производството на тип имобилайзер или тип превозно средство, одобрени в съответствие с настоящото правило, той уведомява за това органа, издал одобрението,
- който на свой ред уведомява за това другите страни по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, посредством формуляр, съответстващ на образца в приложение 4 към настоящото правило.
39. ПРЕХОДНИ РАЗПОРЕДБИ
- 39.1. Типово одобрение на имобилайзер
- 39.1.1. Считано от 36 месеца след датата на влизане в сила на притурка 4 към серия от изменения 01, страните по договора, прилагащи настоящото правило издават одобрения само ако подлежащият на одобрение тип компонент или отделен технически възел отговаря на изискванията на настоящото правило, изменено с притурка 4 към серия от изменения 01.
- 39.1.2. Страните по договора, прилагащи настоящото правило, трябва да продължат да издават одобрения за тези типове компоненти или отделни технически възли, които съответстват на изискванията на настоящото правило, така както е било изменено с предшестващи серии от изменения, при условие че компонентът или отделният технически възел са предназначени за резервни части за монтаж на превозни средства в експлоатация и ако монтажът на компонент или отделен технически възел, удовлетворяващи изискванията на настоящото правило, изменено с притурка 4 към серия от изменения 01, е технически неосъществим.
- 39.2. Одобрение на тип превозно средство
- 39.2.1. Считано от 36 месеца след датата на влизане в сила на притурка 4 към серия от изменения 01, страните по договора, прилагащи настоящото правило, издават одобрения само ако подлежащият на одобрение тип превозно средство отговаря на изискванията на настоящото правило, изменено с притурка 4 към серия от изменения 01.
40. НАИМЕНОВАНИЯ И АДРЕСИ НА ТЕХНИЧЕСКИТЕ СЛУЖБИ, ОТГОВАРЯЩИ ЗА ПРОВЕЖДАНЕТО НА ИЗПИТВАНИЯ С ЦЕЛ ОДОБРЕНИЕ, КАКТО И НА АДМИНИСТРАТИВНИТЕ ОТДЕЛИ
- Страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, съобщават на Секретариата на Организацията на обединените нации имената и адресите на техническите служби, отговарящи за провеждане на изпитвания с цел одобрение, както и на административните отдели, издаващи одобрение и на които следва да се изпращат формулярите, удостоверяващи одобрение, разширение, отказ за издаване или отмяна на одобрение, издадено в други държави.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

СЪОБЩЕНИЕ

(Максимален формат: А4 (210 × 297 mm))



издадено от: наименование на административния орган

.....

Относно: ⁽²⁾ ИЗДАДЕНО ОДОБРЕНИЕ
 РАЗШИРЕНО ОДОБРЕНИЕ
 ОТКАЗАНО ОДОБРЕНИЕ
 ОТМЕНЕНО ОДОБРЕНИЕ
 ОКОНЧАТЕЛНО ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

на тип алармена система за превозно средство (АСПС) съгласно част I от Правило № 97

Одобрение №: Разширение №:

1. Търговско наименование или марка на АСПС:
2. Тип АСПС:
3. Наименование и адрес на производителя:
4. Наименование и адрес на представителя на производителя, ако има такъв:
5. Кратко описание на АСПС и имобилайзера (ако включва такъв):
6. Тип превозно средство, върху което е било изпитвана АСПС:
7. Системата е представена за одобрение на:
8. Техническа служба, отговаряща за провеждането на изпитвания с цел одобрение:
9. Дата на протокола от изпитването, издаден от службата:
10. Номер на протокола от изпитването, издаден от службата:
11. Издадено/разширено/отказано/отменено одобрение ⁽²⁾
12. Основание (основания) за разширение на одобрението:
13. Местоположение на маркировката(ите) за одобрение върху основните компоненти (ако е приложимо):
14. Място:
15. Дата:
16. Подпис:
17. Следните документи, на които е обозначен горепосоченият номер на одобрението, се прилагат към настоящото съобщение:

списък на компонентите, надлежно идентифицирани, от които е съставена АСПС;

списък на досиетата, депозиран в административната служба, издала типовото одобрение, и предоставяни при поискване.

⁽¹⁾ Отличителен номер на страната, която е издала/разширила/отказала/отменила одобрението (вж. разпоредбите относно одобрението в правилото).

⁽²⁾ Ненужното се зачерква.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1А

ЧАСТ 1

Информационен документ в съответствие с част I, в зависимост от конкретния случай, от Правило № 97 относно одобрение съгласно ИКЕ на типа на компонент или отделен технически възел по отношение на алармена система на превозно средство

(Максимален формат: А4 (210 mm × 297 mm))

1. Общи положения
 - 1.1. Модел (търговско наименование на производителя):
 - 1.2. Тип:
 - 1.3. Начини за идентифициране на типа, ако са обозначени върху устройството: ⁽¹⁾
 - 1.3.1. Местоположение на тази маркировка:
 - 1.4. Наименование и адрес на производителя:
 - 1.5. Местоположение на маркировката за одобрение на ИКЕ:
 - 1.6. Адрес(и) на монтажното предприятие(я):
2. Описание на устройството
 - 2.1. Подробно описание на алармената система и на частите на превозното средство, свързани с монтираната алармена система:
 - 2.1.1. Списък на основните компоненти, от които се състои алармената система:
 - 2.1.2. Предприети мерки за защита срещу лъжливи алармени сигнали:
 - 2.2. Степен на защита, осигурявана от устройството:
 - 2.3. Метод на включване/изключване на устройството:
 - 2.4. Брой на ефективните взаимозаменяеми кодове, ако е приложимо:
 - 2.5. Списък на основните компоненти, от които се състои устройството, и, ако е приложимо, техните маркировъчни знаци:
3. Чертежи
 - 3.1. Чертежи на основните компоненти на устройството (чертежите трябва да показват мястото, предвидено за маркировката на ИКЕ за одобрение на типа):
4. Инструкции
 - 4.1. Списък на превозните средства, на които е предназначено да бъде монтирано устройството:
 - 4.2. Описание на метода на монтиране, илюстриран със снимки и/или чертежи:
 - 4.3. Инструкции за експлоатация:
 - 4.4. Инструкции за поддръжане, ако има такива:
 - 4.5. Списък на точките от настоящото правило, които по силата на условията за монтаж не се прилагат по отношение на АСПС, типова одобрена като отделен технически възел, която трябва да бъде монтирана на указани места в указани превозни средства:

⁽¹⁾ Ако начините за идентифициране на типа съдържат знаци, които не се отнасят до описанието на типовете компонент или отделен технически възел, предмет на настоящия информационен документ, тези знаци трябва да се отбележат в документацията със символа „?“ (напр. ABC??123??).

ЧАСТ 2

Информационен документ в съответствие с част II от Правило № 97 относно одобрение съгласно ИКЕ на типа на система на тип превозно средство по отношение на алармената система и имобилайзерната система

(Максимален формат: А4 (210 mm × 297 mm))

без алармена система/с алармена система ⁽¹⁾,

без имобилайзер/с имобилайзер ⁽¹⁾,

1. Общи положения
 - 1.1. Модел (търговско наименование на производителя):
 - 1.2. Тип:
 - 1.3. Начини за идентифициране на типа, ако са обозначени върху устройството ⁽²⁾:
 - 1.3.1. Местоположение на тази маркировка:
 - 1.4. Категория на превозното средство ⁽³⁾:
 - 1.5. Наименование и адрес на производителя:
 - 1.6. Местоположение на маркировката за одобрение на ИКЕ:
 - 1.7. Адрес(и) на монтажното предприятие(я):
2. Общи конструктивни характеристики на превозното средство
 - 2.1. Снимки и/или чертежи на представително за типа превозно средство:
 - 2.2. Местоположение на водача: ляво/дясно ⁽¹⁾:
3. Друга информация
 - 3.1. Устройства за предотвратяване на неразрешено използване на превозното средство:
 - 3.1.2. Имобилайзер на превозното средство:
 - 3.1.2.1. Номер на одобрението на типа, ако има такъв:
 - 3.1.2.2. За имобилайзери, които все още не са одобрени:
 - 3.1.2.2.1. Подробно техническо описание на имобилайзера на превозното средство и на мерките, предприети срещу неволното му активиране:
 - 3.1.2.2.2. Системата(те), върху която(които) действа имобилайзерът на превозното средство:
 - 3.1.2.2.3. Брой на ефективните взаимозаменяеми кодове, ако е приложимо:
 - 3.1.3. Алармена система, ако има такава:
 - 3.1.3.1. Номер на одобрението на типа, ако има такъв:
 - 3.1.3.1.1. Подробно описание на типа превозно средство по отношение на устройството на монтираната АСПС, илюстрирано със снимки и/или чертежи (когато АСПС вече е типова одобрена като отделен технически възел, може да се направи позоваване на описанието в точка 4.2 от информационния документ на производителя на АСПС):
 - 3.1.3.2. За алармени системи, които все още не са одобрени:
 - 3.1.3.2.1. Подробно описание на алармената система и на частите на превозното средство, свързани с монтираната алармена система:
 - 3.1.3.2.2. Списък на основните компоненти, от които се състои алармената система:

⁽¹⁾ Ненужното се зачерква (има случаи, когато е възможно повече от едно вписване, и не е необходимо да се зачерква нищо).

⁽²⁾ Ако начините за идентифициране на типа съдържат знаци, които не се отнасят до описанието на типовете компонент или отделен технически възел, предмет на настоящия информационен документ, тези знаци трябва да се отбележат в документацията със символа „?“ (напр. ABC??123??).

⁽³⁾ Както е определено в приложение 7 към Консолидираната резолюция за конструкцията на превозни средства (R.E.3), (документ TRANS/WP.29/78/Rev.1, с измененията).

ЧАСТ 3

Информационен документ в съответствие с част III, в зависимост от конкретния случай, от Правило № 97 относно одобрение съгласно ИКЕ на типа на компонент или отделен технически възел по отношение на имобилайзерната система

(Максимален формат: А4 (210 mm × 297 mm))

1. Общи положения
 - 1.1. Модел (търговско наименование на производителя):
 - 1.2. Тип:
 - 1.3. Начини за идентифициране на типа, ако са обозначени върху устройството ⁽¹⁾:
 - 1.3.1. Местоположение на тази маркировка:
 - 1.4. Наименование и адрес на производителя:
 - 1.5. Местоположение на маркировката за одобрение на ИКЕ:
 - 1.6. Адрес(и) на монтажното предприятие(я):
2. Описание на устройството
 - 2.1. Подробно описание на алармената система и на частите на превозното средство, свързани с монтираната алармена система:
 - 2.1.1. Списък на основните компоненти, от които се състои алармената система:
 - 2.1.2. Предприети мерки за защита срещу лъжливи алармени сигнали:
 - 2.2. Степен на защита, осигурявана от устройството:
 - 2.3. Метод на включване/изключване на устройството:
 - 2.4. Брой на ефективните взаимозаменяеми кодове, ако е приложимо:
 - 2.5. Списък на основните компоненти, от които се състои устройството, и, ако е приложимо, техните маркировъчни знаци:
3. Чертежи
 - 3.1. Чертежи на основните компоненти на устройството (чертежите трябва да показват мястото, предвидено за маркировката на ИКЕ за одобрение на типа или за маркировъчния знак, ако е приложимо):
4. Инструкции
 - 4.1. Списък на превозните средства, на които е предназначено да бъде монтирано устройството:
 - 4.2. Описание на метода на монтиране, илюстриран със снимки и/или чертежи:
 - 4.3. Инструкции за експлоатация:
 - 4.4. Инструкции за поддръжане, ако има такива:

⁽¹⁾ Ако начините за идентифициране на типа съдържат знаци, които не се отнасят до описанието на типовете компонент или отделен технически възел, предмет на настоящия информационен документ, тези знаци трябва да се отбележат в документацията със символа „?“ (напр. ABC??123??).

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

СЪОБЩЕНИЕ

(Максимален формат: А4 (210 × 297 mm))



издадено от: наименование на административния орган

.....

Относно: ⁽²⁾ ИЗДАДЕНО ОДОБРЕНИЕ
 РАЗШИРЕНО ОДОБРЕНИЕ
 ОТКАЗАНО ОДОБРЕНИЕ
 ОТМЕНЕНО ОДОБРЕНИЕ
 ОКОНЧАТЕЛНО ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

на тип превозно средство по отношение на неговата алармена система съгласно част II от Правило № 97

Одобрение №: Разширение №:

1. Търговско наименование или марка на превозното средство:
2. Тип превозно средство:
3. Наименование и адрес на производителя:
4. Наименование и адрес на представителя на производителя, ако има такъв:
5. Кратко описание:
6. Превозното средство е представено за одобрение на:
7. Техническа служба, отговаряща за провеждането на изпитвания с цел одобрение:
8. Дата на протокола от изпитването, издаден от службата:
9. Номер на протокола от изпитването, издаден от службата:
10. Издадено/отказано/разширено/отменено одобрение ⁽²⁾
11. Основание (основания) за разширение на одобрението:
12. Местоположение на маркировката за одобрение на превозното средство:
13. Място:
14. Дата:
15. Подпис:
16. Следните документи, на които е обозначен горепосоченият номер на одобрението, се прилагат към настоящото съобщение:

списък на компонентите, идентифициращи алармените системи, които могат да бъдат монтирани на типа превозно средство;

списък на досиетата, депозиранни в административната служба, издала типовото одобрение, и предоставяни при поискване.

⁽¹⁾ Отличителен номер на страната, която е издавала/разширила/отказала/отменила одобрение (вж. разпоредбите относно одобрението в правилото).

⁽²⁾ Ненужното се зачерква.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

СЪОБЩЕНИЕ

(Максимален формат: А4 (210 × 297 mm))



издадено от: наименование на административния орган

.....

Относно: ⁽²⁾ ИЗДАДЕНО ОДОБРЕНИЕ
 РАЗШИРЕНО ОДОБРЕНИЕ
 ОТКАЗАНО ОДОБРЕНИЕ
 ОТМЕНЕНО ОДОБРЕНИЕ
 ОКОНЧАТЕЛНО ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

на тип имобилайзер съгласно част III от Правило № 97

Одобрение №: Разширение №:

1. Търговско наименование или марка на имобилайзера:
2. Тип имобилайзер:
3. Наименование и адрес на производителя:
4. Наименование и адрес на представителя на производителя, ако има такъв:
5. Кратко описание на имобилайзера:
6. Тип превозно средство, върху което имобилайзерът е бил изпитван:
7. Тип(ове) на превозно(и) средство(а), на който(които) имобилайзерът е предназначен да бъде монтиран (ако е приложимо):
8. Системата е представена за одобрение на:
9. Техническа служба, отговаряща за провеждането на изпитвания с цел одобрение:
10. Дата на протокола от изпитването, издаден от службата:
11. Номер на протокола от изпитването, издаден от службата:
12. Одобрението, издадено/разширено/отказано/отменено ⁽²⁾
13. Основание (основания) за разширение на одобрението:
14. Местоположение на маркировката(ите) за одобрение върху основните компоненти (ако е приложимо):
15. Място:
16. Дата:
17. Подпис:
18. Следните документи, на които е обозначен горепосоченият номер на одобрението, се прилагат към настоящото съобщение:
 - списък на компонентите, надлежно идентифицирани, от които е съставен имобилайзерът;
 - списък на досиетата, депозиран в административната служба, издава типовото одобрение, и предоставяни при поискване.

⁽¹⁾ Отличителен номер на страната, която е издавала/разширила/отказала/отменила одобрение (вж. разпоредбите относно одобрението в правилото).

⁽²⁾ Ненужното се зачерква.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

СЪОБЩЕНИЕ

(Максимален формат: А4 (210 × 297 mm))



издадено от: наименование на административния орган

.....

Относно: ⁽²⁾ ИЗПАДЕНО ОДОБРЕНИЕ
 РАЗШИРЕНО ОДОБРЕНИЕ
 ОТКАЗАНО ОДОБРЕНИЕ
 ОТМЕНЕНО ОДОБРЕНИЕ
 ОКОНЧАТЕЛНО ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

на тип превозно средство по отношение на неговия имобилайзер съгласно част III от Правило № 97

Одобрение №: Разширение №:

1. Търговско наименование или марка на превозното средство:
2. Тип превозно средство:
3. Наименование и адрес на производителя:
4. Наименование и адрес на представителя на производителя, ако има такъв:
5. Кратко описание:
6. Превозното средство е представено за одобрение на:
7. Техническа служба, отговаряща за провеждането на изпитвания с цел одобрение:
8. Дата на протокола от изпитването, издаден от службата:
9. Номер на протокола от изпитването, издаден от службата:
10. Одобрението, издадено/разширено/отказано/отменено ⁽²⁾
11. Основание (основания) за разширение на одобрението:
12. Местоположение на маркировката за одобрение на превозното средство:
13. Място:
14. Дата:
15. Подпис:
16. Следните документи, на които е обозначен горепосоченият номер на одобрението, се прилагат към настоящото съобщение:
 кратко описание на имобилайзера и част(та) на превозното средство, върху която(които) действа;
 списък на досиетата, депозиран в административната служба, издала типовото одобрение, и предоставяни при поискване.

⁽¹⁾ Отличителен номер на страната, която е издала/разширила/отказала/отменила одобрение (вж. разпоредбите относно одобрението в правилото).

⁽²⁾ Ненужното се зачерква.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

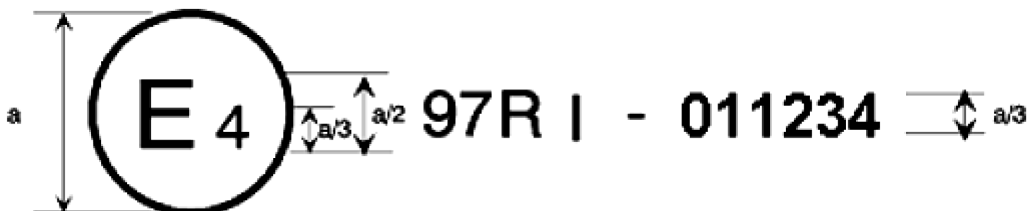
ОФОРМЛЕНИЕ НА МАРКИРОВКИТЕ ЗА ОДОБРЕНИЕ

ОБРАЗЕЦ А

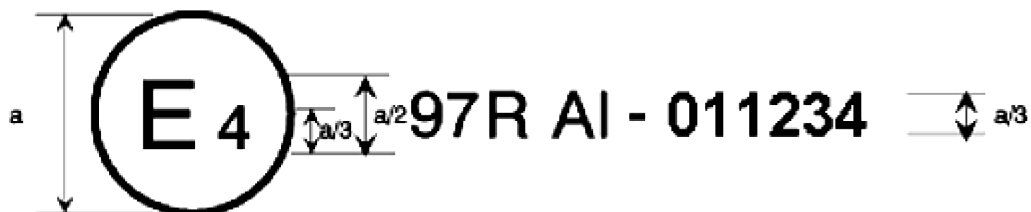
Фигура 1



Фигура 2



Фигура 3



$a = 8 \text{ mm}$ (минимум)

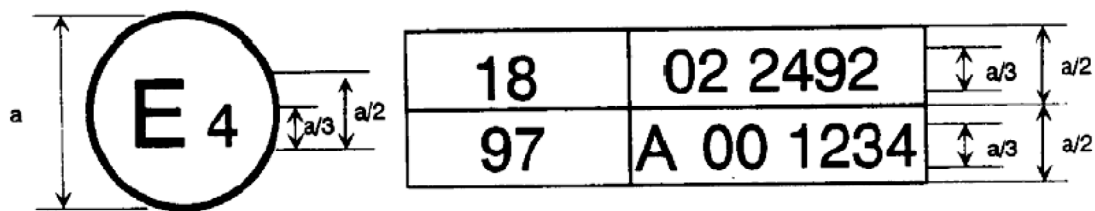
Горепозначената маркировка за одобрение (фигура 1), поставена на превозно средство или на АСПС, показва, че съответният тип е бил одобрен в Нидерландия (Е 4) съгласно Правило № 97, изменено със серия от изменения 01, под номер № 011234.

Горепозначената маркировка за одобрение (фигура 2), поставена на превозно средство или на имобилайзер, показва, че съответният тип е бил одобрен в Нидерландия (Е 4) съгласно Правило № 97, изменено със серия от изменения 01, под номер № 011234.

Горепозначената маркировка за одобрение (фигура 3), поставена на АСПС или на имобилайзер, показва, че съответният тип е бил одобрен в Нидерландия (Е 4) съгласно Правило № 97, изменено със серия от изменения 01, под номер № 011234.

Първите 2 цифри от номера на одобрението показват, че одобрението е издадено в съответствие с изискванията на правило № 97, изменено със серия от изменения 01.

ОБРАЗЕЦ Б



$a = 8 \text{ mm}$ (минимум)

Гореположеният знак за одобрение, поставен на превозното средство, показва, че въпросният тип превозно средство е бил одобрен по отношение на неговата алармена система в Нидерландия (E 4) съгласно Правила № 18 (*) и № 97

Първите две цифри на номерата на одобрение показват, че към датите, когато са били издадени съответните одобрения, Правило № 18 вече е включвало серията от изменения 02, а Правило № 97 серията от изменения 01.

(*) Второто число е дадено само като пример.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

ОБРАЗЕЦ НА СЕРТИФИКАТ ЗА СЪОТВЕТСТВИЕ

Долуподписаният
(име и презиме)

Удостоверявам, че алармената система за превозно средство/имобилайзерът ⁽¹⁾ по-долу:

Марка:

Тип:

съответства напълно на типа, одобрен

в на
(място на одобрението) (дата)

описан във формуляра за съобщение с одобрение №

Идентификация на основния(те) компонент(и):

Компонент: Маркировка:

.....

.....

Съставено в: на:

Пълен адрес и печат на производителя:

.....

.....

Подпис: (да се уточни служебното положение)

⁽¹⁾ Ненужното се зачерква.

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

ОБРАЗЕЦ НА СЕРТИФИКАТ ЗА МОНТАЖ

Долуподписаният
професионален монтажник, удостоверявам, че монтажът на описаната по-долу алармена система на превозното средство е извършен от мен съгласно предоставените от производителя на системата инструкции за монтаж.

Описание на превозното средство:

Марка:

Тип:

Сериен номер:

Регистрационен номер:

Описание на алармената система на превозното средство/имобилайзер ⁽¹⁾:

Марка:

Тип:

Номер на одобрение:

Съставено в: на:

Пълен адрес и печат на монтажника:

.....

.....

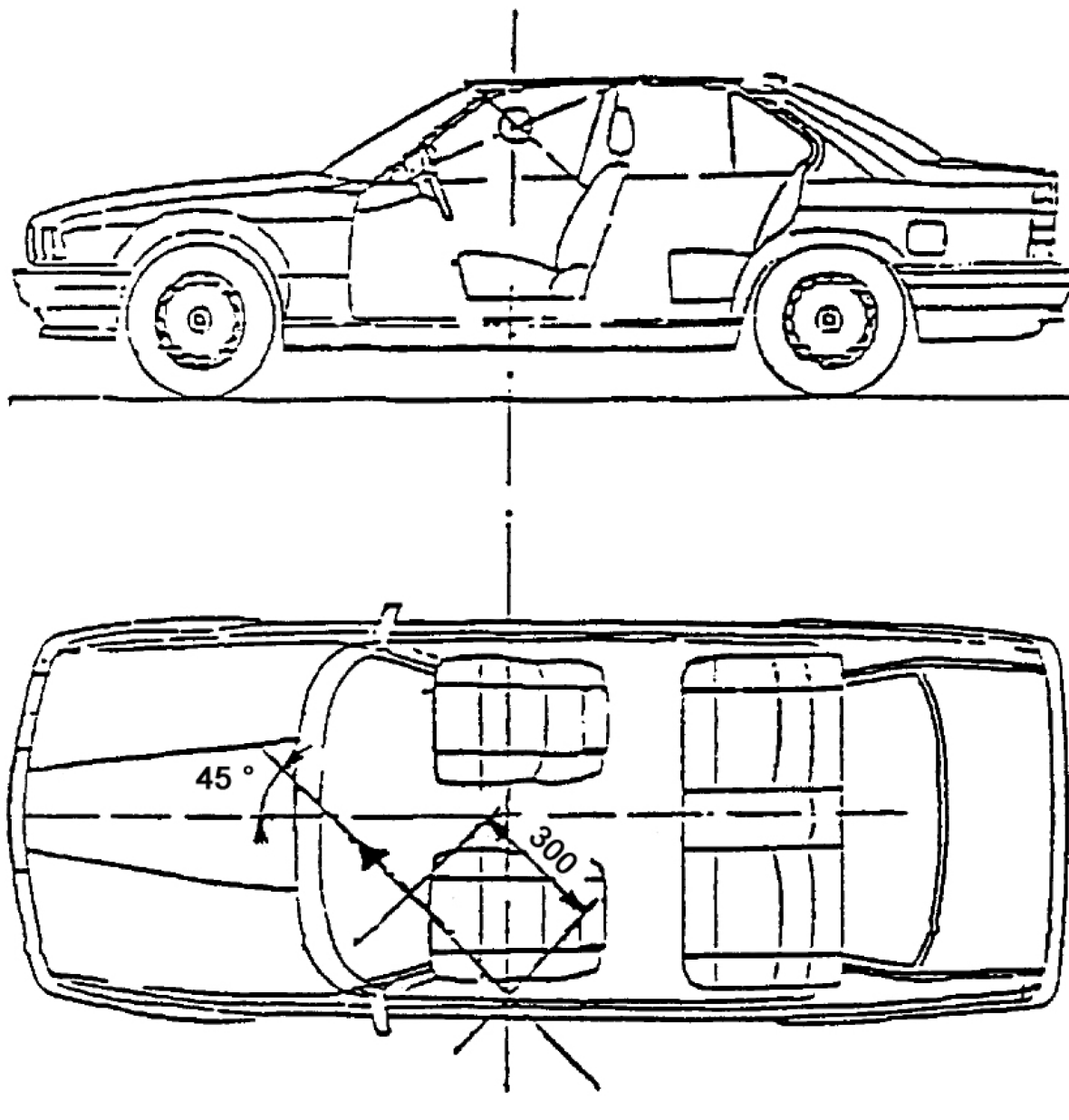
Подпис: (да се уточни служебното положение)

⁽¹⁾ Ненужното се зачерква.

ПРИЛОЖЕНИЕ 8

ТОЧКИ 7.2.11 И 19

Изпитване на системи за защита на отделението за пътници



ПРИЛОЖЕНИЕ 9

ЕЛЕКТРОМАГНИТНА СЪВМЕСТИМОСТ

Бележка: Изпитванията за електромагнитна съвместимост се извършват съгласно точка 1 или точка 2 в зависимост от наличните съоръжения за изпитване.

1. МЕТОД НА ISO

Защита срещу смущения, получени по проводник по дължината на линиите за захранване

Тестовите импулси 1, 2а/2б, 3а, 3б, 4 и 5а/5б съгласно ISO 7637-2:2004 се подават към линиите за захранване, както и към останалите електрически връзки на АСПС/АС, които могат да бъдат свързани към линиите за електрическо захранване.

Що се отнася до импулс 5, импулс 5б се подава към превозните средства, които имат генератор с ограничителен диод, а импулс 5а се подава в останалите случаи.

Що се отнася до импулс 2, импулс 2а се подава винаги, а импулс 2б може да се подава при постигане на съгласие между производителя на превозното средство и техническите служби, извършващи одобрението.

Със съгласието на техническата служба изпитвателен импулс 5а/5б не трябва да се подава при следните обстоятелства:

- а) одобрение на типа на АСПС, която подлежи на одобрение на типа като отделен технически възел и е предназначена за монтиране на превозни средства без генератори

В този случай производителят на АСПС:

- i) посочва в точка 4.5 от информационния документ (приложение 1А, част 1), че изискването от настоящата точка не се прилага по отношение на АСПС (в съответствие с част I от настоящото правило), и
- ii) посочва в точка 4.1 от информационния документ списъка на превозните средства, на които се предвижда да бъде монтирана АСПС, и в точка 4.2 — съответните условия за монтаж

- б) Одобрение на типа на превозно средство по отношение на АС, предназначена за монтиране на превозни средства без генератори

В този случай производителят на превозното средство посочва в точка 3.1.3.1.1 от информационния документ (приложение 1А, част 2), че изискването от настоящата точка не се прилага по отношение на АС поради характеристиките на условията за монтаж.

- в) Одобрение на типа на превозно средство по отношение на монтажа на АСПС, която е типова одобрена като отделен технически възел и предназначена за монтиране на превозни средства без генератори

В този случай производителят на превозното средство посочва в точка 3.1.3.1.1 от информационния документ (приложение 1А, част 2), че изискването от настоящата точка не се прилага по отношение на монтажа на АСПС, когато са изпълнени съответните условия за монтаж.

Това изискване не се прилага в случаите, когато информацията, изисквана в точка 3.1.3.1.1 от част 2 на приложение 1А, вече е била предоставена за одобрението на отделния технически възел.

Изпитване на АСПС/АС в изключено и включено състояние

Подават се тестовите импулси от 1 до 5. Предписаните функционални параметри за всички подадени тестови импулси са дадени в таблица 1.

Таблица 1

Ниво на интензивност/функционално състояние на захранващите линии

Номер на импулса на изпитване	Ниво на изпитване	Функционално състояние
1	III	C
2а	III	B
2б	III	C
3а	III	A

Номер на импулса на изпитване	Ниво на изпитване	Функционално състояние
3б	III	A
4	III	B
5a/5б	III	A

Защита срещу смущения, предизвикани от свързване, възникнало по линията за провеждане на сигнали

Проводниците, които не са свързани с линиите за електрическо захранване (напр. специалните линии за провеждане на сигналите), се подлагат на изпитване в съответствие с международен стандарт ISO/DIS 7637:1993, част 3. Предписаните функционални параметри за всички подадени тестови импулси са дадени в таблица 2.

Таблица 2

Ниво на изпитване/функционално състояние на линиите за провеждане на сигнали

Номер на импулса на изпитване	Ниво на изпитване	Функционално състояние
3а	III	C
3б	III	A

Защита срещу смущения, предизвикани от високочестотно излъчване

Допуска се защитата на дадена монтирана в превозно средство АСПС/АС да се провери съгласно предписанията на Правило № 10, серия от изменение 02 и методите за изпитване, описани в приложение 6 за превозни средства и приложение 9 за отделен технически възел.

Електрически смущения, предизвикани от електростатични разряди

Изпитванията относно защитеността срещу електрически смущения се извършват в съответствие с Техническия доклад ISO/TR 10605-1993.

Със съгласието на техническата служба това изискване не трябва да се прилага при следните обстоятелства:

- а) одобрение на типа на АСПС, която трябва да бъде типowo одобрена като отделен технически възел.

В този случай производителят на АСПС:

- i) посочва в точка 4.5 от информационния документ (приложение 1А, част 2), че изискването от настоящата точка не се прилага по отношение на АСПС (в съответствие с част I от настоящото правило), и
- ii) посочва в точка 4.1 от информационния документ списъка на превозните средства, на които се предвижда да бъде монтирана АСПС, и в точка 4.2 — съответните условия за монтаж.

- б) Одобрение на типа на превозно средство по отношение на АС

В този случай производителят на превозното средство посочва в точка 3.1.3.1.1 от информационния документ (приложение 1А, част 2), че изискването от настоящата точка не се прилага по отношение на АС поради характеристиките на условията за монтаж.

- в) Одобрение на типа на превозно средство по отношение на монтажа на АСПС, която е типowo одобрена като отделен технически възел

В този случай производителят на превозното средство посочва в точка 3.1.3.1.1 от информационния документ (приложение 1А, част 2), че изискването от настоящата точка не се прилага по отношение на монтажа на АСПС, когато са изпълнени съответните условия за монтаж.

Това изискване не се прилага в случаите, когато информацията, изисквана в точка 3.1.3.1.1 от част 2 на приложение 1А, вече е била предоставена за одобрението на отделния технически възел.

Премахване на смущения, предизвикани от радиочестоти/Електромагнитно излъчване

Изпитванията се извършват съгласно предписанията на Правило № 10, серия от изменения 02 и съгласно методите за изпитване, описани в приложения 4 и 5 за превозни средства или приложения 7 и 8 за отделен технически възел.

2. МЕТОД НА МЕК (IEC)

Електромагнитно поле

АСПС/АС се подлага на базовото изпитване. Тя се подлага на изпитването по отношение на електромагнитното поле, описано в Публикация на IEC 839-1-3-1998, изпитване А-13, като диапазонът от честоти трябва да бъде от 20 до 1 000 MHz, и за напрегнатости на полето от 30 V/m.

Освен това АСПС/АС се подлага на изпитвания относно предаване на електрически смущения, получени по проводник или при свързване, описани в международен стандарт ISO 7637, части 1:1990, 2:1990 и 3:1993, в зависимост от конкретния случай.

Електрически смущения, предизвикани от електростатични разряди

АСПС/АС се подлага на базовото изпитване. Тя се подлага на изпитването относно защитеността срещу електростатични разряди, описано в EN 61000-4-2 или ISO/TR 10605-1993, по избор на производителя.

Електромагнитно излъчване

АСПС/АС се подлага на изпитване за потискане на високочестотни смущения съгласно изпитванията, предписани в Правило № 10, серия от изменения 02 и съгласно процедурите за изпитване, описани в приложения 4 и 5 за превозни средства или приложения 7 и 8 за отделен технически възел.

ПРИЛОЖЕНИЕ 10

ИЗИСКВАНИЯ ОТНОСНО МЕХАНИЧНИТЕ КЛЮЧОВИ ПРЕКЪСВАЧИ

1. Цилиндърът на прекъсвача не трябва да се подава на повече от 1 mm от предпазния кожух, като издадената част трябва да бъде конична.
 2. Връзката между вътрешната част на цилиндъра и неговата обвивка трябва да е в състояние да издържи сила на опън от 600 N и въртящ момент от 25 Nm.
 3. Прекъсвачът трябва да има устройство срещу пробиване на цилиндъра.
 4. Профилът на ключа трябва да има най-малко 1 000 ефективни комбинации.
 5. Прекъсвачът не трябва да се отключва с ключ, който се различава само с една комбинация от предвидения за превключвателя ключ.
 6. Отворът за ключа на външния прекъсвач трябва да е защитен от прах и/или вода с капаче или по друг начин.
-