

Официален вестник L 351

на Европейския съюз

Издание
на български език

Законодателство

Година 51

30 декември 2008 г.

Съдържание

II *Актове, приети по силата на Договорите за ЕО/Евратом, чието публикуване не е задължително*

АКТОВЕ, ПРИЕТИ ОТ ОРГАНИ, СЪЗДАДЕНИ С МЕЖДУНАРОДНИ СПОРАЗУМЕНИЯ

- ★ **Правило № 97 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) — Единни разпоредби относно одобряването на алармени системи за превозни средства (АСПС) и на моторни превозни средства по отношение на техните алармени системи (АС)** 1
- ★ **Правило № 102 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) — Единни разпоредби относно одобряването на: I. Късо теглително-прикачно устройство (КТПУ) II. Превозни средства по отношение на монтирането на одобрен тип КТПУ** 44

Съобщение за читателите (вж. вътрешната задна корица) s3

II

(Актове, приети по силата на Договорите за ЕО/Евратом, чието публикуване не е задължително)

АКТОВЕ, ПРИЕТИ ОТ ОРГАНИ, СЪЗДАДЕНИ С МЕЖДУНАРОДНИ СПОРАЗУМЕНИЯ

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/WP.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 разпоредби относно одобряването на алармени системи за превозни средства (АСПС) и на моторни превозни средства по отношение на техните алармени системи (АС)

Преработка 1 — Изменение 1

Включващо всички текстове в сила до:

Притурка 5 към серия от изменения 01 — дата на влизане в сила: 18 юни 2007 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 отдели

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 отдели

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 I. 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 II. 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 III. Съобщение относно одобрението, разширението, отказа, отмяната на одобрение или окончателното прекратяване на производството на тип имобилайзер съгласно част III от Правило № 97

- Приложение IV. 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 V. Оформление на маркировките за одобрение
- Приложение VI. Образец на сертификат за съответствие
- Приложение VII. Образец на сертификат за монтаж
- Приложение VIII. Изпитване на системи за защита на отделението за пътници
- Приложение IX. Електромагнитна съвместимост
- Приложение X. 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 M_1 и тези от категория N_1 , с максимална маса, която не надвишава 2 тона (*).
- 1.2. Част II: Превозни средства от категория M_1 и тези от категория N_1 , 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 M_1 и тези от категория N_1 , 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 M_1 и N_1 , 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.

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

- 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.
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:
- 3.2.1. документация в три екземпляра, съдържаща описание на техническите характеристики на АСПС и на начина на нейното монтиране;
 - 3.2.2. три броя образци на типа АСПС с всички нейни 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;
 - 3.2.3. 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.
 - 3.2.4. 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, прилагащи 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 образца от приложение I 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.
- 4.4.4. Приложение V 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 VI 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).

⁽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.

- 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 ⁽¹⁾, 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 ⁽²⁾, Препоръка 70—03 (17 февруари 2000 г.) относно използването на устройства с малък обхват на действие ⁽³⁾.
- 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 евтини, 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. Позволен са електрически връзки към компонентите, които са предмет на настоящото правило.
- 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:

- 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) 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).

⁽¹⁾ 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.

⁽²⁾ СЕРТ: Европейската конференция по пощи и далекосъобщения

ERC: Европейски комитет за радиокомуникации

⁽³⁾ Страните по договора могат да забранят честотата и/или мощността или могат да позволят използването на друга честота и/или мощност.

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.:

- а) механичната конструкция или устройството на електрическата верига съгласно специфичните условия за моторни превозни средства;
- б) 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:

- 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.

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 гореспоменатия 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 предизвика 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 X 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 звук 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 ⁽¹⁾**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 $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$ до $+85\text{ }^{\circ}\text{C}$ за части за монтиране в отделението за пътници или багажника;

от $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$ до $+125\text{ }^{\circ}\text{C}$ 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.

⁽¹⁾ Не е необходимо светлинните, 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 $23 \text{ }^\circ\text{C}$: $U = 18 \text{ V}$; максимум 1 h при
 $U = 24 \text{ V}$. максимум 1 min. при
- 7.2. **Условия на изпитване**
- 7.2.1. Изпитване на работата
- 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 $(18 \pm 0,2) V$, 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.
- 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 предпазители.
- 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.
- 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 $\pm 5 \text{ mm}$ 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 $\pm 2 \text{ mm}$ и максимално ускорение от 15 g (пикова стойност 0).

- 7.2.8.2.3. За тип 1 и тип 2
- изменението на честотата е 1 октава/min;
 - броят на циклите е 10, като изпитването трябва да се проведе по посока на всяка от трите оси;
 - 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 5.2.1.
- 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 × 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 VIII към настоящото правило).
- 7.2.12. Електромагнитна съвместимост
- АСПС се подлага на изпитванията, описани в приложение IX.
- 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 VII;

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, прилагащи 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 образца от приложение I 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 образца в приложение I 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 параграфи 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 трябва да бъде придружено от три екземпляра на по-долу изброените документи, съдържащи следните данни:
- 15.2.1. подробно описание на превозното средство и на частите на превозното средство, които имат връзка с монтираната алармена система;
 - 15.2.2. списък на компонентите, необходими за идентифициране на алармените системи, които могат да бъдат монтирани на превозното средство.
 - 15.2.3. Когато се използват АСПС, одобрени по част I от настоящото правило, на техническата служба се предоставя и съобщението за типовото одобрение на АСПС.
- 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, прилагащи 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 „E“, следвана от отличителния номер на държавата, издала одобрението ⁽¹⁾;
- 16.4.2. 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 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 отдясно 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 V 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.
- 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.
- 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 (EMC).
- 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 1, 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 СЕPT/ERC (вж. бележка под линия 2, отнасяща се към точка 5.3.). Препоръка 70—03 (17 февруари 2000 г.) относно използването на устройства с малък обхват на действие (вж. бележка под линия 3, 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.

⁽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 Спогодбата 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.

- 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 евтими, 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 предпазване 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 пропъжително 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 гореспомнатия 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:

- a) устройство за звуков алармен сигнал, одобрено по част I от Правило № 28; или
- b) 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 X 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 алармената система е монтирано в защитаваната зона, се допуска задръжане 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 (Е/ЕСЕ/324-Е/ЕСЕ/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 образеца от приложение II 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 образеца в приложение II 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. „Изключено 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. документация в три екземпляра, съдържаща описание на техническите характеристики на имобилайзера и на начина на неговото монтиране, както и на мерките, предвидени за предотвратяване на ненавременното му задействане;

- 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 трябва да бъде придружено от три екземпляра на по-долу изброените документи, съдържащи следните данни:
- 28.3.1. подробно описание на превозното средство и на частите на превозното средство, които имат връзка с монтирания имобилайзер;
- 28.3.2. списък на компонентите, необходими за идентифициране на имобилайзерите, които могат да бъдат монтирани на превозното средство.
- 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, прилагащи 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 образца от приложение III 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 ⁽¹⁾;
- 29.4.2. номера на настоящето правило, следван от буквата „R“, символ „A“ или „I“, или „AI“, указващ дали системата е алармена система за превозно средство 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 V 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 VI 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.
- 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 образеца от приложение IV към настоящото правило.

⁽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 техния 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 Спогодбата 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.

- 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 „Е“, следвана от отличителния номер на държавата, издала одобрението ⁽¹⁾;
- 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 отгласно 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 отгласно 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 V 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 1, 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 2, 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 3, 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:
- а) превозното средство е оборудвано или предназначено да бъде оборудвано за целите на бърза помощ, пожарната служба или полицията; или

⁽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.

- б) от двигателят 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 II към настоящото правило).

- 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 евтени, 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 пречатства освобождаването на спирачките на превозното средство, освен в случай на имобилайзер, който пречатства освобождаването на пневматично освобождавани пружинни спирачки ⁽¹⁾ 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 пречатства 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.);

⁽¹⁾ Съгласно определението в приложение VIII към Правило № 13, както е изменено.

- 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:
- 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 електродвигател.
- 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 на 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 хранване 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. непопълнен сертификат за монтаж, чийто образец е даден в приложение VII;

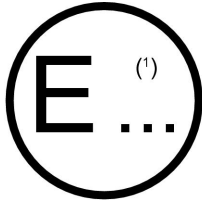
- 34.3. общо предупреждение към купувача на имобилайзера, което да насочва вниманието му към следните точки:
- 34.3.1. следва да бъде монтиран в съответствие с инструкциите на производителя;
- 34.3.2. препоръчва се избор на добър монтьор (купувачът може да се обърне към производителя на имобилайзера, 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 поддръжане
- 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, прилагачи 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, прилагача настоящото правило, отмени издадено от нея одобрение, тя незабавно уведомява за това останалите страни по Спогодбата, прилагачи настоящото правило, чрез уведомителен формуляр, съответстващ на образеца от приложения III и IV 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 IV 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 I

СЪОБЩЕНИЕ

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

Относно:(²)

ИЗДАДЕНО ОДОБРЕНИЕ
 РАЗШИРЕНО ОДОБРЕНИЕ
 ОТКАЗАНО ОДОБРЕНИЕ
 ОТМЕНЕНО ОДОБРЕНИЕ
 ОКОНЧАТЕЛНО ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

издадено от: Наименование на администрацията:

.....

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, депозираны в административната служба, издала типовото одобрение, и предоставяни при поискване.

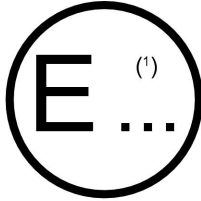
(¹) Отличителен номер на страната, която е издала/разширила/отказала/отменила одобрението (вж. разпоредбите относно одобрението в правилото).

(²) Ненужното се зачерква.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

СЪОБЩЕНИЕ

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

Относно: ⁽²⁾

ИЗДАДЕНО ОДОБРЕНИЕ
 РАЗШИРЕНО ОДОБРЕНИЕ
 ОТКАЗАНО ОДОБРЕНИЕ
 ОТМЕНЕНО ОДОБРЕНИЕ
 ОКОНЧАТЕЛНО ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

издадено от: Наименование на администрацията:

.....

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, депозирани в административната служба, издала типовото одобрение, и предоставяни при поискване.

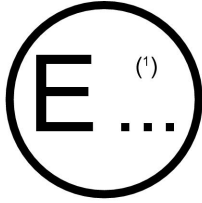
⁽¹⁾ Отличителен номер на страната, която е издала/разширила/отказала/отменила одобрение (вж. разпоредбите относно одобрението в правилото).

⁽²⁾ Ненужното се зачерква.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

СЪОБЩЕНИЕ

(Максимален формат: A4 (210 × 297 mm))

Относно: ⁽²⁾

ИЗДАДЕНО ОДОБРЕНИЕ
 РАЗШИРЕНО ОДОБРЕНИЕ
 ОТКАЗАНО ОДОБРЕНИЕ
 ОТМЕНЕНО ОДОБРЕНИЕ
 ОКОНЧАТЕЛНО ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

издадено от: Наименование на администрацията:

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, депозирани в административната служба, издала типовото одобрение, и предоставяни при поискване.

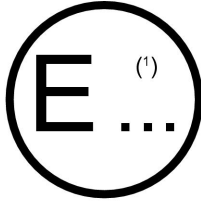
⁽¹⁾ Отличителен номер на страната, която е издала/разширила/отказала/отменила одобрение (вж. разпоредбите относно одобрението в правилото).

⁽²⁾ Ненужното се зачерква.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

СЪОБЩЕНИЕ

(Максимален формат: A4 (210 × 297 mm))

Относно ⁽²⁾:

ИЗДАДЕНО ОДОБРЕНИЕ
 РАЗШИРЕНО ОДОБРЕНИЕ
 ОТКАЗАНО ОДОБРЕНИЕ
 ОТМЕНЕНО ОДОБРЕНИЕ
 ОКОНЧАТЕЛНО ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

издадено от: Наименование на администрацията:

.....

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, депозирани 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).

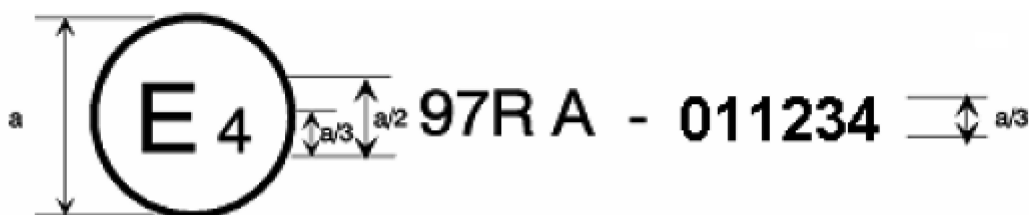
⁽²⁾ Ненужното се зачерква.

ПРИЛОЖЕНИЕ V

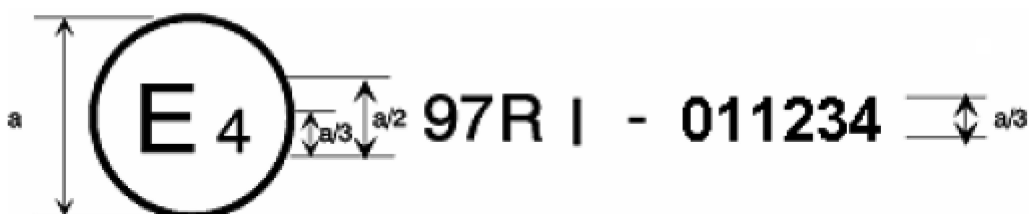
ОФОРМЛЕНИЕ НА МАРКИРОВКИТЕ ЗА ОДОБРЕНИЕ

Образец А

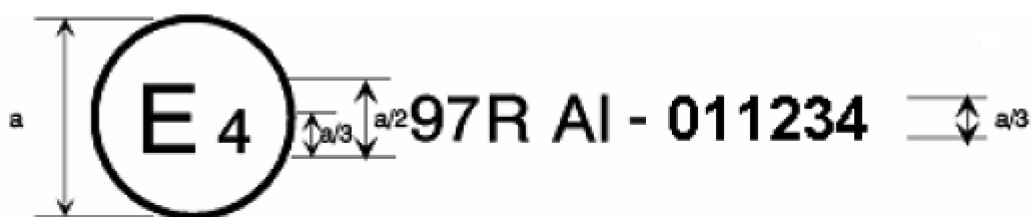
Фигура 1



Фигура 2



Фигура 3



$a = 8 \text{ mm}$ (минимум).

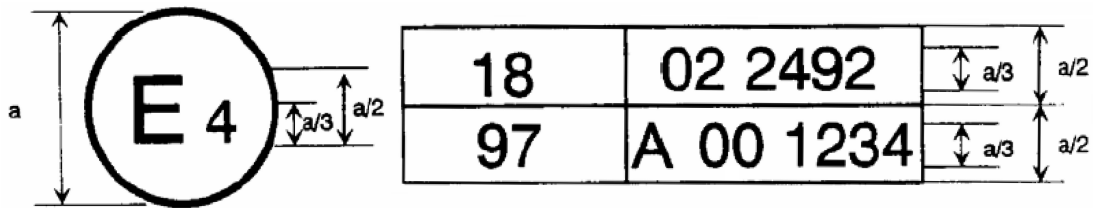
Горепозначената маркировка за одобрение (фигура 1), поставена на превозно средство или на АСПС, показва, че съответният тип е бил одобрен в Нидерландия (Е 4) съгласно Правило № 97, изменено със серия от изменения 01, под номер № 011234.

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 VI

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 VII

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:

.....

.....

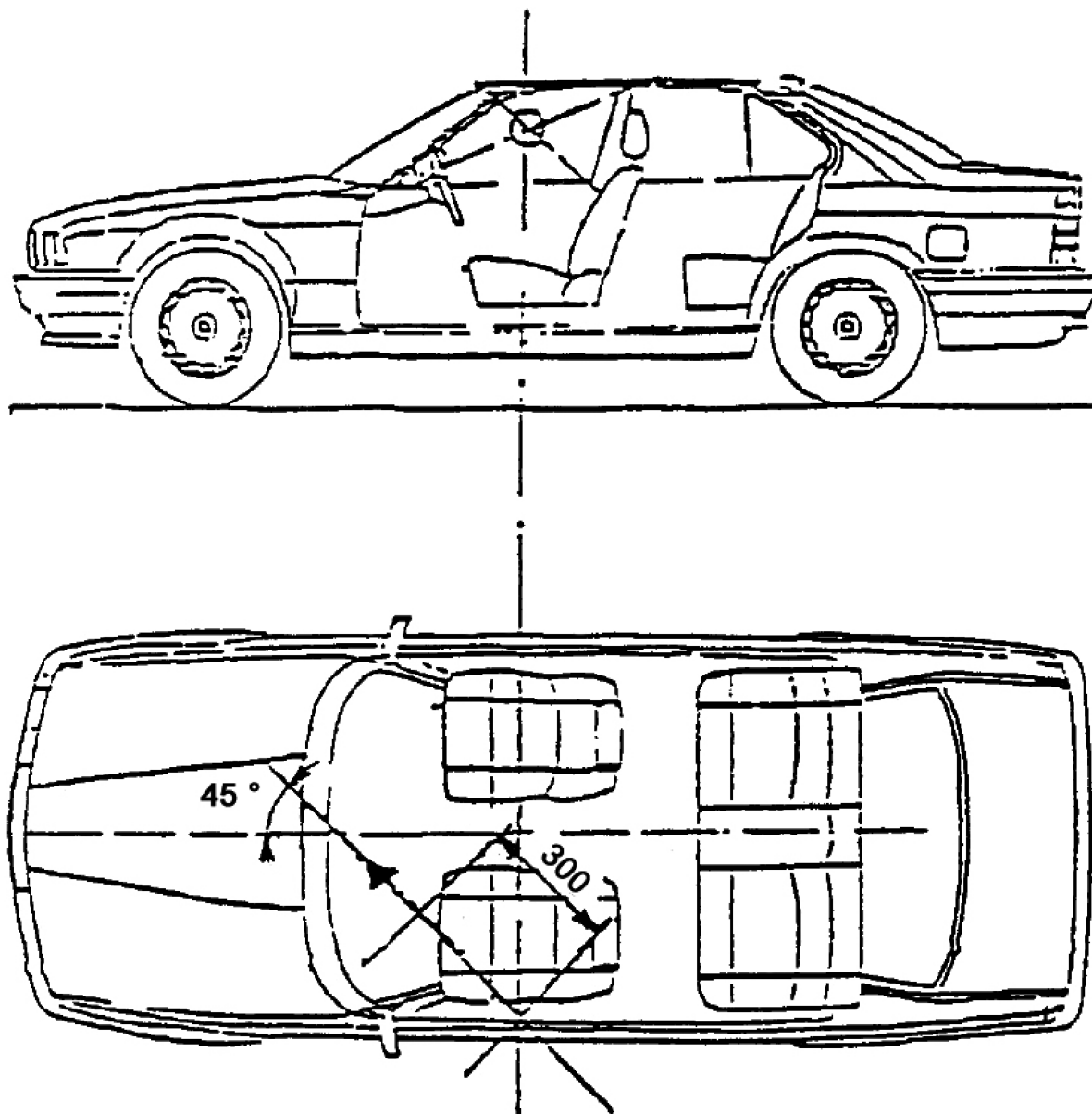
Подпис: (да се уточни служебното положение)

(¹) Ненужното се зачерква.

ПРИЛОЖЕНИЕ VIII

ТОЧКИ 7.2.11. И 19.

Изпитване на системи за защита на отделението за пътници



ПРИЛОЖЕНИЕ IX

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, 2, 3a, 3b, 4 и 5 съгласно International Standard ISO 7637—1:1990 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.

Изпитване на АСПС/АС в изключено състояние

Тестовите импулси от 1 до 5 се подават с ниво на интензивност III. Предписаните функционални параметри за всички подадени тестови импулси са А.

Изпитване на АСПС/АС във 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
2	III	A
3a	III	C
3b	III	A
4	III	B
4	I	A
5	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
3a	III	C
3b	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 VI за превозни средства и приложение IX 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.

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 IV и V за превозни средства или приложения VII и VIII 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 подтискане на високочестотни смущения съгласно изпитванията, предписани в Правило № 10, серия от изменения 02 и съгласно процедурите за изпитване, описани в приложения IV и V за превозни средства или приложения VII и VIII за отделен технически възел.

ПРИЛОЖЕНИЕ X

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.
-

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/WP.29/343, който е на разположение на следния електронен адрес: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>.

Правило № 102 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) — Единни разпоредби относно одобряването на:

I. Късо теглително-прикачно устройство (КТПУ)

II. Превозни средства по отношение на монтирането на одобрен тип КТПУ

Дата на влизане в сила: 13 декември 1996 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

ПРАВИЛО

1. Обхват
2. Определения

РАЗДЕЛ I

3. Заявление за одобрение
4. Одобрение
5. Спецификации
6. Промяна на типа КТПУ и разширение на одобрението
7. Съответствие на производството
8. Санкции при несъответствие на производството
9. Окончателно прекратяване на производството
10. Наименования и адреси на техническите служби, провеждащи изпитвания с цел одобряване, както и на административните отдели

РАЗДЕЛ II

11. Заявление за одобрение
12. Одобрение
13. Изисквания по отношение на инсталирането на одобрено КТПУ
14. Промяна на типа превозно средство и разширение на одобрението
15. Съответствие на производството
16. Санкции при несъответствие на производството
17. Окончателно прекратяване на производството
18. Наименования и адреси на техническите служби, провеждащи изпитвания с цел одобряване, както и на административните отдели

ПРИЛОЖЕНИЕ

- Приложение I — Съобщение (Раздел I):
- Приложение II — Съобщение (Раздел II):
- Приложение III — Образец на маркировката за одобрение
- Приложение IV — Изисквания относно изпитванията и техническите характеристики

1. ОБХВАТ
 - 1.1. Настоящото правило се прилага спрямо превозните средства от категориите N₂, N₃, O₃ и O₄.
2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ
 - 2.1. По смисъла на настоящото правило:
 - 2.1.1. „Късо теглително-прикачно устройство (КТПУ)“ е устройство, което позволява да се регулира автоматично пространството между каросерията на теглещите превозни средства и каросерията на ремаркетата, когато ъгловото отклонение на едните спрямо другите налага да се увеличи свободното пространство между тях. Теглително-прикачните устройства, които не осъществяват регулиране на дължините и/или на ъглите вътре в устройството, не влизат в обхвата на настоящото правило
 - 2.1.2. „Одобрение на устройство“ е одобрението на определен тип късо теглително-прикачно устройство в съответствие с изискванията, посочени в раздел I по-долу.
 - 2.1.3. „Одобрение на превозно средство“ е одобрението на превозно средство по отношение на монтирането на одобрено късо теглително-прикачно устройство.
 - 2.1.4. „Тип превозно средство“ означава превозни средства, които не се различават по отношение на следните съществени характеристики:
 - 2.1.4.1. марката и вида на късото теглително-прикачно устройство,
 - 2.1.4.2. дължината и широчината на превозното средство;
 - 2.1.4.3. масата на превозното средство;
 - 2.1.4.4. точките на захващане на късото теглително-прикачно устройство;
 - 2.1.4.5. описанието на превозното средство (напр. камион, влекач, ремарке, полуремарке, ремарке с централна ос);
 - 2.1.4.6. кормилната уредба (напр. допълнително устройство за управление, устройство за управление на ремаркетото);
 - 2.1.5. „Тип късо теглително-прикачно устройство“ означава устройства, които не се различават по отношение на следните съществени характеристики:
 - 2.1.5.1. марката и вида на устройството;
 - 2.1.5.2. принципа на действие;
 - 2.1.5.3. приспособлението за прикрепване върху превозните средства;
 - 2.1.5.4. габаритните размери при максимално и минимално разтегляне;
 - 2.1.5.5. граничните стойности на ъглите на функциониране;
 - 2.1.5.6. кинематичните характеристики по отношение на ъглите на шарнирните връзки.
 - 2.1.6. „Процедура по автоматично прикачване“ Приема се, че процедурата по прикачването е автоматична, когато е достатъчно теглещото превозно средство да се придвижи на заден ход към ремаркетото, за да може прикачването да се осъществи изцяло и правилно, като прикачването се заключва автоматично и включването на съответните устройства за осигуряване на безопасност се указва без никаква външна намеса.

РАЗДЕЛ I

ОДОБРЕНИЕ НА КЪСО ТЕГЛИТЕЛНО-ПРИКАЧНО УСТРОЙСТВО (КТПУ)

3. ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ОДОБРЕНИЕ
 - 3.1. Заявление за одобрение на късо теглително-прикачно устройство (КТПУ) трябва да се подаде от производителя на КТПУ или от негов надлежно упълномощен представител.

- 3.2. То се придружава от следното:
- 3.2.1. подробно описание и оразмерени чертежи в подходящ мащаб на КТПУ и на начина му на инсталиране, в три екземпляра. Представените документи трябва да доказват по задоволителен начин на компетентния орган, че функционирането на КТПУ е надеждно и безопасно;
- 3.2.2. един образец на типа КТПУ, подлежащ на одобряване;
- 3.2.3. в сътрудничество с техническата служба, отговаряща за провеждането на изпитванията за одобрение, се избира състав от превозни средства, които представляват най-неблагоприятната конфигурация и са оборудвани с подлежащото на одобряване КТПУ, като се взема под внимание окачването, масата и максимално разрешените размери, междуосовото разстояние, броя и положението на осите и крайните положения на късото теглително-прикачно устройство. Техническата служба може да изиска предоставяне на повече от един състав превозни средства.
- 3.3. Компетентният орган трябва да удостовери наличието на задоволителни мерки за осигуряване на ефективен контрол за съответствие на производството преди издаването на типово одобрение.
4. ОДОБРЕНИЕ
- 4.1. Всички необходими части за инсталирането и надеждното функциониране на късо теглително-прикачно устройство (напр. частите, подложени на огън и/или на насочени сили, монтирани върху шасито на теглещото превозно средство или ремаркетото и системите за контрол) трябва да бъдат типово одобрени.
- 4.2. Ако късо теглително-прикачно устройство, предоставено за одобряване съгласно настоящото правило, отговаря на изискванията на точка 5 по-долу, за съответния тип късо теглително-прикачно устройство се издава одобрение.
- 4.3. На всеки одобрен тип се присвоява номер на одобрението. Първите му две цифри (00 за правилото в настоящия му вид) указват серията изменения, включваща най-новите съществени технически изменения, направени по правилото към момента на издаване на одобрението. Една и съща страна по договора не може да издава същия номер на друг тип късо теглително-прикачно устройство.
- 4.4. Страните по договора, прилагаша настоящото правило, биват уведомявани за всяко одобрение, разширение на одобрение или отказ за издаване на одобрение на тип КТПУ съгласно настоящото правило, посредством формуляр, който съответства на образца от приложение I към настоящото правило.
- 4.5. На всяко КТПУ, 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:
- 4.5.1. оградена с окръжност, буква „E“, следвана от отличителния номер на страната, издала одобрението ⁽¹⁾;
- 4.5.2. номера на настоящето правило, следван от буквата „R“, тире и номера на одобрението отпадно на окръжността, описана в точка 4.5.1.

⁽¹⁾ 1 за Германия, 2 за Франция, 3 за Италия, 4 за Нидерландия, 5 за Швеция, 6 за Белгия, 7 за Унгария, 8 за Чешката Република, 9 за Испания, 10 за Сърбия и Черна гора, 11 за Обединеното кралство, 12 за Австрия, 13 за Люксембург, 14 за Швейцария, 15 (не е присвоен), 16 за Норвегия, 17 за Финландия, 18 за Дания, 19 за Румъния, 20 за Полша, 21 за Португалия, 22 за Руската федерация, 23 за Гърция, 24 (не е присвоен), 25 за Хърватска, 26 за Словения, 27 за Словакия, 28 за Беларус, 29 за Естония, 30—36 (не са присвоени) и 37 за Турция. Следващите номера се присвояват на други страни, в хронологичния ред, в който те са ратифицирали или са се присъединили към Спогодбата относно приемането на единни условия за одобряване и взаимно признаване на одобренията за оборудване и части за моторните превозни средства. Определените номера ще бъдат изпратени от генералния секретар на ООН до всяка от страните по тази Спогодба.

- 4.6. Маркировката за одобрение трябва да бъде ясна, четлива и незаличима.
- 4.7. Приложение III към настоящото правило дава примери за оформлението на маркировки за одобрение.
5. СПЕЦИФИКАЦИИ
- 5.1. Общи
- 5.1.1. Теглително-прикачното устройство трябва да бъде проектирано, произведено и монтирано по такъв начин, че при нормални условия на експлоатация по път, оборудваните с КТПУ превозни средства да отговарят на изискванията на настоящото правило. Самите теглително-прикачни устройства трябва да отговарят на техническите изисквания на Правило № 55. Трябва да се вземат под внимание допълнителните сили, които биха могли да бъдат предизвикани от монтираното КТПУ по време на работа.
- 5.1.2. КТПУ трябва да функционира по автоматичен начин. Придвижването назад на състава от превозни средства, съединени с късо теглително-прикачно устройство, трябва да бъде възможно без извършването на никакво ръчно въздействие върху КТПУ.
- 5.1.3. ⁽¹⁾ КТПУ, по-специално, трябва да бъде проектирано, произведено и монтирано, така че да издържа на всички усилия, корозия и стареене, на които би могло да бъде подложено (напр. вибрации, влажност, екстремни температурни стойности).
- 5.1.4. КТПУ трябва да позволява на превозните средства да се движат по права линия на равен път, без да бъде необходимо да се прилага необичайно усилие върху кормилната уредба при движение напред или назад.
- 5.1.5. Неизправности на системата
- 5.1.5.1. Всяка неизправност на електрическата система и/или на системата на управление на КТПУ по време на движение на превозното средство трябва да предизвиква удължаване на прикачното устройство, което трябва да остане в това положение. Разделянето на теглещото превозно средство от ремаркетото трябва да се възпрепятства с механични средства при всички условия на експлоатация.
- 5.1.5.2. Всяка неизправност на електрическата система и/или на системата за управление на КТПУ трябва да бъде указана на водача чрез звуков и светлинен сигнал.
- 5.1.6. Когато превозните средства са в покой, не трябва да се предизвика никакво неконтролирано задействане на КТПУ, независимо от обстоятелствата, включително при продължителен престой по нагорнище.
- 5.1.7. Неавтоматично задействане на КТПУ може да се осъществява само когато теглещото превозно средство е в покой. На устройството за управление на теглещото превозно средство трябва постоянно да има поставено указание за включване на спирачката за паркиране.
- 5.1.7.1. Тази операция трябва да бъде управлявана посредством устройство с двойно управление.
- 5.1.7.2. Това устройство за управление трябва да бъде монтирано извън кабината на водача и да бъде разположено на такова място, че операторът да не бъде изложен на риск от нараняване при движението на ремаркетото и да може да вижда опасната зона между двете превозни средства.
- 5.1.7.3. Не трябва да съществува възможност за заключване на устройството за управление в положение на функциониране или то да бъде задействано непреднамерено.
- 5.1.7.4. Движението на ремаркетото трябва да се извършва без придръпвания, със скорост, която не надвишава 50 mm/s.
- 5.1.7.5. При освобождаване на устройството за управление движението трябва да спира незабавно.

⁽¹⁾ Докато се чака да бъдат уточнени еднакви методи на изпитване, производителят на превозното средство трябва да информира техническите служби за своите методи на изпитвания и за резултатите, получени от тях.

- 5.1.8. Придвижването на теглещото превозно средство в посока напред не трябва да предизвика придвижване на ремаркетото в посока назад по отношение на повърхността на пътя.

Изместване на ремаркетото в посока назад, което не надвишава 30 mm, се допуска само в случай на превключване и на реагиране.

- 5.1.9. КТПУ трябва да се връща до своето най-късо право положение на нормално функциониране след извършване на относително ъглово преместване между теглещото превозно средство и ремаркетото, в съответствие с приложение IV.

- 5.1.10. Функционирането на КТПУ не трябва да нарушава динамичната устойчивост на състава от превозни средства. Спазването на това предписание трябва да бъде проверено по време на изпитванията, описани в приложение IV.

- 5.1.11. КТПУ трябва да бъде конструирано така, че да може да бъде прикачвано към или откачвано от превозните средства. Всички операции по прикачването трябва да бъдат автоматични, включително задействането на механичните органи за управление и на частите, подложени на опън и/или на насочени сили. Правилното задействане на системата за заключване трябва да бъде указано или да се вижда лесно от страни на превозното средство, близо до прикачното устройство. В противен случай трябва да бъде инсталиран контролен датчик в кабината на водача. Разрешава се ръчното свързване на управляващите тръбопроводи и на кабелите на електрическите органи за управление, при условие че свързките са леснодостъпни при изправено положение и съставът от превозни средства може да бъде управляван напълно безопасно, без тези тръбопроводи да бъдат свързани.

- 5.1.12. Самото КТПУ при заключено положение трябва да позволява най-малко следното ъглово движение:

	Класическо ремарке	Ремарке с централно разположена ос	Полуремарке
хоризонтално;	$\pm 60^\circ$	$\pm 90^\circ$	$\pm 90^\circ$
вертикално;	$\pm 20^\circ$	$\pm 15^\circ$	$\pm 12^\circ$
аксиално.	$\pm 15^\circ$	$\pm 15^\circ$	—

- 5.1.13. При хидравличните или пневматични КТПУ светлинен сигнал трябва да указва момента, в който КТПУ достига до максимално разтегнато положение. Този сигнал може да бъде същият като светлинния сигнал, указан в точка 5.1.5.2.

- 5.1.14. КТПУ трябва да бъде конструирано така, че когато ъгълът, образуван от теглещото превозно средство и ремаркетото, е различен при прикачено и откачено положение, да не може да се предизвика никакво случайно движение на ремаркетото или ненормално функциониране на КТПУ.

- 5.1.15. На място, което е напълно видимо, дори когато ремаркетото е прикачено, трябва да бъде поставена табелка, указваща максималната маса на теглещото превозно средство и на ремаркетото, както и всички точки на смазване и неговата периодичност.

5.2. Изпитвания

Изпитванията, които КТПУ трябва да премине за своето одобрение, са описани в приложение IV към настоящото правило.

6. ПРОМЯНА НА ТИПА КТПУ И РАЗШИРЕНИЕ НА ОДОБРЕНИЕТО

- 6.1. Административният отдел, одобрил типа КТПУ, се уведомява за всяка промяна на типа КТПУ. Тогава отделът може:

- 6.1.1. да прецени, че направените промени не оказват съществено неблагоприятно въздействие и че устройството продължава да отговаря на изискванията; или

- 6.1.2. да изиска протокол за допълнително изпитване от техническата служба, отговаряща за провеждане на изпитванията.
- 6.2. Потвърждението или отказът на одобрение, в което се посочва изменението, се съобщава по реда на точка 4.3. на страните по договора, прилагащи настоящото правило.
- 6.3. Компетентният орган, който издава разширение на одобрението, му присвоява сериен номер и уведомява за издаването му останалите страни по Спогодбата от 1958 г., прилагащи настоящото правило, посредством уведомителен формуляр, отговарящ на образца в приложение I към настоящото правило.
7. СЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО
- 7.1. Всяко КТПУ, получило одобрение по настоящото правило, трябва да съответства на одобрения тип, като отговаря на изискванията, изложени в точка 5 по-горе.
- 7.2. С цел проверка на спазването на изискванията от точка 7.1., се провеждат подходящи проверки на производството.
- 7.3. По-конкретно, титулярят на одобрението трябва:
- 7.3.1. да гарантира наличието на процедури за ефективен контрол върху качеството на продуктите;
- 7.3.2. да има достъп до оборудването, необходимо за извършване на проверка на съответствието с всеки одобрен тип;
- 7.3.3. да гарантира, че резултатите от изпитванията се записват и че приложените документи остават на разположение в продължение на срок, който се определя съвместно с административната служба;
- 7.3.4. да анализира резултатите от всеки вид изпитване с цел удостоверяване и осигуряване на стабилни характеристики на продуктите с отчитане на отклоненията, допускани в условията на промишленото производство;
- 7.3.5. да гарантира, че за всеки тип превозно средство са извършени достатъчен брой проверки и изпитвания в съответствие с одобренията от компетентния орган методики;
- 7.3.6. да гарантира, че всякакво наличие на изпитвателни образци, които показват несъответствие с въпросния тип изпитване, води до допълнително набирание на образци и нови изпитвания. Предприемат се всички необходими стъпки, за да се възстанови съответствието на съответното производство.
- 7.4. Компетентният орган, издал типовото одобрение, може по всяко време да проверява методите за контрол на съответствието, прилагани във всяка производствена единица.
- 7.4.1. При всяка инспекция на проверяващия инспектор се представят протоколите от изпитванията и документацията за следене на производството.
- 7.4.2. Инспекторът може да подбира случайни образци за изпитване в лабораторията на производителя. Минималният брой образци може да се определя според резултатите от собствените проверки на производителя.
- 7.4.3. Когато нивото на качеството изглежда незадоволително или е необходимо да се провери валидността на извършените изпитвания в приложение на точка 7.4.2. по-горе, инспекторът избира образците, които да се изпратят на техническата служба, провела изпитванията за типово одобрение.
- 7.4.4. Компетентният орган може да извършва всяко изпитване, предписано в настоящото правило.
- 7.4.5. Обичайната честота на инспекциите, разрешени от компетентния орган, трябва да бъде веднъж на всеки две години. В случай че при някоя от проверките са констатирани незадоволителни резултати, компетентният орган гарантира вземането на необходимите мерки за възможно най-бързото възстановяване на съответствието на производството.

8. САНКЦИИ ПРИ НЕСЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО
- 8.1. Одобрение, издадено по отношение на тип КТПУ съгласно настоящото правило, може да бъде отменено, ако не са спазени изискванията, изложени в точка 5 по-горе.
- 8.2. Ако страна по Спогодбата от 1958 г., прилагаща настоящото правило, отмени издадено от нея одобрение, тя уведомява незабавно останалите страни по Спогодбата, прилагащи това правило, посредством уведомителен формуляр, съответстващ на образца от приложение I към настоящото правило.
9. ОКОНЧАТЕЛНО ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО
- 9.1. Ако титулярят на одобрението прекрати напълно производството на типа КТПУ, одобрен в съответствие с настоящото правило, той уведомява за това органа, издал одобрението, който на свой ред уведомява за това останалите страни по Спогодбата от 1958 г., прилагащи настоящото правило, посредством уведомителен формуляр, отговарящ на образца в приложение I към настоящото правило.
10. НАИМЕНОВАНИЯ И АДРЕСИ НА ТЕХНИЧЕСКИТЕ СЛУЖБИ, ПРОВЕЖДАЩИ ИЗПИТВАНИЯ С ЦЕЛ ОДОБРЯВАНЕ, КАКТО И НА АДМИНИСТРАТИВНИТЕ ОТДЕЛИ
- 10.1. Страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, съобщават на секретариата на ООН наименованията и адресите на техническите служби, отговарящи за провеждането на изпитанията, както и на административните отдели, издаващи одобрение, и на които се изпращат формулярите, удостоверяващи одобрение, разширение, отказ за издаване на одобрение или окончателно прекратяване на производство, издадени в други страни.

РАЗДЕЛ II

ОДОБРЕНИЕ НА ПРЕВОЗНИТЕ СРЕДСТВА ПО ОТНОШЕНИЕ НА МОНТИРАНЕТО НА ОДОБРЕН ТИП КТПУ

11. ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ОДОБРЕНИЕ
- 11.1. Заявлението за одобрение на тип превозно средство по отношение на монтирането на КТПУ от одобрен тип се подава от производителя на превозното средство или от негов надлежно упълномощен представител.
- 11.2. То се придружава от споменатите по-долу документи в три екземпляра, съдържащи следните данни:
- 11.3. подробно описание на типа превозно средство и на частите, които са свързани с КТПУ, включително оразмерен чертеж на точките на закрепване, както и сведенията и документите, посочени в приложение II;
- 11.4. По искане на компетентния орган се представя формулярът за одобрение (т. е. посоченият в приложение I към настоящото правило формуляр) за всеки отделен тип КТПУ.
- 11.5. На техническата служба, която провежда изпитванията за одобрение, се предоставя превозно средство, представително за подлежащия на одобрение тип, оборудвано с КТПУ.
- 11.5.1. 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 има отрицателно въздействие върху резултатите от проверките, що се отнася до изискванията на настоящото правило.

- 11.6. Компетентният орган трябва да удостовери наличието на задоволителни мерки за осигуряване на ефективен контрол за съответствие на производството преди издаването на типово одобрение.
- 11.7. При операциите по прикачване, които се различават от обичайните операции, трябва да бъдат предоставяни специални указания за експлоатация, които по-специално трябва да съдържат указания относно прикачването и откачването при различни режими на експлоатация (напр. при наклонено положение). Всяко превозно средство трябва да бъде придружено от горепосочените специални инструкции.
12. ОДОБРЕНИЕ
- 12.1. Ако превозното средство, представено за одобрение съгласно настоящото правило, е оборудвано с одобрено КТПУ и отговаря на изискванията на точка 13 по-долу, за този тип превозно средство се издава одобрение.
- 12.2. На всеки одобрен тип се присвоява номер на одобрението. Първите две цифри (00 за правилото в настоящия му вид) означават серията от изменения, включващи най-новите съществени технически изменения в правилото към момента на издаване на одобрение. Една и съща страна по договора не може да регистрира друг тип превозно средство под същия номер.
- 12.3. Известието за издаване на одобрение, разширение или отказ на тип превозно средство съгласно настоящото правило трябва да се изпрати до страните страните по договора, прилагачи настоящото правило посредством формуляр, в съответствие с образеца от приложение 2 към настоящото правило.
- 12.4. На всяко превозно средство, което съответства на одобрен по настоящото правило тип, на видно и леснодостъпно място, посочено във формуляра за одобрение, се поставя международна маркировка за одобрението, състояща се от:
- 12.4.1. оградена с окръжност, буква „E“, следвана от отличителния номер на страната, издала одобрението ⁽¹⁾;
- 12.4.2. номера на настоящето правило, следван от буквата „R“, тире и номера на одобрението отъясно на окръжността, описана в точка 12.4.1.
- 12.5. Ако превозното средство съответства на одобрен тип по едно или няколко правила, приложени към Спогодбата, в държавата, издала одобрение по настоящото правило, то символът, описан в точка 12.4.1., не е необходимо да се повтаря; в такъв случай номерата на правилото и одобрението, както и допълнителните символи на всички правила, съгласно които е било издадено одобрение в държавата, издала одобрение по настоящото правило, трябва да се поставят във вертикални колони отъясно на символа, описан в точка 12.4.1.
- 12.6. Маркировката за одобрение трябва да бъде ясна, четлива и незаличима.
- 12.7. Маркировката за одобрение се поставя в близост до или на табелката с данни за превозното средство, поставена от производителя.
- 12.8. Приложение III към настоящото правило дава примери за оформлението на маркировки за одобрение.
13. ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА МОНТИРАНЕТО НА ОДОБРЕНО КТПУ
- 13.1. Изискванията на точка 5.1. от раздел I, с изключение на точка 5.1.12., трябва да бъдат спазвани, когато КТПУ е монтирано на превозното средство, въпреки евентуалното влияние, което това може да оказва функционирането на превозното средство.

⁽¹⁾ 1 за Германия, 2 за Франция, 3 за Италия, 4 за Нидерландия, 5 за Швеция, 6 за Белгия, 7 за Унгария, 8 за Чешката Република, 9 за Испания, 10 за Сърбия и Черна гора, 11 за Обединеното кралство, 12 за Австрия, 13 за Люксембург, 14 за Швейцария, 15 (не е присвоен), 16 за Норвегия, 17 за Финландия, 18 за Дания, 19 за Румъния, 20 за Полша, 21 за Португалия, 22 за Руската федерация, 23 за Гърция, 24 (не е присвоен), 25 за Хърватска, 26 за Словения, 27 за Словакия, 28 за Беларус, 29 за Естония, 30—36 (не са присвоени) и 37 за Турция. Следващите номера се присвояват на други страни, в хронологичния ред, в който те са ратифицирали или са се присъединили към Спогодбата относно приемането на единни условия за одобряване и взаимно признаване на одобренията за оборудване и части за моторните превозни средства. Определените номера ще бъдат изпратени от генералния секретар на ООН до всяка от страните по тази Спогодба.

- 13.2. По време на експлоатация КТПУ не трябва да възпрепятства движението на превозните средства, на които е монтирано. Приема се, че това условие е изпълнено, когато са спазени изискванията за изпитване, посочени в приложение IV.
- 13.3. Предупредителен сигнал, посочен в точки 5.1.5.2. и 5.1.13. от раздел I.
- 13.3.1. Звуковото устройство трябва да се намира в кабината на водача, който трябва да може да го чува ясно при всякакви обстоятелства, когато превозното средство е в режим на нормална експлоатация.
- 13.3.2. Светлинният сигнал трябва да бъде червен на цвят и да бъде разположен на арматурното табло, в обхвата на прякото зрително поле на водача; той трябва да бъде лесно видим също и през деня.
- 13.4. Операциите по прикачването и откачването трябва да бъдат възможни за извършване при ъгли на прикачване до 50° по хоризонтал надясно и наляво, до 10° по вертикал нагоре и надолу с класически ремаркета, до 6° по вертикал нагоре и надолу с ремаркета с централно разположени оси и до 7° с ремаркета с изместена в двете посоки ос; следователно изпълнението на операциите по прикачването на ремаркетото трябва да бъде възможно до позициите, които отговарят на горепосочените ъгли между теглещото превозно средство и прикачните оси на ремаркетото, без да бъде необходима намесата на допълнителен персонал.
- При извършване на операция по автоматично прикачване е разрешено да се предвиди една временна позиция преди осъществяването на окончателното прикачване. Тази временна позиция трябва да позволява безопасното маневриране на състава от превозни средства. Когато крайната операция трябва да се извърши ръчно, разстоянието между двете превозни средства трябва да бъде най-малко 500 mm.
- 13.5. Трябва да бъде във възможностите на един човек в изправено положение да позиционира прикачните устройства преди операцията по прикачване, без да бъде необходимо използването на инструменти. Това изискване се прилага също по отношение на съединяването и разединяването на спирачните тръбопроводи и на електрическите кабели.
- 13.6. Общи изисквания
- За да може да се осъществи автоматично прикачване, е необходимо ухото на прикачната ос да може да се регулира по вертикал до височината на центъра на прикачното устройство при всички нормални условия на движение и функциониране.
14. ПРОМЯНА НА ТИПА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО И РАЗШИРЕНИЕ НА ОДОБРЕНИЕТО
- 14.1. Административният отдел, одобрил типа превозно средство, се уведомява за всяко изменение на типа превозно средство. Тогава отделът може:
- 14.1.1. да прецени, че направените промени не оказват съществено неблагоприятно въздействие и че устройството продължава да отговаря на изискванията; или
- 14.1.2. да изиска протокол за допълнително изпитване от техническата служба.
- 14.2. Потвърждението или отказът на одобрение, в което се посочват измененията, се съобщават по реда на точка 12.3. на страните по договора, прилагащи настоящото правило.
- 14.3. Компетентният орган, който издава разширение на одобрението, му присвоява сериен номер и уведомява за издаването му останалите страни по Спогодбата от 1958 г., прилагащи настоящото правило, посредством уведомителен формуляр, отговарящ на образеца в приложение II към настоящото правило.
15. СЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО
- 15.1. Всяко превозно средство, получило одобрение по настоящото правило, трябва да бъде произведено така, че да съответства на одобрения тип, като отговаря на изискванията от точка 13. по-горе.
- 15.2. С цел проверка на спазването на изискванията на точка 15.1., се провеждат подходящи проверки на производството.

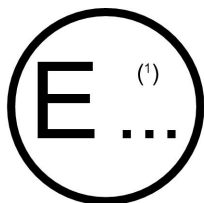
- 15.3. По-конкретно, титулярят на одобрението трябва:
- 15.3.1. да гарантира наличието на процедури за ефективен контрол върху качеството на продуктите да осигурява налични процедури за ефективен качествен контрол на превозните средства по отношение на всички аспекти при спазването на изискванията, изложени в точка 13 по-горе;
- 15.3.2. да има достъп до оборудването, необходимо за извършване на контрол на съответствието на всеки одобрен тип;
- 15.3.3. да гарантира, че резултатите от изпитанията се записват и че приложените документи остават на разположение в продължение на срок, който се определя съвместно с административната служба;
- 15.3.4. да анализира резултатите от всеки вид изпитване с цел удостоверяване и осигуряване на стабилни характеристики на продуктите с отчитане на отклоненията, допускани в условията на промишленото производство;
- 15.3.5. да гарантира, че за всеки тип превозно средство са извършени достатъчен брой проверки и изпитвания в съответствие с одобренията от компетентния орган методики;
- 15.3.6. да гарантира, че всякакво наличие на изпитвателни образци, които показват несъответствие с въпросния тип изпитване, води до допълнително набиране на образци и нови изпитвания. Предприемат се всички необходими стъпки, за да се възстанови съответствието на съответното производство.
- 15.4. Компетентният орган, издал типовото одобрение, може по всяко време да проверява методите за контрол на съответствието, прилагани във всяка производствена единица.
- 15.4.1. При всяка инспекция на проверяващия инспектор се представят протоколите от изпитванията и документацията за следене на производството.
- 15.4.2. Инспекторът може да подбира случайни образци за изпитване в лабораторията на производителя. Минималният брой образци може да се определя според резултатите от собствените проверки на производителя.
- 15.4.3. Когато нивото на качеството изглежда незадоволително или е необходимо да се провери валидността на извършените изпитвания в приложение на точка 15.4.2. по-горе, инспекторът избира образците, които да се изпратят на техническата служба, провела изпитванията за типово одобрение.
- 15.4.4. Компетентният орган може да извършва всяко изпитване, предписано в настоящото правило.
- 15.4.5. Обичайната честота на инспекциите, разрешени от компетентния орган, трябва да бъде веднъж на всеки две години. В случай че при някоя от проверките са констатирани незадоволителни резултати, компетентният орган гарантира вземането на необходимите мерки за възможно най-бързото възстановяване на съответствието на производството.
16. САНКЦИИ ПРИ НЕСЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО
- 16.1. Одобрение, издадено по отношение на тип превозно средство съгласно настоящото правило, може да бъде отменено, ако не са спазени изискванията, изложени в точка 13 по-горе.
- 16.2. Ако страна по Спогодбата, прилагаща настоящото правило, отмени издадено от нея одобрение, тя уведомява незабавно останалите страни по Спогодбата, прилагащи това правило, посредством уведомителен формуляр, съответстващ на образца от приложение II към настоящото правило.
17. ОКОНЧАТЕЛНО ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО
- 17.1. 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 останалите страни по Спогодбата от 1958 г., прилагащи настоящото правило, посредством уведомителен формуляр, отговарящ на образца в приложение II към настоящото правило.

18. НАИМЕНОВАНИЯ И АДРЕСИ НА ТЕХНИЧЕСКИТЕ СЛУЖБИ, ПРОВЕЖДАЩИ ИЗПИТВАНИЯ С ЦЕЛ ОДОБРЯВАНЕ, КАКТО И НА АДМИНИСТРАТИВНИТЕ ОТДЕЛИ
 - 18.1. Страните по Спогодбата, прилагачи настоящото правило, съобщават на секретариата на ООН наименованията и адресите на техническите служби, отговарящи за провеждането на изпитанията, както и на административните отдели, издаващи одобрение и на които се изпращат формулярите, удостоверяващи одобрение, разширение, отказ за издаване на одобрение или окончателно прекратяване на производство, издадени в други страни.
-

ПРИЛОЖЕНИЕ I

СЪОБЩЕНИЕ

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

Относно: ⁽²⁾

ИЗДАДЕНО ОДОБРЕНИЕ
 РАЗШИРЕНО ОДОБРЕНИЕ
 ОТКАЗАНО ОДОБРЕНИЕ
 ОТМЯНА НА ОДОБРЕНИЕ
 ОКОНЧАТЕЛНО ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

издадено от: Наименование на администрацията:

.....

на КТПУ съгласно Правило № 102, раздел I

Одобрение №:

Разширение №:

1. Търговско наименование или марка на КТПУ:
2. Тип КТПУ:
3. Наименование и адрес на производителя:
4. Наименование и адрес на представителя на производителя, ако има такъв:
5. Кратко описание на КТПУ:
6. Тип
- 6.1. Превозно средство, върху което е изпитвано КТПУ:
- 6.2. Кратко описание, включително сведенията, отнасящи се до точка 3.2.3.:
7. Минимално свободно пространство между моторното превозно средство и тегленото превозно средство:
8. Максимално удължаване на устройството:
9. Ограничения при експлоатация върху използваните превозни средства ⁽²⁾: (напр. камион, влекач, ремарке, полуремарке, ремарке с централна ос).
 Максимално допустима маса на ремаркетото:
- Максимално допустима маса на влекача:
10. КТПУ е представено за типово одобрение на:
11. Техническа служба, отговаряща за провеждането на изпитване за одобряване:
12. Дата на протокола от изпитването, издаден от службата:
13. Номер на изпитвателния протокол, издаден от службата:
14. Издадено/разширено/отказано/отменено одобрение ⁽²⁾:
15. Местоположение на маркировката за одобрение върху КТПУ:
16. Място:
17. Дата:
18. Подпис:
19. Към настоящото се прилага списък на документите, подадени в административната служба, издала одобрението, и предоставяни при поискване.

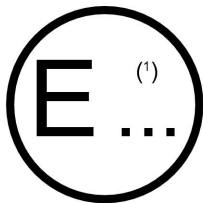
(¹) Отличителен номер на страната, която е издала/разширила/отказала/отменила одобрение (вж. разпоредбите относно одобрението в правилото).

(²) Ненужното се зачерква.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

СЪОБЩЕНИЕ

(Максимален формат: A4 (210 × 297 mm))



издадено от: Наименование на администрацията:

.....

Относно ⁽²⁾:

ИЗДАДENO ОДОБРЕНИЕ
 РАЗШИРЕНО ОДОБРЕНИЕ
 ОТКАЗАНО ОДОБРЕНИЕ
 ОТМЯНА НА ОДОБРЕНИЕ
 ОКОНЧАТЕЛНО ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

на тип превозно средство по отношение на монтирането на КТПУ, одобрено по реда на раздел II на Правило № 102

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. Категория на превозното средство: N₂, N₃, O₃, O₄ ⁽²⁾:
6. Кратко описание на типа превозно средство, на което е монтирано КТПУ (напр. камион, влекач, ремарке, полуремарке, ремарке с централна ос):
- Максимално допустима маса на ремаркетото:
- Максимално допустима маса на влекача:
7. Търговско наименование или марка на късото теглително-прикачно(и) устройство(а) и неговия/техните номер(а) за типово одобрение:
8. Минимално свободно пространство между теглещото превозно средство и тегленото превозно средство:
9. Максимална дължина на превозните средства заедно с КТПУ в работно положение:
10. Ограничение относно превозните средства, които могат да се прикачват към този тип превозно средство:
11. Превозното средство е представено за одобрение на:
12. Техническа служба, отговаряща за провеждането на изпитване за одобряване:
13. Дата на протокола от изпитването, издаден от службата:
14. Номер на изпитвателния протокол, издаден от службата:
15. Одобрение издадено/разширено/отказано/отменено ⁽²⁾:
16. Местоположение на маркировката за одобрение върху превозното средство:
17. Място:
18. Дата:
19. Подпис:
20. Към настоящото се прилага списък на документите, подадени в административната служба, издала одобрението, 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 III

ОБРАЗЕЦ НА МАРКИРОВКАТА ЗА ОДОБРЕНИЕ



a = 8 mm (минимум)

Горепозначената маркировка за одобрение, поставена на КТПУ, показва, че съответното КТПУ е одобрено в Нидерландия (Е4), съгласно Правило № 102 с одобрение № 002439. Първите две цифри от номера на одобрението указват, че одобрението е било издадено в съответствие с изискванията на правило № 102 в първоначалния му вид.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

ИЗИСКВАНИЯ ОТНОСНО ИЗПИТВАНИЯТА И ТЕХНИЧЕСКИТЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ⁽¹⁾

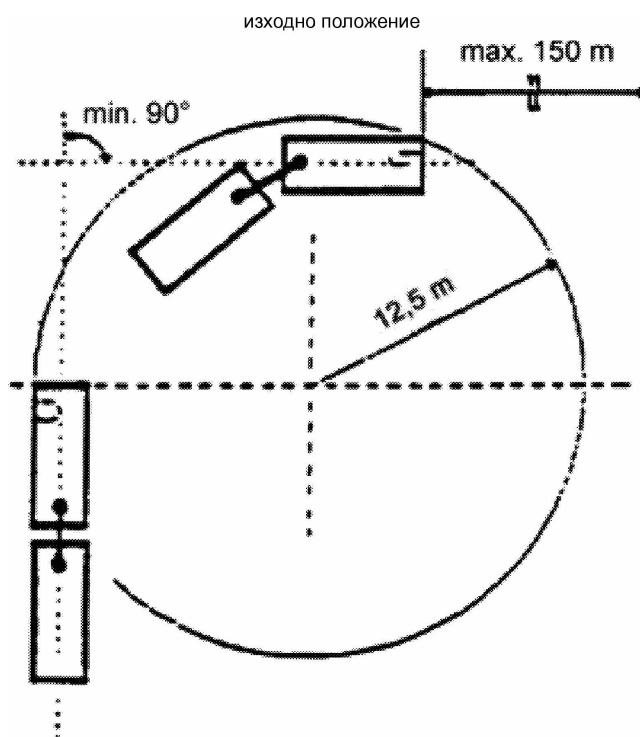
(вж. точка 5.1.10.)

1. РАЗСТОЯНИЕ, НЕОБХОДИМО ЗА ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ НА ПОЛОЖЕНИЕТО НА КТПУ

- 1.1. Съставът от теглещо превозно средство и ремарке, разположен в права линия, тръгва с движение напред и описва крива с външен радиус 12,5 m и спира, когато теглещото превозно средство опише ъгъл 90° (ъгъл на завъртане около неговия център на тежестта). След това съставът от превозни средства се привежда в движение с възможно най-голямо ускорение, за да достигне скорост 30 ± 2 km/h, която се поддържа до края на изпитването. Пълното прибиране на КТПУ трябва да се получи в рамките на 150 m от началната точка на ускоряване (вж. фигура 1 по-долу).

Това изпитване трябва да се извърши в посока наляво и в посока надясно.

Фигура 1



Забележка: Спазването на тези изисквания не гарантира, че цялата дължина на състава от превозни средства отговаря на нормативните изисквания при всички условия на управление.

- 1.2. Техническата служба трябва да установи, че се получава известно съкращаване на дължината на КТПУ през целия период на движение напред на теглещото превозно средство.

2. УСТОЙЧИВОСТ НА СЪСТАВА ОТ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

За одобренията, издавани по реда на раздели I и II, устойчивостта трябва да се измерва при изпитвания на път, извършвани при спазване на следните условия:

⁽¹⁾ За целите на одобренията, издавани по реда на раздел II, техническата служба може да вземе предвид изпитванията, проведени за целите на раздел I.

- 2.1. УСЛОВИЯ НА ИЗПИТВАНЕ
- 2.1.1. Условия относно натоварването
- 2.1.1.1. Превозните средства трябва да бъдат в натоварено положение, като разпределението на масата между осите трябва да отговора на посоченото разпределение на масата от производителите на превозните средства; когато са предвидени няколко варианта на натоварване на осите, разпределението на максималната маса между осите трябва да бъде такова, че масата върху всяка ос да е пропорционална на максимално допустимата маса за всяка ос.
- 2.1.1.2. Височината на центъра на тежестта на превозните средства трябва да бъде най-малко 1,7 m.
- Действителните условия на натоварване трябва да бъдат посочени в протокола от изпитването. При превозни средства, които са конструирани да функционират с център на тежестта ненадвишаващ 1,7 m, изпитването, по усмотрение на одобряващия орган, може да се проведе при тази по-ниска стойност.
- В този случай е необходимо максималната височина на центъра на тежестта да бъде посочена върху табелката с техническите данни, предвидена в точка 5.1.1.5.
- 2.1.2. Изпитването трябва да се извърши с предписаните скорости за всеки тип изпитване.
- Когато максималната конструктивна скорост на дадено превозното средство е по-ниска от предписаната скорост за дадено изпитване, тогава то трябва да се извърши с максималната скорост на превозното средство.
- 2.1.3. Пътят трябва да бъде равен и покритието му да предлага добро сцепление.
- 2.1.4. Изпитванията трябва да се провеждат при отсъствие на вятър, който би могъл да повлияе на резултатите.
- 2.1.5. В началото на изпитванията гумите трябва да бъдат студени и налягането им да отговаря на предписаното от производителя на превозните средства или от производителя на гумите за ефективно носения от колелата товар, когато превозното средство е в покой. Използват се нови по същество гуми.
- 2.1.6. Предписаните технически характеристики трябва да се постигат без реакции на самоусилване, без допускане на отклонение на превозните средства от траекторията им и без появата на необичайни вибрации в кормилната и прикачната система.
- 2.2. ИЗПИТВАНЕ ЗА УСТОЙЧИВОСТ ПРИ ДВИЖЕНИЕ ПО ПРАВА ЛИНИЯ
- 2.2.1. Превозните средства трябва да преминат това изпитване със скорост $85^{+5/-0}$ km/h и да останат в права линия. По време на изпитването трябва да бъде възможно изминаването на права отсечка от път, без да бъде необходимо водачът да коригира посоката в по-голяма степен от нормалното.
- 2.2.2. ⁽¹⁾ Провеждането на изпитване за аварийно спиране по права линия от максимална скорост 60 km/h до пълно спиране, при средна стойност на отрицателното ускорение не по-малко от 4 m/s^2 , не трябва да предизвиква изливане на състава от превозни средства извън лента на движение с ширина 3,5 m.
- 2.2.3. При потегляне напред от положение на покой с ускорение не по-малко от 2 m/s^2 между превозните средства не трябва да се предизвиква движение от такъв характер, че водачът да бъде затруднен при упражняването на контрол над състава от превозни средства. (Когато определен състав от превозни средства не е в състояние да достигне предписаното за това изпитване ускорение, тогава изпитването трябва да се извърши с максималното възможно ускорение).
- 2.2.4. По време на горепосочените изпитвания не трябва да настъпва никаква трайна деформация.
- 2.3. СМЯНА НА ЛЕНТАТА НА ДВИЖЕНИЕ
- 2.3.1. При симулиране на изпреварване, според определението в допълнението, извършено със скорост, нарастваща до достигане на 80 km/h, водачът не трябва да се затруднява при управлението на състава от превозни средства.
- 2.3.2. При движение със скорост 20 km/h преминаването от едната към другата страна на платното най-малко три пъти, като кормилото се завърта възможно най-бързо и в най-крайно възможно положение, не трябва да предизвиква никакъв контакт между превозните средства, нито повреждане на КТПУ (ширина на платното 10 m).

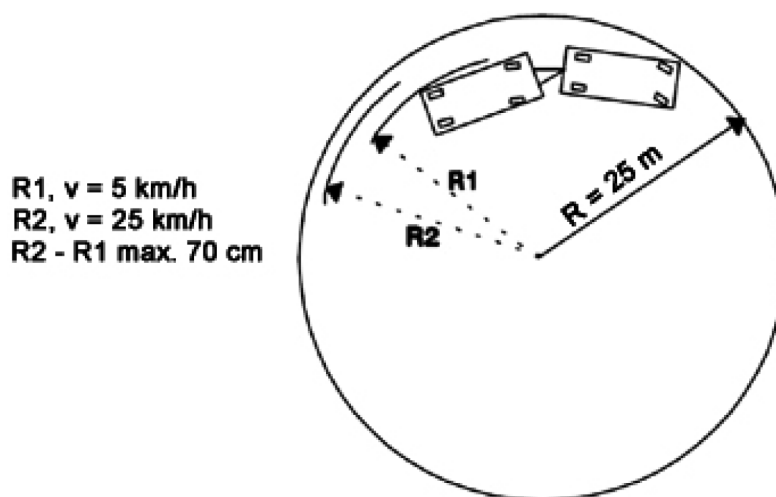
⁽¹⁾ Техническата служба трябва да вземе под внимание преобладаващата конфигурация на състава от превозни средства.

3. ИЗПИТВАНЕ ЗА КРЪГОВО ДВИЖЕНИЕ

- 3.1. Разположеният в права линия състав от превозни средства тръгва от положение на покой, като описва крива с радиус 25 m, достигайки скорост 20km/h с ускорение от $2 \pm 10\% \text{ m/s}^2$. Това не трябва да предизвиква движение между превозните средства от такъв характер, че да затруднява водача да упражнява контрол над състава от превозни средства.
- 3.2. След като влекачът и ремаркетото започнат непрекъсваемо кръгово движение, предният външен край на теглещото превозно средство трябва да описва окръжност с радиус 25 m при постоянна скорост от 5 km/h. Измерва се окръжността, описана от задния външен край на ремаркетото. Това движение се повтаря при същите условия, но при скорост от 25 km/h ± 1 km/h.

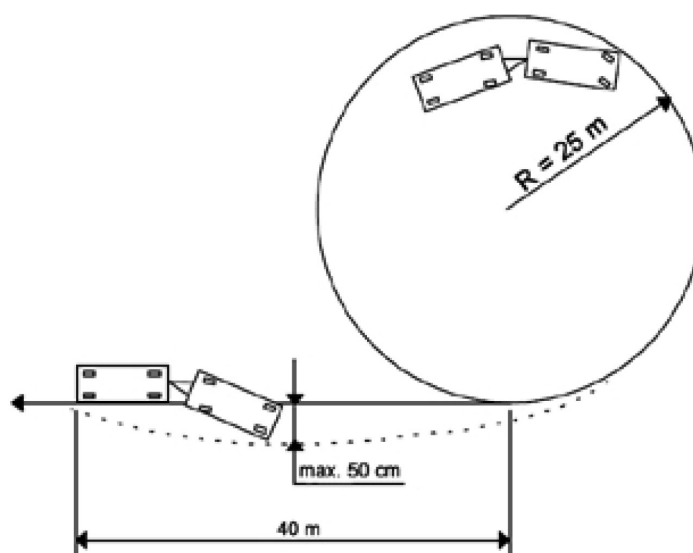
По време на тези маневри задният външен край на ремаркетото, който се движи със скорост от 25 km/h ± 1 km/h, не трябва да се измества с повече от 0,70 m извън окръжността, описана по време на движението с постоянна скорост от 5 km/h (вж. фигура 2 по-долу).

Фигура 2



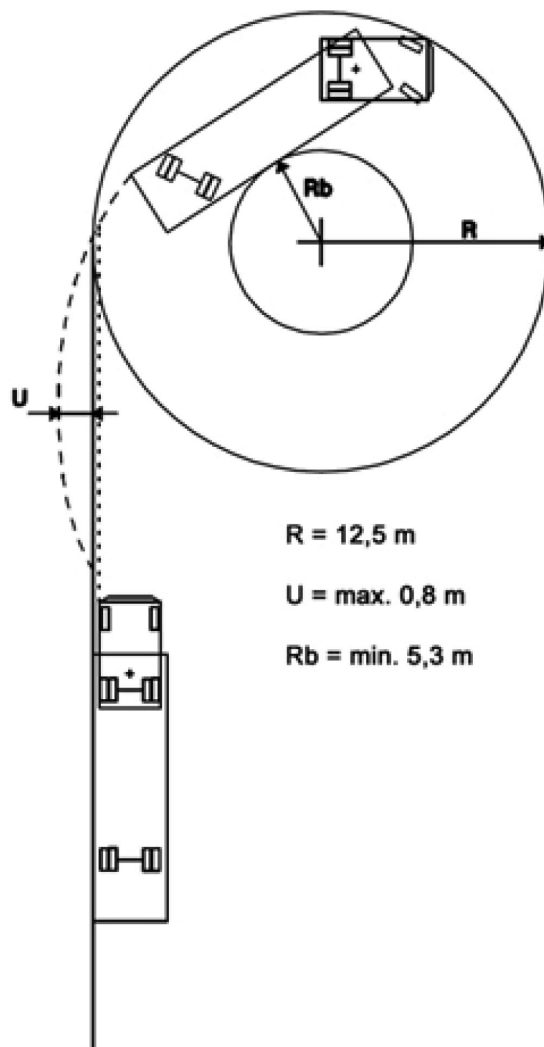
- 3.3. Нито една част на ремаркетото не трябва да излиза с повече от 0,5 m от допирателната към окръжност с радиус 25 m, когато то е теглено от превозно средство, което напуска кръгообразната траектория на движение по допирателната, поддържайки скорост от 25 km/h. Това поведение на ремаркетото трябва да се запази от точката на допиране до окръжността до точка, отстояща на 40 m върху допирателната. Отвъд тази точка ремаркетото трябва да се движи без голямо отклоняване и без необичайни вибрации в кормилната уредба (вж. фигура 3 по-долу).

Фигура 3



- 3.4. Всяко моторно превозно средство или състав от превозни средства, намиращи се в движение, трябва да бъде в състояние да опише окръжност с външен радиус 12,50 m и вътрешен радиус 5,30 m. Това изпитване трябва да се проведе в посока наляво и в посока надясно. В точката, в която съставът от превозни средства влиза по допирателната в окръжността, нито една част от него не трябва да излиза от тази допирателна с повече от 0,80 m отвъд пресечната точка (виж фигура 4).

Фигура 4

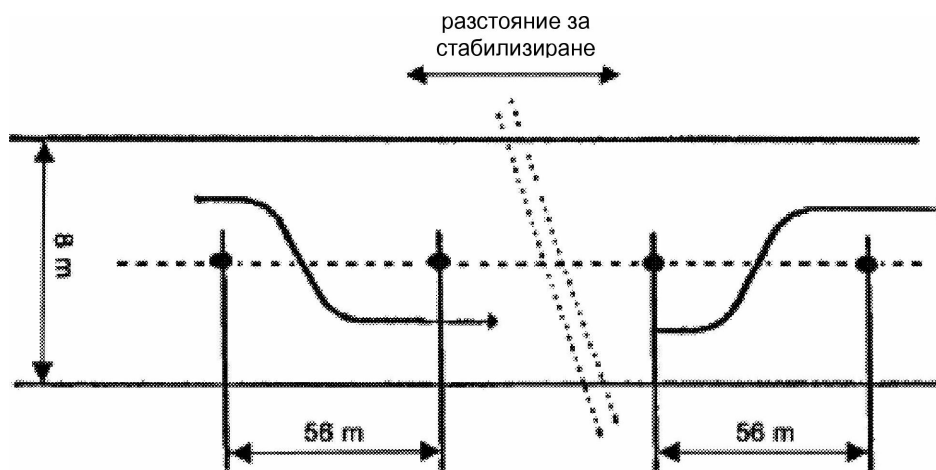


4. НАКЛОНИ
- 4.1. Когато съставът от превозни средства е поставен в права линия по дължина и при нормално положение за експлоатация:
- 4.1.1. не трябва да съществува възможност за случаен контакт между някоя част на тегличното устройство и теглещото превозно средство или ремаркетото, когато превозните средства са разположени под относителен вертикален ъгъл от 6° ;
- 4.1.2. не трябва да бъде възможен никакъв контакт между каросериите на теглещото превозно средство и ремаркетото под относителен вертикален ъгъл от 5° .
- 4.2. По усмотрение на техническата служба изискванията на точки 4.1.1. и 4.1.2. могат да бъдат проверени чрез изчисления.

Допълнение

ОТСЕЧКА ЗА ИЗПРЕВАРВАНЕ

(вж. точка 2.3.1.)



Забележка: Това разположение на лентата може да подлежи на преразглеждане, ако бъде заменено от стандарт ISO.

СЪОБЩЕНИЕ ЗА ЧИТАТЕЛИТЕ

Институциите решиха, че занапред в техните текстове няма да се съдържа позоваване на последното изменение на цитираните актове.

Освен ако не е посочено друго, позоваванията на актове в публикуваните тук текстове се отнасят към актуалната версия на съответния акт.