

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств****Рабочая группа по общим предписаниям,  
касающимся безопасности****113-я сессия**

Женева, 10–13 октября 2017 года

Пункт 9 предварительной повестки дня

**Правила № 116 (противоугонные системы  
и системы охранной сигнализации)****Предложение по поправкам к Правилам № 116  
о единообразных предписаниях, касающихся защиты  
автотранспортных средств от несанкционированного  
использования и официального утверждения  
устройства для предотвращения  
несанкционированного использования****Представлено специальным представителем GRSG  
по международному официальному утверждению типа  
комплектного транспортного средства\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен специальным представителем Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), по международному официальному утверждению типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС). На одной из предыдущих сессий GRSG решила разделить Правила № 116 на три отдельных правила, касающиеся соответственно устройств для предотвращения несанкционированного использования, иммобилизаторов и системы охранной сигнализации транспортных средств (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/89, пункт 51). В настоящем документе предлагается внести поправки к существующим Правилам № 116 с целью исключить положения, касающиеся иммобилизаторов и системы охранной сигнализации транспортных средств, и сохранить положения, относящиеся к устройствам для предотвращения несанкционированного использования. В его основу положен главным образом неофициальный документ GRSG-112-39, распространенный в ходе 112-й сессии GRSG (см. пункт 34 доклада ECE/TRANS/WP.29/GRSG/91).

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2016–2017 годы (ECE/TRANS/254, пункт 159, и ECE/TRANS/2016/28/Add.1, направление деятельности 3.1) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



## Правила ООН № 116

### **Единообразные предписания, касающиеся защиты автотранспортных средств от несанкционированного использования и официального утверждения устройства для предотвращения несанкционированного использования**

#### **1. Область применения**

Настоящие Правила применяются:

- 1.1 К официальному утверждению транспортного средства категории M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub><sup>1</sup> в отношении его устройств для предотвращения несанкционированного использования.
- 1.2 Установка устройств на транспортных средствах других категорий является факультативной, однако любое такое установленное устройство должно отвечать всем соответствующим предписаниям настоящих Правил.
- 1.3 По просьбе производителя Договаривающиеся стороны могут предоставлять официальные утверждения на основании настоящих Правил в отношении транспортных средств других категорий и устройств, предназначенных для установки на таких транспортных средствах.

#### **2. Определения**

- 2.1 «Компонент» означает устройство, подпадающее под требования настоящих Правил и предназначенное для того, чтобы служить частью транспортного средства, которое может быть официально утверждено по типу конструкции независимо от транспортного средства, если это четко предусмотрено в настоящих Правилах.
- 2.2 «Отдельный технический узел» означает устройство, подпадающее под требования настоящих Правил и предназначенное для того, чтобы служить частью транспортного средства, которое может быть официально утверждено по типу конструкции отдельно, но только в связи с одним или более конкретными типами транспортного средства, если это четко предусмотрено в настоящих Правилах.
- 2.3 «Производитель» означает лицо или орган, отвечающие перед органом, предоставляющим официальное утверждение, за все аспекты процесса официального утверждения по типу конструкции и за обеспечение соответствия производства. Данное лицо или данный орган не обязательно должны принимать участие во всех этапах изготовления транспортного средства, системы, компонента или отдельного технического узла, подлежащих официальному утверждению.

---

<sup>1</sup> В соответствии с определениями, приведенными в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (R.E.3) (документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6) ([www.unece.org/trans/main/wp29/wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wgs/wp29gen/wp29resolutions.html)).

- 2.4 «Тип транспортного средства» означает категорию механических транспортных средств, не имеющих между собой различий в отношении следующих основных аспектов:
- 2.4.1 обозначения типа производителем;
  - 2.4.2 устройства и конструкции компонента или компонентов транспортного средства, на которые действует устройство для предотвращения несанкционированного использования;
  - 2.4.3 типа устройства для предотвращения несанкционированного использования.
- 2.5 «Устройство для предотвращения несанкционированного использования» означает систему, предназначенную для предотвращения несанкционированного приведения в действие двигателя обычными средствами или использования другого источника энергии основного двигателя транспортного средства в комбинации по крайней мере с одной системой, которая:
- a) блокирует рулевое управление;
  - b) блокирует передаточный механизм;
  - c) блокирует механизм переключения передач; или
  - d) блокирует тормоза.
- В случае системы, блокирующей тормоза, отключение этого устройства не должно приводить к автоматическому растормаживанию вопреки намерениям водителя.
- 2.6 «Рулевое управление» означает рулевой привод, рулевую колонку и детали ее облицовки, рулевой вал, рулевую передачу и все другие компоненты, которые непосредственно влияют на эффективность устройства для предотвращения несанкционированного использования.
- 2.7 «Комбинация» означает один из специально разработанных и изготовленных вариантов блокирующей системы, который при надлежащем его включении обеспечивает срабатывание блокирующей системы.
- 2.8 «Ключ» означает любое устройство, сконструированное и изготовленное для того, чтобы служить в качестве средства управления блокирующей системой, сконструированной таким образом, чтобы ею можно было управлять только при помощи этого устройства.
- 2.9 «Непрерывно изменяющийся код» означает электронный код, состоящий из нескольких элементов, комбинация которых изменяется произвольно после каждого срабатывания передатчика.

### **3. Заявка на официальное утверждение**

- 3.1 Заявка на официальное утверждение по типу конструкции транспортного средства или компонента в отношении настоящих Правил должна подаваться их производителем.
- 3.2 К заявке прилагается информационный документ, соответствующий образцу, приведенному в приложении 1, с описанием технических характеристик устройства для предотвращения несанкционированного использования и метода (методов) установки на каждой модели и типе транспортного средства, на котором предполагается установить защитное устройство.

- 3.3 транспортное средство (транспортные средства)/компонент (компоненты), представляющее/представляющий (представляющие) тип (типы), подлежащий (подлежащие) официальному утверждению, представляется технической службе, отвечающей за проведение испытаний на официальное утверждение.

## 4. Официальное утверждение

- 4.1 Если тип, представленный на официальное утверждение на основании настоящих Правил, отвечает предписаниям соответствующей части (частей) настоящих Правил, то данный тип считается официально утвержденным.
- 4.2 Каждому официально утвержденному типу присваивается номер официального утверждения. Его первые две цифры (в настоящее время 00, что соответствует Правилам в их первоначальном варианте) указывают на серию поправок, включающую самые последние [основные] технические изменения, внесенные в Правила к моменту предоставления официального утверждения. Одна и та же Договаривающаяся сторона не может присвоить этот номер другому типу транспортного средства или компонента, определение которого приведено в настоящих Правилах.
- 4.3 Договаривающиеся стороны Соглашения, применяющие настоящие Правила, уведомляются об официальном утверждении или распространении официального утверждения по типу конструкции посредством карточки, соответствующей образцу, приведенному в приложении 2 к настоящим Правилам.
- 4.4 На каждом транспортном средстве или компоненте, соответствующем типу, официально утвержденному на основании настоящих Правил, проставляется на видном и легкодоступном месте, указанном в регистрационной карточке официального утверждения, международный знак официального утверждения, состоящий:
- 4.4.1 из круга с проставленной в нем буквой «E», за которой следует отличительный номер страны, предоставившей официальное утверждение<sup>2</sup>, и
- 4.4.2 номера настоящих Правил, за которым следует буква «R», тире и номер официального утверждения, которые проставляются справа от круга, предусмотренного в пункте 4.4.1.
- 4.5 Если данный тип соответствует типу, официально утвержденному на основании других прилагаемых к Соглашению правил ООН в той же стране, которая предоставила официальное утверждение на основании настоящих Правил, то обозначение, предписанное в пункте 4.4.1, повторять не следует; в этом случае номера правил, на основании которых было выдано официальное утверждение в стране, предоставившей официальное утверждение на основании настоящих Правил, должны быть расположены в вертикальных колонках, помещаемых справа от обозначения, предусмотренного в пункте 4.4.1.
- 4.6 Знак официального утверждения должен быть четким и нестираемым.

<sup>2</sup> В соответствии с определениями, содержащимися в приложении 3 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (CP.3) (документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6) ([www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html)).

- 4.7 В случае транспортного средства знак официального утверждения помещается рядом с прикрепляемой производителем табличкой, на которой приводятся характеристики транспортного средства, или на этой табличке.
- 4.9 В приложении 3 к настоящим Правилам приводятся примеры схем знаков официального утверждения.

## **5. Официальное утверждение транспортного средства категории M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub> в отношении его устройств для предотвращения несанкционированного использования**

- 5.1 Общие технические требования
- 5.1.1 Устройство для предотвращения несанкционированного использования должно быть сконструировано таким образом, чтобы его необходимо было отключать:
- 5.1.1.1 для запуска двигателя при помощи обычного привода и
- 5.1.1.2 управления транспортным средством, вождения или перемещения транспортного средства вперед при помощи его собственной тяги.
- 5.1.1.3 Предписание пункта 5.1.1 может быть выполнено одновременно с операциями, описанными в пунктах 5.1.1.1 и 5.1.1.2, или до их проведения.
- 5.1.2 Выполнение требований, предусмотренных в пункте 5.1.1, должно обеспечиваться посредством поворота одного ключа.
- 5.1.3 Если система действует при вставленном в замок ключе, то, за исключением случая, предусмотренного в пункте 5.2.1.5, извлечение ключа должно обеспечивать срабатывание устройства, упомянутого в пункте 5.1.1, или приведение его в состояние готовности к срабатыванию.
- 5.1.4 Устройство для предотвращения несанкционированного использования, упомянутое в пункте 5.1.1 выше, и компоненты транспортного средства, на которые оно воздействует, должны быть сконструированы таким образом, чтобы его нельзя было быстро и незаметно открыть, отключить или вывести из строя, например при помощи недорогих, общедоступных инструментов, оборудования или изделий, которые можно легко спрятать.
- 5.1.5 Устройство для предотвращения несанкционированного использования должно быть установлено на транспортном средстве в качестве элемента оригинального оборудования (т.е. оборудования, устанавливаемого производителем транспортного средства до первой розничной продажи). Оно должно быть установлено таким образом, чтобы в заблокированном положении даже после снятия его корпуса его можно было демонтировать только с помощью специальных инструментов. Если устройство для предотвращения несанкционированного использования можно отключить путем удаления винтов, то эти винты, если они являются съемными, должны перекрываться элементами заблокированного защитного устройства.
- 5.1.6 Механические блокирующие системы должны обеспечивать по крайней мере 1 000 различных комбинаций ключа или число комбинаций, равное общему количеству производимых ежегодно транспортных средств, если оно меньше 1 000. На транспортных

- средствах одного и того же типа частота использования определенной комбинации должна составлять приблизительно 1 на 1 000.
- 5.1.7 Электрические/электронные блокирующие системы, например с дистанционным управлением, должны иметь по крайней мере 50 000 возможных комбинаций и непрерывно изменяющийся код и/или обеспечивать опробование в течение не менее 10 дней, например не более 5 000 возможных комбинаций за 24 ч для не менее чем 50 000 возможных комбинаций.
- 5.1.8 Что касается характера устройства для предотвращения несанкционированного использования, то должны применяться пункты 5.1.6 или 5.1.7.
- 5.1.9 Кодированные обозначения ключа и замка не должны быть видны.
- 5.1.10 Замок должен быть сконструирован, изготовлен и установлен таким образом, чтобы в замкнутом положении поворот замыкающего цилиндра с приложением крутящего момента менее 2,45 Нм был возможен лишь с помощью парного ключа; кроме того,
- 5.1.10.1 для замыкающих цилиндров с цилиндрическими штифтами допускается смежное расположение не более двух идентичных штифтов, перемещающихся в одном и том же направлении, а доля идентичных штифтов в замке не должна превышать 60%;
- 5.1.10.2 для замыкающих цилиндров с плоскими штифтами допускается смежное расположение не более двух идентичных штифтов, перемещающихся в одном и том же направлении, а доля идентичных штифтов в замке не должна превышать 50%.
- 5.1.11 Устройства для предотвращения несанкционированного использования должны быть такими, чтобы при работающем двигателе исключалась любая вероятность внезапного эксплуатационного отказа, особенно в случае блокировки, которая может поставить под угрозу безопасность дорожного движения.
- 5.1.11.1 Должна быть исключена возможность приведения в действие устройств для предотвращения несанкционированного использования без предварительной установки органов управления двигателем в выключенное положение и последующего действия, не являющегося непрерывным продолжением остановки двигателя, либо без предварительной установки органов управления двигателем в выключенное положение, когда транспортное средство находится в неподвижном состоянии с приведенным в действие стояночным тормозом или когда скорость транспортного средства не превышает 4 км/ч.
- 5.1.11.2 В случае устройств для предотвращения несанкционированного использования, которые срабатывают при извлечении ключа, должно предусматриваться либо частичное выдвижение ключа минимум на 2 мм до срабатывания этого устройства, либо наличие предохранительного устройства для недопущения случайного извлечения или частичного выдвижения ключа.
- 5.1.11.3 Пункты 5.1.10, 5.1.10.1 или 5.1.10.2 и 5.1.11.2 применяются только к устройствам, предусматривающим использование механических ключей.
- 5.1.12 Использование сервопривода допускается лишь для включения и/или отключения устройства для предотвращения несанкционированного использования. Работа этого устройства должна обеспечиваться при помощи любого подходящего средства, не требующего электропитания.

- 5.1.13 Запуск двигателя транспортного средства обычным способом должен быть возможен только после отключения устройства для предотвращения несанкционированного использования.
- 5.1.14 Устройства для предотвращения несанкционированного использования, препятствующие растормаживанию тормозов транспортного средства, допускаются только в тех случаях, когда рабочие элементы тормозов удерживаются в заблокированном положении с помощью чисто механического устройства. В этом случае предписания пункта 5.1.13 не применяются.
- 5.1.15 Если устройство для предотвращения несанкционированного использования оборудовано приспособлением для предупреждения водителя, то оно должно приводиться в действие в момент открывания двери со стороны водителя, за исключением того случая, когда это устройство уже было приведено в действие, а ключ – вынут.
- 5.2 Особые технические требования
- Помимо общих технических требований, предусмотренных в пункте 5.1, устройство для предотвращения несанкционированного использования должно отвечать особым условиям, предписанным ниже.
- 5.2.1 Устройства для предотвращения несанкционированного использования, действующие на рулевое управление
- 5.2.1.1 Устройство для предотвращения несанкционированного использования, действующее на рулевое управление, должно отключать рулевое управление. До запуска двигателя восстанавливают нормальную работу рулевого управления.
- 5.2.1.2 Если устройство для предотвращения несанкционированного использования приведено в рабочее состояние, то должна исключаться возможность его несрабатывания.
- 5.2.1.3 Устройство для предотвращения несанкционированного использования должно по-прежнему отвечать требованиям пунктов 5.1.11, 5.2.1.1, 5.2.1.2 и 5.2.1.4 после 2 500 циклов замыкания в каждом направлении при испытании на износостойкость, описание которого содержится в части 1 приложения 4 к настоящим Правилам.
- 5.2.1.4 Устройство для предотвращения несанкционированного использования, приведенное в рабочее состояние, должно отвечать одному из нижеперечисленных критериев:
- 5.2.1.4.1 Оно должно быть достаточно прочным, чтобы выдерживать без повреждения рулевого механизма, которое может поставить под угрозу безопасность движения, крутящий момент в 300 Нм, приложенный к оси рулевого вала в обоих направлениях в статических условиях.
- 5.2.1.4.2 Оно должно иметь механизм для проворачивания или скольжения, с тем чтобы система выдерживала постоянно либо периодически крутящий момент не менее 100 Нм. Система блокировки должна неизменно выдерживать этот крутящий момент после испытания, предписанного в части 2 приложения 4 к настоящим Правилам.
- 5.2.1.4.3 Оно должно иметь механизм, обеспечивающий свободное вращение рулевого колеса на заблокированном рулевом вале. Механизм блокировки должен быть достаточно прочным, чтобы выдерживать крутящий момент в 200 Нм, приложенный к оси рулевого вала в обоих направлениях в статических условиях.
- 5.2.1.5 Если устройство для предотвращения несанкционированного использования сконструировано таким образом, что ключ можно из-

вельч в положении, не являющемся положением, в котором рулевое управление отключено, то его конструкция должна исключать возможность его случайной установки в этом положении и извлечения ключа.

- 5.2.1.6 Если один из компонентов выходит из строя, что затрудняет применение предписаний, касающихся крутящего момента и перечисленных в пунктах 5.2.1.4.1, 5.2.1.4.2 и 5.2.1.4.3, и при этом система управления остается в заблокированном положении, то эта система отвечает предусмотренным требованиям.
- 5.2.2 Устройства для предотвращения несанкционированного использования путем воздействия на передаточный механизм или тормоза
- 5.2.2.1 Устройство для предотвращения несанкционированного использования, действующее на передаточный механизм, должно препятствовать вращению ведущих колес транспортного средства.
- 5.2.2.2 Устройство для предотвращения несанкционированного использования путем воздействия на тормоза должно затормаживать по меньшей мере одно колесо с каждой стороны по крайней мере одной оси.
- 5.2.2.3 Если устройство для предотвращения несанкционированного использования приведено в рабочее состояние, то должна исключаться возможность его несрабатывания.
- 5.2.2.4 Должна исключаться возможность случайной блокировки передаточного механизма либо тормозов, когда ключ находится в замке устройства для предотвращения несанкционированного использования, даже если действует или приведено в рабочее положение устройство, препятствующее запуску двигателя. Эти предписания не применяются в тех случаях, когда устройства, используемые для другой, дополнительной цели, отвечают требованиям пункта 5.2.2 настоящих Правил, и для обеспечения этой дополнительной функции требуется замок, соответствующий вышеизложенным условиям (например, электрический стояночный тормоз).
- 5.2.2.5 Противоугонное устройство должно быть сконструировано и изготовлено таким образом, чтобы оно полностью сохраняло свою эффективность даже при определенной степени износа в результате 2 500 циклов блокировки в каждом направлении. В случае противоугонного устройства, действующего на тормоза, это касается каждой механической или электрической детали устройства.
- 5.2.2.6 Если устройство для предотвращения несанкционированного использования допускает возможность извлечения ключа в положении, не являющемся положением блокировки передаточного механизма или тормозов, то оно должно быть сконструировано таким образом, чтобы исключалась возможность случайной установки этого устройства в такое положение и извлечения ключа.
- 5.2.2.7 В случае использования противоугонного устройства, действующего на передаточный механизм, оно должно быть достаточно прочным, чтобы выдерживать без повреждений, которые могут поставить под угрозу безопасность движения, приложенный в обоих направлениях в статических условиях крутящий момент, на 50% превышающий максимальный момент, который может действовать на передаточный механизм в обычных условиях. При определении величины этого пробного момента необходимо принимать в расчет не максимальный момент двигателя, а максимальный момент, который может быть передан через сцепление или автоматическую коробку передач.



- 5.2.2.8 В случае транспортного средства, оснащенного противоугонным устройством, действующим на тормоза, это устройство должно быть в состоянии удерживать груженое транспортное средство в стационарном положении под 20-процентным уклоном либо на 20-процентном подъеме.
- 5.2.2.9 В случае транспортного средства, оснащенного защитным устройством, действующим на тормоза, требования настоящих Правил не должны истолковываться в качестве отступления от Правил ООН № 13 или 13-Н даже при его несрабатывании.
- 5.2.3 Устройства для предотвращения несанкционированного использования, действующие на механизм переключения передач
- 5.2.3.1 Устройство для предотвращения несанкционированного использования, действующее на механизм переключения передач, должно препятствовать переключению передач.
- 5.2.3.2 В коробках передач с ручным управлением рычаг переключения передач должен блокироваться только в положении заднего хода; кроме того, допускается блокировка в нейтральном положении.
- 5.2.3.3 В автоматических коробках передач, в которых предусмотрено «стояночное» положение, блокировку осуществляют лишь в «стояночном» положении; кроме того, допускается блокировка в нейтральном положении и/или в положении заднего хода.
- 5.2.3.4 В автоматических коробках передач, в которых не предусмотрено «стояночное» положение, блокировка допускается лишь в нейтральном положении и/или в положении заднего хода.
- 5.2.3.5 Противоугонное устройство должно быть сконструировано и изготовлено таким образом, чтобы оно полностью сохраняло свою эффективность даже при определенной степени износа в результате 2 500 циклов блокировки в каждом направлении.
- 5.3 Электромеханические и электронные устройства для предотвращения несанкционированного использования
- 5.3.1 Электромеханические и электронные устройства для предотвращения несанкционированного использования, если таковые установлены, должны отвечать требованиям, предусмотренным в пунктах 5.1 и 5.2 выше.
- 5.3.2 Если технология использования данного устройства такова, что пункт 5 не применяется, то необходимо проверить, были ли приняты надлежащие меры по сохранению безопасности транспортного средства. Процесс функционирования этих устройств должен предполагать использование средств безопасности, позволяющих предотвратить любой риск блокировки или случайного выхода из строя, что могло бы создать проблемы с точки зрения безопасности транспортного средства.

## **6. Модификация типа и распространение официального утверждения**

- 6.1 Каждая модификация типа транспортного средства или компонента оборудования доводится до сведения органа по официальному утверждению типа, который предоставил официальное утверждение данному типу транспортного средства или компонента оборудования. В таком случае этот орган по официальному утверждению типа либо:

- a) решает, по согласованию с производителем, что новое официальное утверждение типа должно быть предоставлено; либо
- b) применяет процедуру, изложенную в пункте 6.1.1 (Пересмотр) ниже, и, если это применимо, процедуру, изложенную в пункте 6.1.2 (Распространение) ниже.

#### 6.1.1 Пересмотр

Если сведения, зарегистрированные в информационных документах, изменились и орган по официальному утверждению типа приходит к заключению, что внесенные изменения не будут иметь значительных неблагоприятных последствий и что в любом случае педали управления по-прежнему отвечают требованиям, то изменение обозначают как «пересмотр».

В таком случае орган по официальному утверждению типа при необходимости издает пересмотренные страницы информационных документов, четко указывая на каждой пересмотренной странице характер изменения и дату переиздания. Считается, что сводный обновленный вариант информационных документов, сопровождаемый подробным описанием изменения, отвечает данному требованию.

#### 6.1.2 Изменение обозначают как «распространение», если помимо изменения данных, зарегистрированных в информационных документах,

- a) требуются дополнительные осмотры или испытания; либо
- b) изменились какие-либо данные в карточке сообщения (за исключением приложений к ней); либо
- c) запрашивается официальное утверждение на основании более поздней серии поправок после ее вступления в силу.

#### 6.2 Подтверждение официального утверждения или отказ в официальном утверждении вместе с указанием изменений доводится до сведения Договаривающихся сторон Соглашения, применяющих настоящие Правила, в соответствии с процедурой, описанной в пункте 4.3 выше.

#### 6.3 Орган по официальному утверждению типа, распространяющий официальное утверждение, присваивает порядковый номер каждой карточке сообщения, составляемой для такого распространения.

## 7. Процедуры проверки соответствия производства

Процедуры проверки соответствия производства должны соответствовать процедурам, изложенным в приложении 1 к Соглашению (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.3), с учетом нижеследующих требований:

#### 7.1 Транспортные средства/компоненты согласно настоящим Правилам должны быть изготовлены таким образом, чтобы они соответствовали официально утвержденному типу и отвечали предписаниям, изложенным в надлежащей части (частях) настоящих Правил.

#### 7.2 В случае каждого типа транспортного средства или компонента проводятся испытания, предписанные в надлежащей части (частях) настоящих Правил на основе статистического контроля и произ-

вольной выборки согласно одной из регулярных процедур обеспечения качества.

- 7.3 Компетентный орган, предоставивший официальное утверждение, может в любое время проводить соответствие методов контроля, применяемых в рамках каждой производственной единицы. Обычно такие проверки проводятся один раз в два года.

## **8. Санкции, налагаемые в случае несоответствия производства**

- 8.1 Официальное утверждение типа транспортного средства/компонента, предоставленное на основании настоящих Правил, может быть отменено, если не соблюдаются требования, изложенные в пункте 7 выше.
- 8.2 Если какая-либо Договаривающаяся сторона Соглашения, применяющая настоящие Правила, отменяет предоставленное ею ранее официальное утверждение, она немедленно уведомляет об этом другие Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, посредством карточки, отвечающей образцам, приведенным в приложении 2.

## **9. Окончательное прекращение производства**

- 9.1 Если владелец официального утверждения полностью прекращает производство типа транспортного средства/компонента, официально утвержденного на основании настоящих Правил, он сообщает об этом компетентному органу, предоставившему официальное утверждение. По получении надлежащего сообщения данный орган уведомляет об этом другие Договаривающиеся стороны Соглашения, применяющие настоящие Правила, посредством карточки, отвечающей образцу, приведенному в приложении 2.

## **10. Названия и адреса технических служб, уполномоченных проводить испытания для официального утверждения, и органов по официальному утверждению типа**

- 10.1 Договаривающиеся стороны Соглашения, применяющие настоящие Правила, сообщают Секретариату Организации Объединенных Наций названия и адреса технических служб, уполномоченных проводить испытания для официального утверждения, а также органов по официальному утверждению типа, которые предоставляют официальное утверждение и которым следует направлять выдаваемые в других странах регистрационные карточки официального утверждения, распространения официального утверждения, отказа в официальном утверждении или отмены официального утверждения.

## Приложение 1

(Максимальный формат: А4 (210 мм × 297 мм))

### Информационный документ

на основании Правил № 116 ООН, касающихся систем официального утверждения ЕЭК по типу конструкции транспортного средства в отношении устройств для предотвращения несанкционированного использования

1. Общие положения
  - 1.1 Модель (фабричная марка производителя): .....
  - 1.2 Тип: .....
  - 1.3 Средства идентификации типа при наличии маркировки на устройстве<sup>1</sup>: .....
  - 1.3.1 Место проставления этой маркировки: .....
  - 1.4 Категория транспортного средства<sup>2</sup>: .....
  - 1.5 Название и адрес производителя: .....
  - 1.6 Место проставления знака официального утверждения ЕЭК: .....
  - 1.7 Адрес(а) сборочного(ых) предприятия(ий): .....
2. Общие характеристики конструкции транспортного средства
  - 2.1 Фотографии и/или чертежи транспортного средства, представляющего данный тип: .....
  - 2.2 Управление: левостороннее/правостороннее<sup>3</sup> .....
3. Различные данные
  - 3.1 Устройства для предотвращения несанкционированного использования транспортного средства
    - 3.1.1 Защитное устройство:
      - 3.1.1.1 Подробное описание типа транспортного средства в отношении расположения и конструкции оборудования управления или блока, на которые воздействует защитное устройство: .....
      - 3.1.1.2 Чертежи защитного устройства и его креплений на транспортном средстве: .....
      - 3.1.1.3 Техническое описание устройства: .....
      - 3.1.1.4 Подробная информация об использовании блокирующих комбинаций: .....

<sup>1</sup> Если средство идентификации типа включает знаки, не имеющие отношения к описанию типа транспортного средства, компонента или отдельного технического узла, охватываемых в настоящем информационном документе, то такие знаки указываются в документации в виде обозначения «?» (например, ABC??123??).

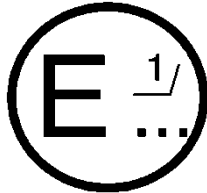
<sup>2</sup> В соответствии с определениями, содержащимися в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) (документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6) ([www.unecce.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unecce.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html)).

<sup>3</sup> Ненужное вычеркнуть.

## Приложение 2

### Сообщение

(Максимальный формат: А4 (210 × 297 мм))



направленное: Название административного органа:  
 .....  
 .....  
 .....

касающееся<sup>2</sup>: ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ  
 РАСПРОСТРАНЕНИЯ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ  
 ОТКАЗА В ОФИЦИАЛЬНОМ УТВЕРЖДЕНИИ  
 ОТМЕНЫ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ  
 ОКОНЧАТЕЛЬНОГО ПРЕКРАЩЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА

типа транспортного средства в отношении его устройств для предотвращения несанкционированного использования на основании Правил № 116 ООН

Официальное утверждение № ..... Распространение № .....

Основание для распространения:

Раздел I

1. Общие положения
  - 1.1 Модель (фабричная марка производителя): .....
  - 1.2 Тип: .....
  - 1.3 Средства идентификации типа при наличии маркировки на транспортном средстве/компоненте/отдельном техническом узле<sup>2, 3</sup>: .....
  - 1.3.1 Место проставления этой маркировки: .....
  - 1.4 Категория транспортного средства<sup>4</sup>: .....
  - 1.5 Название и адрес производителя: .....
  - 1.6 Место проставления знака официального утверждения ЕЭК: .....
  - 1.7 Адрес(а) сборочного(ых) предприятия(ий): .....

<sup>1</sup> Отличительный номер страны, предоставившей официальное утверждение/распространившей официальное утверждение/отказавшей в официальном утверждении/отменившей официальное утверждение (см. положения Правил, касающиеся официального утверждения).

<sup>2</sup> Ненужное вычеркнуть (в некоторых случаях, когда делается более одной записи, нет необходимости в вычеркивании каких-либо положений).

<sup>3</sup> Если средство идентификации типа включает знаки, не имеющие отношения к описанию типа транспортного средства, компонента или отдельного технического узла, охватываемых в настоящем информационном документе, то такие знаки указываются в документации в виде обозначения «?» (например, ABC??123??).

<sup>4</sup> В соответствии с определениями, содержащимися в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) (документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6) ([www.unecce.org/trans/main/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unecce.org/trans/main/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html)).

Раздел II

1. Дополнительная информация (где это применимо): см. добавление
2. Техническая служба, уполномоченная проводить испытания: .....
3. Дата составления протокола испытания: .....
4. Номер протокола испытания: .....
5. Замечания (если они имеются): см. добавление
6. Место:.....
7. Дата: .....
8. Подпись:.....
9. К настоящему сообщению прилагается индекс информационного пакета, который был передан административному органу, предоставившему официальное утверждение, и который может быть получен по запросу.

Добавление

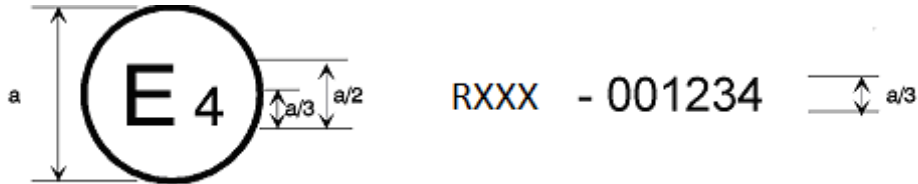
к свидетельству об официальном утверждении ЕЭК по типу конструкции № ....., касающееся официального утверждения по типу конструкции транспортного средства на основании Правил № 116 ООН

1. Дополнительная информация: .....
- 1.1 Краткое описание устройства (устройств) для предотвращения несанкционированного использования и частей транспортного средства, на которые оно (они) воздействует (воздействуют):.....
2. Замечания:.....

## Приложение 3

### Схемы знаков официального утверждения

(см. пункты 4.4–4.4.2 настоящих Правил)



$a = 8$  мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что данный тип был официально утвержден в Нидерландах (E4) на основании Правил № 116 ООН под номером официального утверждения 001234. Первые две цифры (00) номера официального утверждения указывают, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с требованиями Правил № 116 ООН в их первоначальном виде.

## Приложение 4 – Часть 1

### Процедура испытания на износостойкость устройств для предотвращения несанкционированного использования, действующих на рулевое управление

1. Испытательное оборудование  
Испытательное оборудование состоит:
  - 1.1 из арматуры для крепления образца рулевого управления в комплекте с установленным на нем устройством для предотвращения несанкционированного использования, как это определено в пункте 2.5 настоящих Правил;
  - 1.2 приспособления для приведения в действие и отключения устройства для предотвращения несанкционированного использования, которое должно предусматривать использование ключа;
  - 1.3 приспособления для поворота рулевого вала относительно устройства для предотвращения несанкционированного использования.
2. Метод испытания
  - 2.1 Образец рулевого управления, снабженного устройством для предотвращения несанкционированного использования, крепится к арматуре, упомянутой в пункте 1.1 выше.
  - 2.2 Один цикл испытания состоит из следующих операций:
    - 2.2.1 Начальное положение. Устройство для предотвращения несанкционированного использования отключается, а рулевой вал поворачивается до такого положения, которое предотвращает включение устройства для предотвращения несанкционированного использования, если только данный тип устройства не предусматривает возможность блокировки в любом положении рулевого управления.
    - 2.2.2 Рабочее положение. Устройство для предотвращения несанкционированного использования переводится из нерабочего в рабочее положение при помощи ключа.
    - 2.2.3<sup>1</sup> Приведение в действие. Рулевой вал вращается таким образом, чтобы прикладываемый к нему крутящий момент при включении устройства для предотвращения несанкционированного использования составлял  $40 \pm 2$  Нм.
    - 2.2.4 Отключение. Устройство для предотвращения несанкционированного использования отключается при помощи обычных средств, причем для облегчения отключения крутящий момент уменьшается до нуля.
    - 2.2.5<sup>1</sup> Выведение из рабочего положения. Рулевой вал вращается до такого положения, при котором исключается возможность приведения устройства для предотвращения несанкционированного использования в действие.
    - 2.2.6 Вращение в противоположную сторону. Повторить операции, описание которых приводится в пунктах 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 и 2.2.5, но при этом рулевой вал вращать в противоположном направлении.

<sup>1</sup> Если устройство для предотвращения несанкционированного использования предусматривает возможность блокировки в любом положении рулевого управления, то процедуры, описание которых приводится в пунктах 2.2.3 и 2.2.5, опускаются.

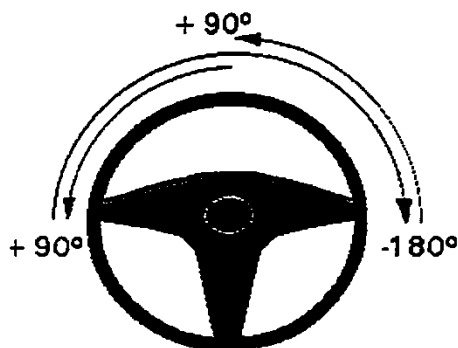


- 2.2.7      Временной интервал между двумя последовательными включениями этого устройства должен составлять, по крайней мере, 10 с.
- 2.3        Цикл испытания на износ повторяется соответствующее количество раз, как это определено в пункте 5.2.1.3 настоящих Правил.

## Приложение 4 – Часть 2

### Процедура испытания на износостойкость устройств для предотвращения несанкционированного использования, действующих на рулевое управление, с применением приспособления для ограничения крутящего момента

1. Испытательное оборудование  
Испытательное оборудование состоит:
  - 1.1 из арматуры для установки соответствующих частей системы рулевого управления или, если испытание проводится на укомплектованном транспортном средстве, подъемной системы, способной поднять все управляемые колеса таким образом, чтобы они не касались поверхности земли, и
  - 1.2 устройства или устройств, способных развить и измерить крутящий момент, прилагаемый к рулевому управлению, как это предписано в пункте 2.3. Погрешность в измерениях должна составлять не более 2%.
2. Описание процедуры испытания
  - 2.1 Если испытание проводится на укомплектованном транспортном средстве, то не должно быть никакого соприкосновения между всеми управляемыми колесами транспортного средства и поверхностью земли.
  - 2.2 Замок рулевого управления приводится в действие таким образом, чтобы рулевое управление было заблокировано.
  - 2.3 К рулевому колесу прилагается крутящий момент для обеспечения его вращения.
  - 2.4 Цикл испытаний включает вращение рулевого колеса на  $90^\circ$ , затем вращение в противоположном направлении на  $180^\circ$ , после чего вновь следует вращение на  $90^\circ$  в первоначальном направлении (см. рисунок);  
один цикл =  $+90^\circ/-180^\circ/+90^\circ$  при допустимом отклонении  $\pm 10\%$ .



- 2.5 Продолжительность цикла составляет  $20 \pm 2$  с.
- 2.6 Проводится пять циклов испытания.
- 2.7 В ходе каждого цикла испытания минимальная зарегистрированная величина крутящего момента должна быть выше, чем величина, указанная в пункте 5.2.1.4.2 настоящих Правил.

## Приложение 5

### Электромагнитная совместимость

*Примечание:* Для испытания на электромагнитную совместимость применяется либо пункт 1, либо пункт 2 в зависимости от наличия испытательного оборудования.

#### 1. Метод ИСО

##### 1.1 Устойчивость к помехам в линиях питания

Передача испытательных импульсов 1, 2a/2b, 3a, 3b, 4 и 5a/5b в соответствии с международным стандартом ISO 7637-2:2004 по линиям питания, а также по другим соединениям устройства, которые могут быть функционально связаны с линиями питания.

Что касается импульса 5, то на транспортных средствах, оснащенных генератором переменного тока с внутренним ограничительным диодом, может применяться импульс 5b, а в других случаях – импульс 5a.

Что касается импульса 2, то в этом случае всегда применяется импульс 2a, а импульс 2b может применяться по договоренности между производителем транспортного средства и техническими службами, предоставляющими официальное утверждение.

##### 1.2 Устройство в отключенном и во включенном состоянии

Испытательные импульсы 1–5 передаются со степенью интенсивности III. Требуемое функциональное состояние в отношении всех передаваемых испытательных импульсов указано в таблице 1.

Таблица 1

**Интенсивность/функциональное состояние  
(для линий питания)**

Испытательный импульс №	Уровень испытания	Функциональное состояние
1	III	C
2a	III	B
2b	III	C
3a	III	A
3b	III	A
4	III	B
5a/5b	III	A

##### 1.3 Устойчивость к помехам в сигналопроводящих линиях

Провода, не соединенные с линиями питания (например, специальные сигналопроводящие линии), подвергаются испытанию в соответствии с международным стандартом ISO 7637-3:1995 (и Corr.1). Требуемое функциональное состояние в отношении всех передаваемых испытательных импульсов указано в таблице 2.

Таблица 2  
**Уровень испытания /функциональное состояние**  
**(для сигналопроводящих линий)**

<i>Испытательный импульс №</i>	<i>Уровень испытания</i>	<i>Функциональное состояние</i>
3a	III	C
3b	III	A

- 1.4 Устойчивость к излучаемым высокочастотным помехам  
 Испытание на устойчивость устройства на транспортном средстве может быть проведено в соответствии с техническими предписаниями и переходными положениями, приведенными в поправках серии 04 к Правилам № 10 ООН, а также методами, описанными в приложении 6 для транспортных средств и в приложении 9 для отдельного технического узла.
- 1.5 Электрические помехи, создаваемые электростатическими разрядами  
 Испытание на устойчивость к электрическим помехам проводится в соответствии с техническим докладом ISO/TR 10605-1993.
- 1.6 Излучение  
 Испытания проводятся в соответствии с техническими предписаниями и переходными положениями, приведенными в поправках серии 04 к Правилам № 10 ООН, а также методами, описанными в приложениях 4 и 5 для транспортных средств либо в приложениях 7 и 8 для отдельного технического узла.
2. Метод МЭК
- 2.1 Электромагнитное поле  
 Устройство подвергается базовому испытанию. Оно подвергается испытанию воздействием электромагнитного поля, описанному в публикации IEC 839-1-3-1998, испытание А-13, с частотным диапазоном 20–1 000 МГц и при уровне напряженности поля 30 В/м.  
 Кроме того, устройство подвергается испытаниям на устойчивость к проводимым и индуцируемым электрическим импульсам, связанным с переходными процессами, которые описаны в соответствующих положениях международного стандарта ISO 7637, части 1:1990, 2:1990 и 3:1995.
- 2.2 Электрические помехи, создаваемые электростатическими разрядами  
 Устройство подвергается базовому испытанию. Оно подвергается испытанию на воздействие электростатического разряда, описанному либо в EN 61000-4-2, либо в ISO/TR 10605-1993 по выбору производителя.
- 2.3 Излучение  
 Устройство подвергается испытанию на подавление радиопомех согласно техническим предписаниям и переходным положениям, приведенным в поправках серии 04 к Правилам № 10 ООН, а также методу испытаний, описанному в приложениях 4 и 5 для транспортных средств и в приложениях 7 и 8 для отдельного технического узла.

## Приложение 6

### Технические требования к механическим выключателям

1. Цилиндр выключателя не должен выступать более чем на 1 мм над поверхностью кузова, и выступающая часть должна иметь коническую форму.
  2. Соединение между сердечником цилиндра и корпусом цилиндра должно выдерживать растягивающую силу в 600 Н и крутящий момент в 25 Нм.
  3. Цилиндр выключателя должен быть защищен от просверливания.
  4. Профиль ключа должен иметь не менее 1 000 значимых индивидуальных особенностей.
  5. Выключатель не должен срабатывать, если используется ключ, имеющий всего одну индивидуальную особенность, отличную от соответствующей индивидуальной особенности ключа, предусмотренного для данного выключателя.
  6. Отверстие для ключа внешнего выключателя должно быть снабжено заслонкой или каким-либо иным образом защищено от проникновения грязи и/или воды.
-