

Само оригиналните текстове на ИКЕ на ООН имат правно действие 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 адрес:  
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>.

**Правило № 62 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) — Единни предписания относно одобрението на моторни превозни средства с кормило от мотоциклетен тип по отношение на тяхната защита срещу неразрешено използване**

Включващо всички текстове в сила до:

Притурка 2 към първоначалната версия на правилото — Дата на влизане в сила: 10 октомври 2006 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

ПРАВИЛО

1. Обхват
2. Определения
3. Заявление за одобрение
4. Одобрение
5. Общи изисквания
6. Специални изисквания
7. Промени на типа на превозното средство или на защитното устройство на превозното средство
8. Съответствие на производството
9. Санкции при несъответствие на производството
10. Окончателно прекратяване на производството
11. Наименования и адреси на техническите служби, отговарящи за провеждане на изпитванията за одобрение, както и на административните служби

ПРИЛОЖЕНИЯ

- Приложение 1 Съобщение относно одобрението (отказа или отмяната на одобрение, или окончателното прекратяване на производството) на тип моторно превозно средство с кормило от мотоциклетен тип по отношение на неговата защита срещу неразрешено използване съгласно Правило № 62
- Приложение 2 Оформление на маркировките за одобрение
- Приложение 3 Изпитване за надеждност на защитните устройства от тип 3

1. ОБХВАТ

- 1.1. Настоящото правило се прилага за превозни средства от категории L<sub>1</sub> to L<sub>7</sub> <sup>(1)</sup>, ако са оборудвани с кормило от мотоциклетен тип.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

По смисъла на настоящото правило:

<sup>(1)</sup> Както е определено в приложение 7 към Консолидираната резолюция за конструкцията на превозни средства (R.E.3), (документ TRANS/WP.29/78/Rev.1/изменение 2, последно изменен с изменение 4).

- 2.1. „Одобрение на превозно средство“ означава одобрението на тип превозно средство по отношение на неговата защита срещу неразрешено използване;
- 2.2. „Тип превозно средство“ означава категория моторни превозни средства, които не се различават съществено помежду си по отношение на:
  - 2.2.1. обозначенията на производителя за типа превозно средство;
  - 2.2.2. устройството и конструкцията на компонента или компонентите на превозното средство, на които действа защитното устройство;
  - 2.2.3. типа на защитното устройство;
- 2.3. „Защитно устройство“ означава система, предназначена да предотвратява неразрешеното използване на превозното средство, като осигурява принудително заключване на кормилото и/или трансмисията. Тази система може да:
  - 2.3.1. тип 1: действа единствено и принудително на кормилното управление,
  - 2.3.2. тип 2: действа принудително на кормилното управление едновременно с устройството, което изключва двигателя на превозното средство,
  - 2.3.3. тип 3: при предварително натоварване — да действа върху кормилното управление едновременно с устройството, което изключва двигателя на превозното средство,
  - 2.3.4. тип 4: действа принудително върху трансмисията;
- 2.4. „Кормилно устройство“ означава устройство за управление (кормило от мотоциклетен тип) с предна вилка и всички допълнителни съединения или други компоненти, които влияят непосредствено върху ефективността на защитното устройство;
- 2.5. „Комбинация“ означава един от специфичните проектирани и изработени варианти на заключващата система, който, когато е активиран правилно, разрешава действието на заключващата система;
- 2.6. „Ключ“ означава всяко устройство, проектирано и произведено, за да задейства заключващата система, която е проектирана и изработена така, че да се задейства само чрез това устройство.
3. ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ОДОБРЕНИЕ
  - 3.1. Заявлението за одобрение на тип превозно средство по отношение на защитно устройство за предотвратяване на неговото неразрешено използване се подава от производителя или от негов надлежно упълномощен представител.
  - 3.2. То се придружава от посочените по-долу документи в три екземпляра и от следните данни:
    - 3.2.1. подробно описание на типа превозно средство по отношение разположението и конструкцията на компонента или компонентите на превозното средство, на които защитното устройство въздейства;
    - 3.2.2. чертежи в подходящ мащаб и с достатъчно подробна информация за защитното устройство и неговото монтиране на превозното средство;
    - 3.2.3. техническо описание на устройството.
  - 3.3. На техническата служба, отговаряща за провеждане на изпитванията за одобрение, се предоставя:

- 3.3.1. по искане на техническата служба — превозно средство, което е представително за типа превозно средство, подлежащ на одобрение; а също така;
- 3.3.2. по искане на техническата служба — компоненти на превозното средство, които службата смята за съществени за проверките, предписани в точки 5 и 6 от настоящото правило.
4. ОДОБРЕНИЕ
- 4.1. Ако превозното средство, предоставено за одобрение в съответствие с настоящото правило, отговаря на изискванията на точки 5 и 6 по-долу, за съответния тип превозно средство се издава одобрение.
- 4.2. На всеки одобрен тип се присвоява номер на одобрението. Първите му две цифри (понастоящем 00 за правилото в неговия първоначален вид) указват серията от изменения, включваща най-новите основни технически изменения, направени по правилото към момента на издаване на одобрението. Една и съща страна по договора не може да присвоява един и същи номер на един и същ тип превозно средство, оборудван с друг тип защитно устройство или чисто защитно устройство е монтирано по различен начин, нито на друг тип превозно средство.
- 4.3. Страните по Спогодбата, които прилагат настоящото правило, се уведомяват за всяко одобрение или отказ на одобрение на тип превозно средство съгласно настоящото правило посредством формуляр, който съответства на образеца в приложение 1 към настоящото правило, и посредством чертежи на защитното устройство и за неговия монтаж, предоставени от заявителя на одобрението във формат не по-голям от A4 (210 x 297 mm) или сгънати в такъв формат и в подходящ мащаб <sup>(1)</sup>.
- 4.4. На всяко превозно средство, което съответства на одобрен по настоящото правило тип превозно средство, на видно и леснодостъпно място, посочено във формуляра за одобрение, се поставя международна маркировка за одобрението, състояща се от:
- 4.4.1. оградена с окръжност буква „E“, следвана от отличителния номер на държавата, която е издала одобрението;
- 4.4.2. номера на настоящото правило, следван от буквата „R“, тире и номера на одобрение отдясно на окръжността, описана в точка 4.4.1.
- 4.5. 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, предписан в точка 4.4.1; в такъв случай номерата на правилото и одобрението и допълнителните символи на всички правила, съгласно които одобрението е било издадено в държавата, издала одобрение съгласно настоящото правило, трябва да се поставят във вертикални колони отдясно на символа, предписан в точка 4.4.1.
- 4.6. Маркировката за одобрение трябва да бъде ясна, четлива и незаличима.
- 4.7. Маркировката за одобрение трябва да е разположена близо до или върху табелката с данни, поставена от производителя.
- 4.8. Приложение 2 към настоящото правило дава примери за оформлението на маркировки за одобрение.
5. ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ
- 5.1. Защитното устройство е проектирано така, че:
- 5.1.1. да е необходимо да бъде прекратено неговото действие, за да може превозното средство да бъде управлявано или привеждано в движение, или премествано напред по права линия;
- 5.1.2. в случая на защитни устройства от тип 4 устройството е така проектирано, че е необходимо да бъде изключено, за да се освободи трансмисията. Ако това устройство се задейства от устройство за управление на паркирането, то трябва да действа едновременно с устройството, което изключва двигателя на превозното средство;

<sup>(1)</sup> Отличителните номера на страните по Спогодбата от 1958 г. са дадени в приложение 3 към Консолидираната резолюция за конструкцията на превозни средства (R.E.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2./изменение 1.

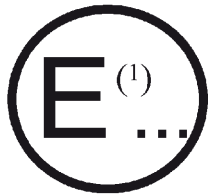
- 5.1.3. да има възможност за изваждане на ключа само когато заключващият шифт е в работно положение или е изключен. Изключва се всяко междинно положение на ключа, което може да задейства заключващия шифт, дори ако ключът за устройството за защита срещу неразрешено използване е поставен.
- 5.2. Изискванията на точка 5.1 трябва да бъдат изпълнени с единично прилагане на един ключ.
- 5.3. Защитното устройство, посочено в точка 5.1 по-горе, и компонентите на превозното средство, на които то действа, трябва да бъдат проектирани така, че да не може бързо и без привличане на вниманието да бъдат отворени, направени неработоспособни или унищожени, например посредством използването на евтени, лесни за скриване инструменти, оборудване или приспособления, достъпни за използване на широк кръг от хора.
- 5.4. Защитното устройство трябва да бъде монтирано на превозното средство като позиция от оригиналното оборудване (т.е. оборудване, инсталирано от производителя на превозното средство преди първата продажба на дребно). Ключалката трябва да е закрепена здраво към защитното устройство. (Допуска се възможност за демантиране на ключалката с помощта на ключ след сваляне на кожата или на друго задържащо устройство).
- 5.5. Системата за заключване на ключа трябва да осигурява най-малко 1 000 различни комбинации на ключа или брой, равен на общия брой на годишното производство на превозни средства, ако то е по-малко от 1 000. Честотата на появяване на една комбинация за един тип превозно средство е приблизително едно на 1 000.
- 5.6. Кодът на ключа и на ключалката не трябва да се виждат.
- 5.7. Ключалката се проектира, изработва и поставя по такъв начин, че когато е в заключено положение, завъртането на заключващия цилиндър с момент, по-малък от 0,245 mdaN, да бъде невъзможно, освен с ключа, предназначен за нея, и:
  - 5.7.1. за цилиндри на секретни ключалки с шифтове не трябва повече от два еднакви шифта, действащи в една и съща посока, да са разположени един до друг и в една ключалка не трябва да има повече от 60 % еднакви шифтове;
  - 5.7.2. за секретни ключалки с пластини не трябва повече от две еднакви пластини, действащи в една и съща посока, да са разположени една до друга и в една ключалка не трябва да има повече от 50 % еднакви пластини.
- 5.8. Защитните устройства трябва да бъдат такива, че докато превозното средство е в движение, да бъде изключен всеки риск от случайно блокиране, което има вероятност да застраши по-специално безопасността.
- 5.9. Защитното устройство от типове 1, 2 или 3, когато бъде задействано, трябва да бъде достатъчно здраво да издържи (без повреда на механизма на кормилното управление, която може да застраши безопасността) прилагането на въртящ момент от 200 Nm върху оста на кормилния вал в двете посоки при статични условия.
- 5.10. Защитното устройство от типове 1, 2 или 3 трябва да е конструирано по такъв начин, че управлението да може да бъде заключено само под ъгъл от поне 20° наляво и/или надясно спрямо положението при движение напред по права линия.
6. СПЕЦИАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ
  - 6.1. В допълнение към общите изисквания, предписани в точка 5, защитното устройство трябва да съответства на специалните изисквания, предписани по-долу.
    - 6.1.1. При защитните устройства от типове 1 или 2 ключалката може да се задейства само със завъртане на ключа, когато кормилното устройство се намира в положение, което съответства на влизането на заключващия шифт в съответния канал.
    - 6.1.2. При защитните устройства от тип 3 предварителното натоварване на заключващия шифт трябва да може да се извършва само чрез едно действие на използвания превозно средство в комбинация или в допълнение към завъртането на ключа. Ключът не трябва да може да се изважда, когато заключващият шифт е предварително натоварен, с изключение на изискванията съгласно точка 5.1.3 по-горе.

- 6.2. При защитните устройства от типове 2 и 3 трябва да е невъзможно да се задейства заключващият шифт, ако устройството се намира в положение, което позволява пускането в ход на двигателя на превозното средство.
- 6.3. При защитните устройства от тип 3, когато устройството е задействано, не трябва да има възможност да се предотврати неговото функциониране.
- 6.4. При защитните устройства от тип 3 защитното устройство трябва да продължава да работи нормално, и по-специално трябва да отговаря на изискванията, посочени в точки 5.7, 5.8, 5.9 и 6.3 по-горе, след като е било подложено на 2 500 цикъла на заключване във всяка посока при изпитването, посочено в приложение 3 към настоящото правило.
7. ПРОМЕНИ НА ТИПА НА ПРЕВОЗНОТО СРЕДСТВО ИЛИ НА ЗАЩИТНОТО УСТРОЙСТВО НА ПРЕВОЗНОТО СРЕДСТВО
- 7.1. Административният отдел, одобрил типа превозно средство, се уведомява за всяка промяна на типа на превозното средство или на защитното устройство на превозното средство. Тогава отделът може:
- 7.1.1. да прецени, че направените промени не оказват съществено неблагоприятно въздействие и че превозното средство продължава да отговаря на изискванията; или
- 7.1.2. да изиска протокол от допълнително изпитване от техническата служба, отговаряща за провеждане на изпитванията.
- 7.2. Потвърждението на одобрението или отказът на одобрение, в което се посочват измененията, се съобщава съгласно процедурата, посочена в точка 4.3 по-горе, на страните по Спогодбата, които прилагат настоящото правило.
8. СЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО
- 8.1. Всяко превозно средство, върху което е поставена маркировка за одобрение съгласно изискванията на настоящото правило, трябва да съответства на одобрения тип превозно средство по отношение на типа защитно устройство, монтирането му на превозното средство и на компонентите, на които защитното устройство въздейства.
- 8.2. За да се установи съответствието, предписано в точка 8.1 по-горе, серийно произведени превозни средства, на които е поставена изискваната от настоящото правило маркировка за одобрение, се подлагат на достатъчен брой проверки, извършвани на случаен принцип.
9. САНКЦИИ ПРИ НЕСЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО
- 9.1. Одобрението, издадено по отношение на тип превозно средство съгласно настоящото правило, може да бъде отменено, ако не са спазени изискванията, заложиени в точка 8.1 по-горе.
- 9.2. Ако страна по Спогодбата, която прилага настоящото правило, отмени одобрение, което е издала по-рано, тя незабавно уведомява останалите страни по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, като изпраща копие от формуляра за одобрение, съдържащо най-долу изписана с едър шрифт, подписана и с посочена дата забележката „ОДОБРЕНИЕТО Е ОТМЕНЕНО“.
10. 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. При получаването на съответното известие, органът информира за това останалите страни по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, като изпраща копие от сертификата на одобрението, съдържащо най-долу изписаната с едър шрифт, подписана и датирана забележка: „ПРЕКРАТЕНО ПРОИЗВОДСТВО“.
11. НАИМЕНОВАНИЯ И АДРЕСИ НА ТЕХНИЧЕСКИТЕ СЛУЖБИ, ОТГОВАРЯЩИ ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ИЗПИТВАНИЯТА ЗА ОДОБРЕНИЕ, КАКТО И НА АДМИНИСТРАТИВНИТЕ ОТДЕЛИ
- Страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, съобщават на секретариата на ООН наименованията и адресите на техническите служби, отговарящи за провеждане на изпитванията за одобрение, както и на административните отдели, издаващи одобрение и на които се изпращат формулярите, удостоверяващи одобрение, отказ или отмяна на одобрение, издадени в други държави.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 1

## СЪОБЩЕНИЕ

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



издадено от: наименование на административния орган

.....  
 .....  
 .....

Съобщение относно одобрението (отказа или отмяната на одобрение, или окончателното прекратяване на производството) на тип моторно превозно средство с кормило от мотоциклетен тип по отношение неговата защита срещу неразрешено използване съгласно Правило № 62

Одобрение № ...

1. Търговско наименование или марка на моторното превозно 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 на защитното устройство, на неговото монтиране и функциониране, и на системата за управление на превозното средство .....
6. Превозно средство, предоставено за одобрение на .....
7. Техническа служба, отговорна за провеждане на изпитванията за одобрение .....
8. Дата на протокола, издаден от службата .....
9. Номер на протокола, издаден от службата .....
10. Одобрението издадено/отказано <sup>(2)</sup> .....
11. Местоположение на маркировката за одобрение на превозното средство .....
12. Място .....
13. Дата .....
14. Подпис .....
15. Следните документи, на които е поставен показаният по-горе номер на одобрението, са приложени към настоящото съобщение
  - чертежи, схеми и планове на защитното устройство, на неговото монтиране и на компонентите на превозното средство, на които въздейства;
  - снимки на защитното устройство.

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

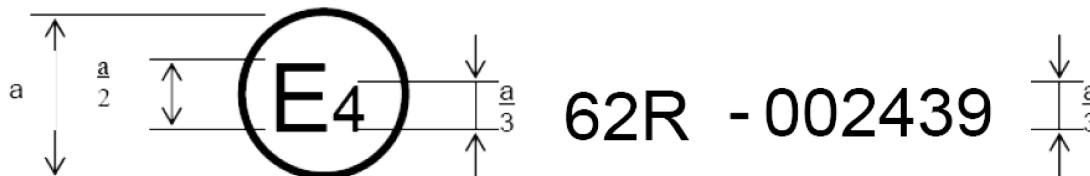
<sup>(2)</sup> Ненужното се зачерква.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ОФОРМЛЕНИЕ НА МАРКИРОВКИТЕ ЗА ОДОБРЕНИЕ

Образец А

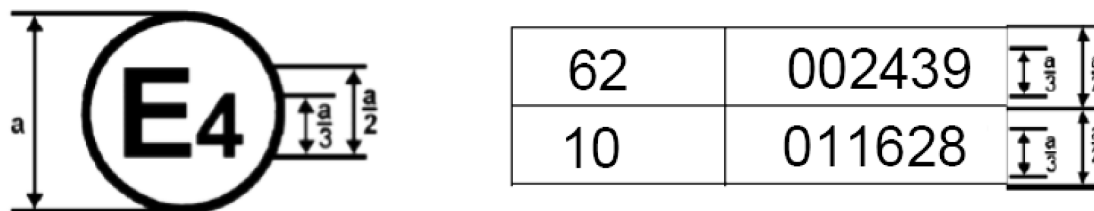
(вж. точка 4.4 от настоящото правило)



Горепозначената маркировка за одобрение, поставена на превозно средство, показва, че съответният тип превозно средство е одобрен по отношение на защитата срещу неразрешено използване в Нидерландия (Е 4) съгласно Правило № 62 с одобрение № 002439. Номерът на одобрението указва, че одобрението е издадено в съответствие с изискванията на Правило № 62 в първоначалния му вид.

Образец Б

(вж. точка 4.5 от настоящото правило)



Горепозначената маркировка за одобрение, поставена на превозно средство, показва, че съответният тип превозно средство е одобрен в Нидерландия (Е 4) съгласно правила № 62 и 10 <sup>(1)</sup>. Номерата за одобрение указват, че към датите, на които са издадени съответните одобрения, Правило № 62 не е изменено, а Правило № 10 вече включва серия от изменения 01.

<sup>(1)</sup> Вторият номер е даден само като пример.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 3

## ИЗПИТВАНЕ ЗА НАДЕЖДНОСТ НА ЗАЩИТНИТЕ УСТРОЙСТВА ОТ ТИП 3

## 1. ИЗПИТВАТЕЛНО ОБОРУДВАНЕ

## 1.1. Изпитвателното оборудване се състои от:

- 1.1.1. крепежно приспособление, подходящо за монтиране на образеца на кормилното управление, заедно с прикрепено защитно устройство, както е определено в точка 2.3 от настоящото правило;
- 1.1.2. средства за включване и за изключване на защитното устройство, което трябва да бъде с използване на ключа;
- 1.1.3. средство за завъртане на кормилния вал спрямо защитното устройство.

## 2. МЕТОД НА ИЗПИТВАНЕ

- 2.1. Към крепежното приспособление, спомената в точка 1.1.1 по-горе, се прикрепва образец на кормилното управление, комплектовано със защитното устройство.

## 2.2. Един цикъл на процедурата на изпитване трябва да се състои от следните действия:

## 2.2.1. Изходна позиция

Защитното устройство се дезактивира и кормилният вал се завърта в положение, което не позволява включването на защитното устройство.

## 2.2.2. Конфигуриране за действие:

защитното устройство се привежда от дезактивирано в задействано положение, като се използва ключът.

## 2.2.3. Активирано:

кормилният вал трябва да бъде завъртан така, че в момента на привеждане в действие на защитното устройство въртящият момент трябва да бъде  $5,88 \text{ Nm} \pm 0,25 \text{ Nm}$ .

## 2.2.4. Дезактивиране:

защитното устройство трябва да бъде дезактивирано с обичайните средства, като въртящият момент се намали до нула, за да се улесни освобождаването.

## 2.2.5. Връщане

кормилният вал се завърта до положение, което не позволява привеждане в действие на защитното устройство.

## 2.2.6. Въртене в обратна посока:

повтарят се процедурите, описани в точки 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 и 2.2.5, но при обратна посока на въртене на кормилния вал.

## 2.2.7. Интервалът от време между две последователни привеждания в действие на устройството трябва да бъде най-малко 10 секунди.

## 2.3. Цикълът, който причинява износване, трябва да бъде повторен толкова пъти, колкото е посочено в точка 6.4 от настоящото правило.

---