



---

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств**Рабочая группа по общим предписаниям,  
касающимся безопасности**115-я сессия**

Женева, 9–12 октября 2018 года

Пункт 12 предварительной повестки дня

**Правила № 116 ООН (противоугонные системы  
и системы охранной сигнализации)****Предложение по дополнению 6 к Правилам № 116 ООН  
(противоугонные системы и системы охранной  
сигнализации)****Представлено экспертом от Международной организации  
предприятий автомобильной промышленности\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) в целях уточнения требований к экологическим испытаниям ключей. В его основу положен неофициальный документ GRSG-114-29, представленный на 114-й сессии Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG) (см. доклад ECE/TRANS/WP.29/GRSG/93, пункт 40). Изменения к нынешнему тексту Правил № 116 ООН выделены жирным шрифтом.

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2014–2018 годы (ECE/TRANS/240, пункт 105, и ECE/TRANS/2016/26, направление деятельности 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



## I. Предложение

Пункт 5.4 изменить следующим образом:

«5.4 ЭЛЕКТРОМЕХАНИЧЕСКИЕ И ЭЛЕКТРОННЫЕ УСТРОЙСТВА ДЛЯ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ НЕСАНКЦИОНИРОВАННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

Электромеханические и электронные устройства для предотвращения несанкционированного использования, если таковые установлены, должны отвечать требованиям, предусмотренным в пунктах 5.2 и 5.3 выше и в пункте 8.4 ниже, с соответствующими изменениями. **Компоненты, которые не встроены в транспортное средство (например ключи, которые не используются для включения или выключения), могут не отвечать требованиям пункта 8.4.**

Если технология использования данного устройства такова, что пункты 5, 6 и 8.4 не применяются, 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».

Пункт 6.4 изменить следующим образом (а также исключить сноску <sup>8</sup> и текст сноски <sup>8</sup> и изменить нумерацию последующих сносок):

«6.4 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПАРАМЕТРЫ И УСЛОВИЯ ПРОВЕДЕНИЯ ИСПЫТАНИЙ

**Огни, которые используются в качестве части оптических сигнальных устройств стандартной системы освещения автомобиля, могут не отвечать эксплуатационным параметрам, указанным в пункте 6.4.1, и не подвергаются испытаниям, перечисленным в пункте 6.4.2.**

**Компоненты, которые не встроены в транспортное средство (например ключи, которые используются для включения/выключения СОСТС), могут не отвечать эксплуатационным параметрам, указанным в пункте 6.4.1, и не подвергаются испытаниям, перечисленным в пункте 6.4.2».**

Включить новый пункт 7.4.3 следующего содержания:

«7.4.3 **Компоненты которые не встроены в транспортное средство, например ключи».**

Пункт 8.4.1 изменить следующим образом:

«8.4.1. Эксплуатационные параметры

Все элементы иммобилизатора должны отвечать предписаниям, изложенным в пункте 6.4 настоящих Правил.

Это требование не применяется к:

- i) тем элементам, которые устанавливаются и испытываются в качестве части транспортного средства, независимо от того, установлен ли иммобилизатор (например, фонари); или
- ii) тем элементам, которые ранее были подвергнуты испытанию в качестве части транспортного средства, и в этой связи было представлено документальное подтверждение, **или**
- iii) **компоненты, которые не встроены в транспортное средство, например ключи».**

## II. Обоснование

1. Ключ сам по себе не является защитным (противоугонным) устройством – он представляет собой просто соответствующее устройство включения. В порядке обоснования следует сказать, что пользователь может заметить, что ключ неисправен, однако это не значит, что он может обязательно заметить, что система тревожной сигнализации не срабатывает.
  2. Экологические испытания, указанные в разделе 6.4, ориентированы на компоненты, встроенные в транспортное средство (например пункт 6.4.1.1, касающийся климатических условий). Ключ сам по себе не встроен в транспортное средство, поэтому следует уточнить, что подвергать этим испытаниям ключ нет никакой нужды.
  3. Кроме того предлагается включить текст сноски <sup>8</sup> в пункт 6.4, поскольку это является важной частью условий испытания.
-