



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств

Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части

Семьдесят шестая сессия

Женева, 17–21 февраля 2014 года

Пункт 3 d) предварительной повестки дня

Правила № 13 и 13-Н (торможение) –

Условные обозначения, связанные

с торможением, в Правилах № 121

**(идентификация органов управления,
контрольных сигналов и индикаторов)**

Предложение по поправкам к Правилам № 13 (торможение большегрузных транспортных средств)

Представлено специальной группой по переходным положениям*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами специальной группы по переходным положениям в целях пересмотра и упрощения переходных положений. Изменения к нынешнему тексту Правил с поправками согласно документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/28 выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2012–2016 годы (ECE/TRANS/224, пункт 94, и ECE/TRANS/2012/12, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

Пункт 12 изменить следующим образом:

- "12. Переходные положения
- 12.1 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 11 (11 июля 2008 года) ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила ООН, не отказывает в предоставлении или в принятии официальных утверждений типа ООН на основании настоящих Правил ООН с внесенными в них поправками серии 11.
- 12.2 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальное утверждение только в том случае, если тип транспортного средства, подлежащий официально утверждению, отвечает предписаниям настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 11.
- Независимо от изложенных выше требований соблюдение предписаний дополнения 7 к поправкам серии 11 не является обязательным для всех новых официальных утверждений типа до 28 октября 2014 года.
- 12.3 Начиная с дат применения поправок серии 11 к настоящим Правилам, указанных в приведенной ниже таблице, Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не связаны обязательством признавать тип транспортного средства, официально утвержденный на основании поправок серии 10 к настоящим Правилам.

Категория транспортного средства		Дата применения (начиная с даты, следующей за датой вступления в силу поправок серии 11 (11 июля 2008 года))
Транспортные средства, подпадающие под требования об ЭКУТ согласно пунктам 5.2.1.32 и 5.2.2.23, включая сноски	M ₂	84 месяца (11 июля 2015 года)
	M ₃ (класс III)	36 месяцев (11 июля 2011 года)
	M ₃ <16 тонн (пневматическая трансмиссия)	48 месяцев (11 июля 2012 года)
	M ₃ (класс II и В) (гидравлическая трансмиссия)	84 месяца (11 июля 2015 года)
	M ₃ (класс III) (гидравлическая трансмиссия)	84 месяца (11 июля 2015 года)
	M ₃ (класс III) (пневмоуправляемая трансмиссия и гидроэнергетическая трансмиссия)	96 месяцев (11 июля 2016 года)
	M ₃ (класс II) (пневмоуправляемая трансмиссия и гидроэнергетическая трансмиссия)	96 месяцев (11 июля 2016 года)
	M ₃ (кроме указанных выше)	48 месяцев (11 июля 2012 года)

Категория транспортного средства		Дата применения (начиная с даты, следующей за датой вступления в силу поправок серии 11 (11 июля 2008 года))
	N ₂ (гидравлическая трансмиссия)	84 месяца (11 июля 2015 года)
	N ₂ (пневмоуправляемая трансмиссия и гидроэнергетическая трансмиссия)	96 месяцев (11 июля 2016 года)
	N ₂ (кроме указанных выше)	72 месяца (11 июля 2014 года)
	N ₃ (тягачи с двумя осями для полуприцепов)	36 месяцев (11 июля 2011 года)
	N ₃ (тягачи с двумя осями для полуприцепов с пневмоуправляемой трансмиссией (АБС))	60 месяцев (11 июля 2013 года)
	N ₃ (с тремя осями и трансмиссией с электронным управлением (ЭТС))	60 месяцев (11 июля 2013 года)
	N ₃ (с двумя и тремя осями и пневмоуправляемой трансмиссией (АБС))	72 месяца (11 июля 2014 года)
	N ₃ (кроме указанных выше)	48 месяцев (11 июля 2013 года)
	O ₃ (с комбинированной нагрузкой на ось от 3,5 до 7,5 т)	72 месяца (11 июля 2014 года)
	O ₃ (кроме указанных выше)	60 месяцев (11 июля 2013 года)
	O ₄	36 месяцев (11 июля 2011 года)
[Транспортные средства категории М, N и О, не подпадающие под соответствующие требования согласно пунктам 5.2.1.32 и 5.2.2.23, включая сноски		24 октября 2016 года]

- 12.4 Независимо от требований пункта 12.3 до 24 октября 2016 года ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в **официальном утверждении** типа транспортного средства, который не отвечает предписаниям дополнения 2 к поправкам серии 11 к настоящим Правилам ООН.
- 12.5 **Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, не отказывают в распространении официальных утверждений типа ООН на существующие типы, предоставленных в соответствии с требованиями, которые существовали на момент первоначального официального утверждения.**
- 12.6 Независимо от переходных положений, изложенных выше, Договаривающиеся стороны, для которых применение настоящих Правил вступает в силу после даты вступления в силу самой последней серии поправок, не связаны обязательством признавать официальные утверждения, которые были предоставлены в соответствии с какой-либо предыдущей серией поправок к настоящим Правилам.

- 12.7 По истечении 24 месяцев после даты вступления в силу дополнения [11] к поправкам серии 11 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, предоставляют официальные утверждения типа ООН только в том случае, если тип транспортного средства, подлежащий официальному утверждению, удовлетворяет предписаниям настоящих Правил ООН с поправками, внесенными в соответствии с дополнением [11] к поправкам серии 11.

Поправки к тексту, оставленному без изменений в сравнении с документом ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/14:

Приложение 21, пункт 2.1.4 изменить следующим образом:

- "2.1.4 Задействие функции обеспечения устойчивости транспортного средства указывается водителю с помощью мигающего оптического предупреждающего сигнала, **удовлетворяющего соответствующим техническим требованиям Правил № 121.** Он остается включенным до тех пор, пока функция обеспечения устойчивости транспортного средства продолжает действовать. ~~Для этой цели может использоваться желтый предупреждающий сигнал, указанный в пункте 2.1.5 ниже. [Использование предупреждающего сигнала, указанного в пункте 5.2.1.29.1.2 настоящих Правил, не допускается.]~~

Кроме того ...

не должен включаться при задействовании функции обеспечения устойчивости транспортного средства в любом из обучающих режимов для определения рабочих характеристик транспортного средства.

~~Этот сигнал водитель должен видеть даже при дневном свете, с тем чтобы он мог без труда убедиться в удовлетворительном функционировании сигнала, не вставая с сиденья".~~

Пункт 2.1.5 изменить следующим образом:

- "2.1.5 Неисправность или несрабатывание функции обеспечения устойчивости транспортного средства выявляются и указываются водителю с помощью ~~желтого~~ оптического предупреждающего сигнала, **удовлетворяющего соответствующим техническим требованиям Правил № 121.**

Использование предупреждающего сигнала, указанного в пункте 5.2.1.29.1.2. настоящих Правил, ~~может не допускается однако он не должен задействоваться для функций, определенных в пункте 2.1.4 настоящего приложения.~~

Этот предупреждающий сигнал должен быть постоянным и должен подаваться до тех пор, пока сохраняется неисправность либо несрабатывание и включатель зажигания (пусковой переключатель) находится в положении "включено" (рабочем положении)".

Пункт 2.1.6 изменить следующим образом:

- "2.1.6 В случае механического транспортного средства, оборудованного электрической линией управления и соединенного с прицепом при помощи электрической линии управления, водитель должен предупреждаться при помощи четкого оптического предупреждающего

сигнала, **удовлетворяющего соответствующим техническим требованиям Правил № 121**, о передаче с прицепа информации "VDC включена" через блок передачи данных электрической линии управления. Для этой цели может использоваться оптический сигнал, указанный в пункте 2.1.4 выше".

II. Обоснование

Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части просила специальную группу уточнить и обновить существующие переходные положения нынешнего текста Правил № 13 ООН. Группа представила официальный документ для обсуждения на семьдесят пятой сессии GRRF (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/28), который был обновлен (на основании документов GRRF-75-40 и GRRF-75-40-Rev.1) после заседания специальной группы в ходе семьдесят пятой сессии GRRF. Настоящий документ основан на неофициальных документах, представленных на семьдесят пятой сессии GRRF, и включает поправку, предложенную группой (выделена жирным шрифтом).
