


**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 восьмая сессия

Женева, 16–19 сентября 2014 года

**Доклад Рабочей группы по вопросам торможения  
и ходовой части о работе ее семьдесят восьмой сессии**
**Содержание**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня).....	2–4	4
III. Системы автоматического экстренного торможения (пункт 2 повестки дня).....	5–6	4
IV. Правила № 13 и 13-Н (торможение) (пункт 3 повестки дня).....	7–15	5
A. Электронный контроль устойчивости (ЭКУ).....	7	5
B. Автоматизированные соединения между транспортными средствами (АСТС).....	8–9	5
C. Уточнения .....	10–13	6
D. Условные обозначения, связанные с торможением, в Правилах № 121 (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов) .....	14	6
E. Прочие вопросы.....	15	6
V. Правила № 55 (механические сцепные устройства) (пункт 4 повестки дня).....	16–18	6

GE.14-22391 (R) 200115 220115



\* 1 4 2 2 3 9 1 \*

Просьба отправить на вторичную переработку



VI.	Тормозные системы мотоциклов (пункт 5 повестки дня) .....	19–22	7
A.	Правила № 78.....	19–20	7
B.	Глобальные технические правила № 3.....	21–22	7
VII.	Правила № 90 (сменные тормозные накладки) (пункт 6 повестки дня).....	23–24	8
VIII.	Шины (пункт 7 повестки дня) .....	25–37	8
A.	Глобальные технические правила, касающиеся шин .....	25–28	8
B.	Правила № 117 .....	29–32	9
C.	Правила № 54.....	33	10
D.	Прочие вопросы.....	34–37	10
IX.	Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) (пункт 8 повестки дня).....	38–39	11
X.	Механизм рулевого управления (пункт 9 повестки дня) .....	40–44	11
A.	Правила № 79.....	40–41	11
B.	Система удержания в пределах полосы (СУПП) и система помощи при парковке (СПП) .....	42–44	12
XI.	Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) (пункт 10 повестки дня) .....	45–52	12
A.	Доклад о работе неофициальной группы и подгрупп по МОУТКТС.....	45–46	12
B.	Правила, касающиеся установки шин.....	47	13
C.	Правила № 13-Н .....	48–51	13
D.	Прочие вопросы.....	52	14
XII.	Обмен мнениями по вопросу об инновациях, автоматизации и самоуправляющихся автомобилях (пункт 11 повестки дня).....	53–54	14
A.	Основные вопросы, рассмотренные на сессии КВТ в феврале 2014 года .....	53	14
B.	Обмен информацией.....	54	14
XIII.	Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня) .....	55–59	14
A.	Основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в марте и июне 2014 года .....	55	14
B.	Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (СР.3)...	56	15
C.	Определения и сокращения .....	57	15
D.	Выражение признательности .....	58	15
E.	Любые другие вопросы .....	59	15
XIV.	Выборы должностных лиц (пункт 13 повестки дня).....	60	16
XV.	Предварительная повестка дня семьдесят девятой сессии .....	61	16

## Приложения

I.	Перечень неофициальных документов, рассмотренных в ходе сессии.....	18
II.	Круг ведения неофициальной группы GRRF по составам модульных транспортных средств (СМТС) .....	21
III.	Одобрённые поправки к документам ECE/TRANS/ WP.29/2013/63 и ECE/TRANS/WP.29/2013/122.....	23
IV.	Одобрённые поправки к Правилам ООН № 117.....	25
V.	Одобрённые поправки к Правилам ООН № 75 .....	27

## I. Участники

1. Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) провела свою семьдесят восьмую сессию 16–19 сентября 2014 года в Женеве. Функции Председателя выполнял г-н Б. Фрост (Соединенное Королевство). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690, ECE/TRANS/WP.29/690/Amend.1 и Amend. 2) в работе сессии участвовали эксперты от следующих стран: Австралии, Бельгии, Венгрии, Германии, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Словакии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки (США), Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Японии. Кроме того, в работе сессии принял участие эксперт от Европейской комиссии (ЕК). В работе сессии приняли также участие эксперты от следующих неправительственных организаций (НПО): Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной организации по стандартизации (ИСО), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Ассоциации производителей каучука (АПК). По особому приглашению Председателя в работе сессии приняли участие следующие НПО: Международное постоянное бюро ассоциаций дистрибьюторских компаний и предприятий по восстановлению шин (БИПАВЕР), Ассоциация изготовителей импортных шин (АИИШ) и SAF-HOLLAND GmbH.

## II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/18 и Add.1  
неофициальные документы GRRF-78-01 и GRRF-78-02-Rev.2

2. GRRF рассмотрела и утвердила повестку дня семьдесят восьмой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/18 и Add.1).
3. GRRF утвердила также порядок рассмотрения пунктов повестки дня сессии в соответствии с документом GRRF-78-01 и обновленную сводную повестку дня (документ GRRF-78-02-Rev.2), включающую все неофициальные документы, рассмотренные на дату начала сессии.
4. Неофициальные документы, распространенные в ходе сессии, перечислены в приложении I к настоящему докладу.

## III. Системы автоматического экстренного торможения (пункт 2 повестки дня)

*Документация:* неофициальные документы GRRF-78-30, GRRF-78-32, GRRF-78-33, GRRF-78-34, GRRF-78-35, GRRF-78-36 и GRRF-78-37

5. Эксперт от МОПАП представил документы GRRF-78-30, GRRF-78-32, GRRF-78-33, GRRF-78-34, GRRF-78-35, GRRF-78-36 и GRRF-78-37. В этих до-

кументах содержатся два набора предложений по поправкам к введению и области применения правил ООН № 130 и 131 с возможными изъятиями в отношении конкретных способов применения транспортных средств (например, транспортных средств повышенной проходимости).

6. Ряд Договаривающихся сторон (ДС) выразили существенную обеспокоенность в связи с этими предложениями. Эксперт от МОПАП высказал намерение проработать другие варианты для рассмотрения на семьдесят девятой сессии GRRF.

#### **IV. Правила № 13 и 13-Н (торможение) (пункт 3 повестки дня)**

##### **A. Электронный контроль устойчивости (ЭКУ)**

7. GRRF обсудила этот пункт совместно с пунктом 10 с) (см. пункт 49).

##### **B. Автоматизированные соединения между транспортными средствами (АСТС)**

*Документация:* неофициальные документы GRRF-78-16 и GRRF-78-17

8. Председатель неофициальной рабочей группы (НРГ) по АСТС представил документ GRRF-78-17 с докладом об итогах работы последних совещаний группы, в котором отмечается завершение работы по АСТС и предлагается акцентировать внимание на составах модульных транспортных средств (СМТС).

9. GRRF приняла к сведению предложение по обновленному кругу ведения НРГ (GRRF-78-16), предполагающее изменение ее названия на НРГ по СМТС и расширение ее мандата. Учитывая выраженную экспертом от Германии обеспокоенность в связи с возможным противоречием и/или дублированием в работе между НРГ по Правилам № 55 и НРГ по СМТС, GRRF решила контролировать ход деятельности обеих неофициальных групп во избежание такого дублирования. Наконец, GRRF утвердила документ GRRF-78-16, воспроизведенный в приложении II к настоящему докладу.

##### **C. Уточнения**

*Документация:* (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/29)  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/13  
неофициальные документы GRRF-78-40 и GRRF-78-52

10. Председатель GRRF напомнил о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/13, принятого в ходе семьдесят пятой сессии GRRF. Этот документ сохранен в повестке дня GRRF до представления на рассмотрение WP.29 и АС.1 утвержденного текста правил ООН № 13 (торможение большегрузных транспортных средств), 13-Н (тормозные системы транспортных средств категорий M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub>), 79 (механизмы рулевого управления) и 89 (устройства ограничения скорости), а также новых правил ООН, касающихся систем удержания в пределах полосы (СУПП) и систем помощи при парковке (СПП).

11. В ответ на обеспокоенность GRRF по поводу отсутствия в Правилах ООН № 78 требований в отношении электромагнитной совместимости (ЭМС)

эксперт от МА3М представил документ GRRF-78-52. GRRF решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей сессии в феврале 2015 года в ожидании сообщения МА3М о сложностях включения ссылки на требования Правил ООН № 10 по ЭМС в случае транспортных средств категории L.

12. Эксперт от Германии представил документ GRRF-78-40, основанный на документе ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/29, в котором подробно рассматриваются предлагаемые поправки к Правилам ООН № 13, касающиеся положений по электромеханическим системам торможения. GRRF приняла к сведению доклад о ходе работы. С тем чтобы решить остающиеся вопросы, эксперты от Германии и Нидерландов выразили готовность подготовить пересмотренное предложение для рассмотрения на сессии в феврале 2015 года.

13. Эксперт от Германии подверг сомнению принятое в 2004 году решение GRRF об отказе от использования инерционного тормоза на полных прицепах (документ TRANS/WP.29/GRRF/2004/11) без распространения его на электрические тормоза в соответствии с приложением 14. Эксперт от Нидерландов отметил, что принятое в 2004 году сознательное решение исключить инерционные тормоза в случае полных прицепов ограничивает свободу выбора конструктивных решений. Он предложил заменить соответствующие положения требованиями в отношении эффективности.

#### **D. Условные обозначения, связанные с торможением, в Правилах № 121 (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов)**

*Документация:* (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/12  
неофициальный документ GRSG-106-35)

14. Эксперт от МОПАП заявил, что документы ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/12 и GRSG-106-35 были исключены из повестки дня 107-й сессии GRSG. GRRF решила исключить этот пункт из повестки дня.

#### **E. Прочие вопросы**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/27

15. Эксперт от КСАОД представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/27 с предложением о внесении поправок в приложения 10 и 13 к Правилам ООН № 13. GRRF одобрила это предложение и поручила секретариату представить его WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2015 года в качестве проекта дополнения 13 к поправкам серии 11 к Правилам ООН № 13.

#### **V. Правила № 55 (механические сцепные устройства) (пункт 4 повестки дня)**

*Документация:* (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/14)  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/28  
неофициальные документы GRRF-78-23, GRRF-78-24,  
GRRF-78-25 и GRRF-78-26

16. Председатель НРГ по Правилам ООН № 55 представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/28 (на основе документа ECE/TRANS/WP.29/

GRRF/2014/14), в котором исключаются ссылки на стандарт ISO 7641/1-2012, содержащиеся в первоначальном предложении.

17. Он также внес на рассмотрение документ GRRF-78-23, разъясняющий различия между стандартами ISO 7641:1983 и ISO 7641:2012. Он представил отчет о совещании (GRRF-78-25) и сообщил о ходе работы совещаний Целевой группы по сцепным устройствам для сельскохозяйственной техники (ЦГСС) (GRRF-78-26). Наконец, он представил документ GRRF-78-24, содержащий полный пересмотренный вариант Правил ООН № 55. GRRF решила возобновить рассмотрение этого предложения на своей сессии в феврале 2015 года.

18. GRRF утвердила документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/28 и поручила секретариату представить данное предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2015 года в качестве проекта дополнения 4 к поправкам серии 01 к Правилам ООН № 55.

## **VI. Тормозные системы мотоциклов (пункт 5 повестки дня)**

### **A. Правила № 78**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/21  
неофициальные документы GRRF-78-06 и GRRF-76-45

19. Эксперт от МАЗМ представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/21, основанный на документе GRRF-76-45, с предложением относительно общих уточнений к Правилам ООН № 78, а также конкретных требований, касающихся использования комбинированных тормозных систем (КТС) и стояночного тормоза. Он добавил, что содержащиеся в этом предложении поправки согласованы с предлагаемыми поправками к Глобальным техническим правилам № 3, которые указаны ниже. GRRF одобрила это предложение и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2015 года в качестве проекта дополнения 2 к поправкам серии 03 к Правилам ООН № 78.

20. Эксперт от ЕК представил документ GRRF-78-06, дополняющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/21, целью которого является введение технических требований в отношении временно отключаемых систем АБС, например в условиях пересеченной местности. Эксперт от Австралии предложил представить дополнительную информацию, полученную в рамках исследования по данному вопросу, которое в настоящее время проводится в его стране. По итогам состоявшегося обсуждения GRRF решила вернуться к этому пункту на своей сессии в феврале 2015 года на основе пересмотренного предложения, которое будет подготовлено совместно ЕЭК и МАЗМ.

### **B. Глобальные технические правила № 3**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/22  
неофициальные документы GRRF-76-44 и GRRF-78-07

21. Эксперт от Италии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/22, основанный на документе GRRF-76-44, с предложением согласовать эти положения с положениями, предложенными для Правил ООН № 78

(см. пункт 19). GRRF одобрила это предложение с приведенными ниже поправками. Секретариату было поручено представить его WP.29 и AC.3 для рассмотрения на их сессиях в марте 2015 года в качестве проекта поправки 2 к ГТП № 3. Эксперт от Италии согласился представить соответствующий технический доклад для рассмотрения на сессии AC.3 в марте 2015 года. GRRF будет иметь возможность провести обзор этого доклада на своей сессии в феврале 2015 года.

*Пункт 5.3* изменить следующим образом:

"...

d) Тормозное усилие:

Усилие воздействия на орган управления, обеспечивающее максимальный коэффициент замедления транспортного средства, определенный в пункте 6-5.1 с).

..."

22. Эксперт от ЕК представил документ GRRF-78-07 с поправками к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/22 и предложением о согласовании положений с положениями, предложенными для Правил № 78 (см. пункт 20). GRRF решила вернуться к рассмотрению этого документа на своей сессии в феврале 2015 года на основе пересмотренного предложения, подготовленного ЕК в сотрудничестве с МАЗМ.

## **VII. Правила № 90 (сменные тормозные накладки) (пункт 6 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/23

23. Эксперт от Италии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/23 с предложением относительно новых требований к официальному утверждению сменных тормозных дисков для транспортных средств категории L с учетом последних имеющихся на рынке технологий.

24. По этому предложению был высказан ряд замечаний. Эксперт от Испании напомнил о работе по этому вопросу, проведенной неофициальной группой по Правилам ООН № 90. GRRF поручила провести обзор различий между данным предложением и результатами работы НРГ в 2009 году. GRRF решила вернуться к рассмотрению этого пункта на основе данного документа либо пересмотренного предложения эксперта от Италии, подготовленного с учетом всех полученных замечаний.

## **VIII. Шины (пункт 7 повестки дня)**

### **A. Глобальные технические правила, касающиеся шин**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2013/63  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/20  
ECE/TRANS/WP.29/2013/122  
неофициальные документы GRRF-78-18 и GRRF-78-47

25. Председатель GRRF напомнил о цели документов ECE/TRANS/WP.29/2013/63 (проект ГТП ООН по шинам) с поправками, изложенными в документе ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/20 (одобрен на семьдесят седьмой сессии GRRF), и ECE/TRANS/WP.29/2013/122 (соответствующий технический доклад).

26. Эксперт от Франции представил документ GRRF-78-18 с небольшими уточнениями к документам ECE/TRANS/WP.29/2013/63 и ECE/TRANS/WP.29/2013/122. Он добавил, что необходимо пересмотреть график дальнейшей разработки ГТП, учитывая задержку с внедрением этапа 1. GRRF приняла документ GRRF-78-18 с поправками, изложенными в документе GRRF-78-47, который воспроизводится в приложении III к настоящему докладу. GRRF поручила секретариату представить это предложение WP.29 и AC.3 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2014 года.

27. GRRF рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/20, содержащий поправки, сформулированные на семьдесят седьмой сессии GRRF. Председатель напомнил о принятом GRRF ранее решении, согласно которому обновления к ГТП ООН по шинам будут представлены после того, как AC.3 введет их в Глобальный регистр, в целях обеспечения соответствия с последними нормативными изменениями.

28. В заключение эксперт от Франции проинформировал GRRF о том, что его страна не сможет выступить спонсором по этапу 2 ГТП ООН по шинам после завершения этапа 1.

## **В. Правила № 117**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/25  
ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/7  
неофициальный документ GRRF-78-13

29. Эксперт от ЕТОПОК представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/25, касающийся зимних шин, предназначенных для использования в тяжелых снежных условиях, и в частности пунктов, которые должны быть включены в карточку сообщения, содержащуюся в приложении 1 к Правилам ООН № 117.

30. Эксперт от ЕТОПОК представил документ GRRF-78-13 с предложением о внесении исправления в дополнение 2 к поправкам серии 02 к Правилам ООН № 117. В этом предложении отмечается, что дополнение к Правилам ООН № 117, предусматривающее включение предельных значений для шин класса C2 в пункте 6.4.1.1, было одобрено после принятия соответствующего предложения, касающегося предельных значений для шин класса C3. В нем подчеркивается, что возникла ситуация, при которой предельные значения для шин класса C3 были непреднамеренно исключены. По итогам состоявшегося обсуждения GRRF пришла к выводу, что, хотя эта ситуация и является ошибочной, неверно вносить поправки в правила, используя форму исправлений, и решила рассмотреть это предложение в качестве дополнения.

31. GRRF одобрила документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/25, воспроизведенный в приложении IV к настоящему докладу, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2015 года в качестве проекта дополнения 7 к поправкам серии 02 к Правилам ООН № 117.

32. Эксперт от Российской Федерации как заместитель Председателя Рабочей группы по вопросам шума (GRB) проинформировал GRRF о том, что GRB представила пересмотренный вариант документа ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/7, включая ряд незначительных редакционных исправлений, WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2015 года.

### **C. Правила № 54**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/26  
неофициальный документ GRRF-78-12

33. GRRF решила отложить рассмотрение документов ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/26 и GRRF-78-12 до своей февральской сессии 2015 года.

### **D. Прочие вопросы**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/20  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/22  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/24  
неофициальные документы GRRF-76-06, GRRF-76-38,  
GRRF-78-10, GRRF-78-42, GRRF-78-45 и GRRF-78-46

34. Эксперт от ЕТОПОК представил документ GRRF-78-42, обосновывающий документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/20 с поправками, изложенными в документе GRRF-76-06, а также документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/22 в целях включения в Правила ООН № 75 положений о шинах повышенной проходимости (AT).

35. Эксперт от МАЗМ напомнил о документе GRRF-76-38, содержащем анализ возможных альтернативных вариантов официального утверждения типа шин AT, с учетом технических требований, предусмотренных правилами ООН № 54, 75 и 106. Он представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/24 с предложением о включении шин AT в Правила ООН № 106 в качестве альтернативы упомянутому выше предложению ЕТОПОК.

36. По итогам состоявшегося обсуждения GRRF одобрила документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/22 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/20 с поправками, изложенными в документах GRRF-76-06, GRRF-78-45 и GRRF-78-46 и воспроизведенные в приложении V. Секретариату было поручено представить эти документы WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2015 года в качестве проекта дополнения 12 к Правилам ООН № 106 и проекта дополнения 15 к Правилам ООН № 75 соответственно.

37. Эксперт от Франции представил документ GRRF-78-10 с предложением о включении в Правила ООН № 109 нового приложения, касающегося зимних шин, предназначенных для использования в тяжелых снежных условиях. GRRF решила вернуться к рассмотрению этого документа на своей сессии в феврале 2015 года и поручила секретариату распространить к этой сессии документ GRRF-78-10 под официальным условным обозначением.

## **IX. Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) (пункт 8 повестки дня)**

*Документация:* неофициальные документы GRRF-78-08 и GRRF-78-22

38. Секретариат представил документ GRRF-78-08 о проведенной в 2014 году работе в области ИТС. Он проинформировал GRRF о том, что 11 ноября 2014 года в Женеве состоится совещание НРГ по ИТС, а 17 и 18 ноября 2014 года в Брюсселе пройдет круглый стол по вопросам ИТС.

39. Эксперт от Японии представил документ GRRF-78-22 с поправками к приложению 5 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) в целях включения положений, касающихся систем дистанционно управляемой парковки (ДУП). GRRF приняла к сведению отдельные замечания и поручила секретариату распространить документ GRRF-78-22 под официальным условным обозначением для рассмотрения на следующей сессии GRRF.

## **X. Механизм рулевого управления (пункт 9 повестки дня)**

### **A. Правила № 79**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/8  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/19  
неофициальные документы GRRF-78-27 и GRRF-78-44

40. По просьбе авторов документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/19 GRRF решила снять этот документ с обсуждения. Вместо него эксперт от КСАОД представил документ GRRF-78-44, обосновывающий документ GRRF-78-27 и касающийся обязательных требований в том случае, когда система торможения и система рулевого управления имеют один источник питания. Предлагаемые поправки направлены на уточнение соответствующих положений Правил ООН № 79 и их согласование с положениями Правил ООН № 13-Н. По итогам состоявшегося обсуждения GRRF решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей сессии в феврале 2015 года на основе пересмотренного предложения КСАОД и с учетом полученных замечаний.

41. Эксперт от КСАОД от имени ККПКП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/8 в целях исключения из Правил ООН № 79 конструкционного ограничения, которое не позволяет осуществлять официальное утверждение новых технологий. Он пояснил, что это предложение не требует незамедлительного утверждения и предложил всем заинтересованным экспертам направить ему свои замечания (colin.ross@meritor.com). GRRF решила возобновить рассмотрение этого вопроса на основе пересмотренного предложения КСАОД.

## **В. Система удержания в пределах полосы (СУПП) и система помощи при парковке (СПП)**

*Документация:* неофициальные документы GRRF-78-05, GRRF-78-11, GRRF-78-14 и GRRF-78-43

42. Эксперт от Швеции представил документ GRRF-78-43, обосновывающий документ GRRF-78-05, представленный небольшой редакционной группой по СУПП, в целях включения в Правила ООН № 79 определений и соответствующих требований к СУПП. Эксперт от МОПАП представил документ GRRF-78-11 с поправками к документу GRRF-78-05, предусматривающий пересмотр требований в отношении сигналов предупреждений водителя в ситуации, когда невозможно обеспечить сосредоточение внимания водителя на задаче рулевого управления. GRRF решила возобновить обсуждение в ходе своей сессии в феврале 2015 года на основе пересмотренных предложений.

43. Эксперты от Швеции и Японии представили документ GRRF-78-14 с поправками к Правилам ООН № 79 в целях i) начала обсуждения вопроса об отмене ограничения скорости в отношении функции автоматического управления рулевой колонкой, ii) внедрения функций обеспечения безопасности, таких как предупреждающие сигналы, и iii) введения требований в отношении бортовой диагностики (БД), позволяющих контролировать надлежащий режим функционирования электронных систем усилителя рулевого управления. По мнению ряда экспертов GRRF, некоторые из этих требований будут ограничивать свободу принятия конструктивных решений. Председатель отметил, что это предложение выходит за рамки обычного мандата GRRF, и заявил о своем намерении получить руководящие указания от WP.29 на его сессии в ноябре 2014 года.

44. GRRF поручила секретариату оставить документ GRRF-78-14 в повестке дня в качестве справочного документа, проинформировать об этом предложении НРГ по ИТС и распространить документ GRRF-78-05 под официальным условным обозначением для рассмотрения на следующей сессии GRRF.

## **XI. Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) (пункт 10 повестки дня)**

### **A. Доклад о работе неофициальной группы и подгруппы по МОУТКТС**

*Документация:* неофициальный документ GRRF-78-49

45. Секретариат представил доклад о работе НРГ по МОУТКТС и ее подгрупп. GRRF отметила, что МОУТКТС является одной из основных целей пересмотра 3 Соглашения 1958 года, который должен вступить в силу в марте 2016 года. Было также отмечено, что работу GRRF, связанную с МОУТКТС, предпочтительно было бы завершить в феврале 2015 года.

46. Представитель GRRF при МОУТКТС внес на рассмотрение документ GRRF-78-49 с обзором хода работы по МОУТКТС, перечнем основных документов и графиком совещаний и запланированных действий.

## **В. Правила, касающиеся установки шин**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/13  
неофициальный документ GRRF-78-28

47. Эксперт от МОПАП представил документ GRRF-78-28 с поправками к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/13, касающийся установки шин на транспортных средствах категории M<sub>1</sub>. По этому предложению был высказан ряд замечаний. GRRF решила вернуться к рассмотрению этого пункта на своей следующей сессии на основе пересмотренного предложения МОПАП.

## **С. Правила № 13-Н**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/10  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/11  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/12  
неофициальные документы GRRF-76-13, GRRF-76-14,  
GRRF-76-18, GRRF-76-22, GRRF-76-23, GRRF-76-33,  
GRRF-76-34, GRRF-78-19, GRRF-78-20, GRRF-78-21,  
GRRF-78-29, GRRF-78-41 и GRRF-78-50

48. Эксперт от МОПАП сообщил о том, что документы GRRF-76-13, GRRF-76-14, GRRF-76-18, GRRF-76-22 и GRRF-76-23 были заменены на документы GRRF-78-19, GRRF-78-20 и GRRF-78-21.

49. Эксперт от МОПАП представил новые документы и предложения, касающиеся отдельных правил ООН по системам вспомогательного торможения (СВТ) (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/11) и по электронному контролю устойчивости (ЭКУ) (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/12), которые должны быть выделены из Правил ООН № 13-Н (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/10). Председатель напомнил о целях документов GRRF-76-33 и GRRF-76-34. Эксперт от МОПАП заявил, что документ GRRF-76-34 учитывался при подготовке проекта вышеуказанных предложений. Он представил документ GRRF-78-29 с предложением исключить метод определения значения коэффициента  $k$ , предписанный в приложении 7, и сохранить только метод, предписанный в приложениях 2–6, с тем чтобы привести эти Правила ООН в соответствие с ГТП № 8. GRRF решила вернуться к рассмотрению данного предложения на своей семьдесят девятой сессии.

50. Эксперт от КСАОД представил документ GRRF-78-41 с предложением, позволяющим урегулировать вопрос о первоначальном приложении 8 к Правилам ООН № 13-Н, после того как эти Правила ООН будут разделены. Эксперт от МОПАП предложил альтернативную формулировку (документ GRRF-78-50). GRRF решила вернуться к рассмотрению вопроса о приложении 8 на своей сессии в феврале 2015 года.

51. GRRF решила возобновить рассмотрение этого пункта повестки дня на своей сессии в феврале 2015 года на основе трех пересмотренных предложений от МОПАП и КСАОД.

## **D. Прочие вопросы**

*Документация:* неофициальные документы GRRF-78-38, GRRF-78-39 и GRRF-78-48

52. Эксперт от МОПАП представил документ GRRF-78-39 с предложением об отдельных правилах ООН, касающихся системы контроля за давлением в шинах (СКДШ). Он представил документ GRRF-78-48, в котором предлагаются соответствующие поправки к Правилам № 64 с целью исключить положения, касающиеся СКДШ. Он представил также документ GRRF-78-38, содержащий соответствующий сводный вариант (на основе Правил ООН № 64, но без положений, касающихся СКДШ). GRRF решила разделить Правила ООН № 64 на две части и сохранить оба предложения (GRRF-78-38 и GRRF-78-39) в повестке дня семьдесят девятой сессии GRRF.

## **XII. Обмен мнениями по вопросу об инновациях, автоматизации и самоуправляющихся автомобилях (пункт 11 повестки дня)**

### **A. Основные вопросы, рассмотренные на сессии КВТ в феврале 2014 года**

*Документация:* неофициальный документ GRRF-78-09

53. Секретариат представил документ GRRF-78-09 с докладом об основных вопросах, рассмотренных на сессии КВТ в феврале 2014 года.

### **B. Обмен информацией**

*Документация:* неофициальный документ GRRF-78-31

54. Эксперт от КСАОД представил документ GRRF-78-31, касающийся современных систем помощи при вождении (СПВ) и связанных с ними уровней автоматизации транспортных средств. Он сообщил о новых технологиях, включая автоматические системы управления на скоростных трассах и автоматизированные парковочные системы, которые разрабатываются в настоящее время и потребуют внесения изменений в правила ООН, касающиеся официального утверждения типа соответствующих транспортных средств. GRRF приветствовала это сообщение. Председатель GRRF призвал всех экспертов продолжить обмен информацией о подобных видах инноваций на следующей сессии GRRF.

## **XIII. Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня)**

### **A. Основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в марте и июне 2014 года**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/1108  
ECE/TRANS/WP.29/1110  
неофициальный документ GRRF-78-15

55. Секретариат представил документ GRRF-78-15 с докладом об основных вопросах, рассмотренных на 162-й (ECE/TRANS/WP.29/1108) и 163-й (ECE/TRANS/WP.29/1110) сессиях WP.29.

## **В. Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (СР.3)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/25  
неофициальный документ GRRF-78-03

56. Секретариат представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/25 (первоначально предложен Рабочей группой по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE)) с поправками, изложенными в документе GRRF-78-03, в котором предлагается включить в СР.3 новые категории сельскохозяйственных транспортных средств. Эксперт от Российской Федерации отметил, что предлагаемые определения могут привести к взаимному дублированию, особенно когда сельскохозяйственные транспортные средства могут быть классифицированы как внедорожная подвижная техника (ВПТ) и наоборот. Председатель GRRF просил экспертов направить в секретариат свои замечания по данному предложению.

## **С. Определения и сокращения**

*Документация:* неофициальные документы GRRF-76-03 и GRRF-78-04

57. По предложению WP.29 секретариат представил документ GRRF-78-04, содержащий перечень определений в правилах, относящихся к ведению GRRF. Председатель GRRF напомнил о документе GRRF-76-03 и отметил, что какие-либо последующие действия определены не были. Секретариат сообщил, что он изыскивает возможность централизованного сбора и размещения на веб-сайте такой полезной информации.

## **Д. Выражение признательности**

58. Приняв к сведению, что г-н Масаша Ишихара (Япония) и г-н Юрген Брунингер (КСАОД) выходят на пенсию и, следовательно, больше не будут участвовать в сессиях, GRRF с признательностью отметила их весомый вклад в работу группы. GRRF пожелала им долгих и счастливых лет жизни.

## **Е. Любые другие вопросы**

*Документация:* неофициальный документ GRRF-78-51

59. Эксперт от КСАОД представил документ GRRF-78-51, касающийся сложностей в связи с определением "варианта" тормозного диска/барабана в Правилах ООН № 90. Эксперт сообщил, что предложение по Правилам ООН № 90 будет представлено GRRF для рассмотрения на ее следующей сессии.

#### **XIV. Выборы должностных лиц (пункт 13 повестки дня)**

60. В соответствии с правилом 37 Правил процедуры (TRANS/WP.29/690 и Amends. 1 и 2) GRRF объявила о проведении выборов должностных лиц во вторник во второй половине дня. Г-н Б. Фрост (Соединенное Королевство) был единодушно избран Председателем сессий GRRF, запланированных на 2015 год. Г-н Х. Кубота (Япония) был избран заместителем Председателя GRRF на тот же период.

#### **XV. Предварительная повестка дня семьдесят девятой сессии**

61. Была утверждена следующая предварительная повестка дня семьдесят девятой сессии GRRF, которую планируется провести в Женеве 16 (начало в 14 ч. 30 м.) – 20 (завершение в 12 ч. 30 м.) февраля 2015 года<sup>1</sup>:

1. Утверждение повестки дня.
2. Системы автоматического экстренного торможения.
3. Правила № 13 и 13-Н (торможение):
  - a) электронный контроль устойчивости (ЭКУ);
  - b) автоматизированные соединения между транспортными средствами (АСТС);
  - c) уточнения;
  - d) условные обозначения, связанные с торможением, в Правилах № 121 (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов);
  - e) прочие вопросы.
4. Правила № 55 (механические сцепные устройства).
5. Тормозные системы мотоциклов:
  - a) Правила № 78;
  - b) Глобальные технические правила № 3.
6. Правила № 90 (сменные тормозные накладки).
7. Шины:
  - a) Глобальные технические правила, касающиеся шин;
  - b) Правила № 117;
  - c) Правила № 54;
  - d) прочие вопросы.

---

<sup>1</sup> GRRF отметила, что официальные документы могут быть переданы в секретариат ЕЭК ООН не позднее 21 ноября 2014 года, т.е. за 12 недель до начала сессии.

8. Интеллектуальные транспортные системы (ИТС):
  - a) системы автоматизации транспортных средств;
  - b) прочие вопросы, связанные с ИТС.
9. Механизм рулевого управления:
  - a) Правила № 79;
  - b) система удержания в пределах полосы (СУПП) и система помощи при парковке (СПП).
10. Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС):
  - a) Доклад о работе неофициальной группы и подгрупп по МОУТКТС;
  - b) Правила, касающиеся установки шин;
  - c) Правила № 13-Н;
  - d) прочие вопросы.
11. Обмен мнениями по вопросу об инновациях.
12. Прочие вопросы:
  - a) основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в ноябре 2014 года;
  - b) Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (СР.3);
  - c) определения и сокращения;
  - d) любые другие вопросы.

## Приложение I

### Перечень неофициальных документов, рассмотренных в ходе сессии

[только на английском языке]

Informal documents GRRF-78-...

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
1	(GRRF Chair) Running order	A
2	(Secretariat) Consolidated Agenda of the 78th GRRF session	A
3	(European Commission) Proposal for amendments to the Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3)	F
4	(Secretariat) Definitions in Regulations under the responsibility of GRRF	F
5	(LKAS Group) Proposal for amendments to UN Regulation No. 79 (Steering equipment)	C
6	(European Commission) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/21	E
7	(European Commission) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/22	E
8	(Secretariat) Update concerning the ITS activities	F
9	(Secretariat) Highlights of the 2014 session of ITC	F
10	(France) Proposal for amendments to UN Regulation No. 109	C
11	(OICA) Proposal for amendments to GRRF-78-05 (on LKAS)	E
12	(ETRTO) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP29/GRRF/2014/26	D
13	(ETRTO) Proposal for corrigendum to UN Regulation No. 117, Rev. 3	B
14	(Sweden and Japan) Proposal for amendments to GRRF-78-05 (on LKAS)	D
15	(Secretariat) Highlights of the last sessions of WP.29 and general information	F
16	(MVC Informal Group) Terms of Reference for the GRRF informal group on Modular Vehicle Combinations (MVC)	B
17	(MVC Informal Group) Report from the informal working group on Modular Vehicle Combinations (MVC)	F
18	(France) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/2013/63 and ECE/TRANS/WP.29/2013/122 (draft GTR on tyres)	F
19	(OICA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/12 (Draft ESC Regulation)	E

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
20	(OICA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/11 (Draft BAS Regulation)	E
21	(OICA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/10 (UN Regulation No. 13-H splitting)	E
22	(Japan) Amendment proposal for Annex 5 to R.E.3 introducing Remote Controlled Parking System	C
23	(R55 Informal Group) References on ISO7641:1983 and ISO7641:2012	F
24	(R55 Informal Group) Working Document on R-55	E
25	(R55 Informal Group) Minutes of the meeting (TUEV NORD ESSEN, 20/03/2014)	F
26	(R55 Informal Group) Status of TFAC after the 4th Meeting (05 and 06/02/2014)	F
27	(CLEPA and OICA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/19 (UN Regulation No. 79)	E
28	(OICA) Proposal for amendments to document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/13 (Regulation on Tyres installation)	E
29	(OICA) Proposal for amendments on the method to obtain k value for test surface condition (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/12)	E
30	(OICA) Introduction of OICA proposal on AEBS-LDWS regulations	E
31	(CLEPA) (R)Evolution of Driving Assist Systems (Handout)	F
32	(OICA) Proposal for supplement 01 to the original version of UN Regulation No. 130 (LDWS)	F
33	(OICA) Proposal for supplement 01 to the original version of UN Regulation No. 130 (LDWS)	F
34	(OICA) Proposal for supplement 01 to the original version of UN Regulation No. 131 (AEBS)	F
35	(OICA) Proposal for supplement 02 to the 01 series of amendments to UN Regulation No. 131 (AEBS)	F
36	(OICA) Proposal for supplement 01 to the original version of UN Regulation No. 131 (AEBS)	F
37	(OICA) Proposal for supplement 02 to the 01 series of amendments to UN Regulation No. 131 (AEBS)	F
38	(OICA) Regulation No. 64. A temporary-use spare unit, run-flat tyres and/or a run-flat system	D
39	(OICA) Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to their tyre pressure monitoring systems	D
40	(Germany) Report on the status of work on the issue of electro-hydraulic systems, (ECE/TRANS/WP29/GRRF/2013/29)	F

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
41	(CLEPA) Proposal Associated with Annex CEL and its Application to Functions or Systems Defined within a Separate Regulation	F
42	(ETRTO) Presentation on Type Approval of AT tyres	F
43	(Sweden and Japan) Proposals to UN R-79 to introduce the requirements of LKAS	F
44	(CLEPA) Presentation on GRRF-78-27	F
45	(Secretariat) Adopted amendments to GRRF-76-06	A
46	(Secretariat) Adopted amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/20	A
47	(Secretariat) Adopted amendments to GRRF-78-18	A
48	(OICA) Proposal for amendments to ECE Regulation No. 64 (see Ref. GRRF-78-38)	F
49	(GRRF Ambassador to IWVTA) Report to GRRF on IWVTA	F
50	(OICA) Alternative text presented at document GRRF-78-41	E
51	(CLEPA) R-90 Certification Issue	E
52	(IMMA) Cross reference to UN Regulation No. 10 in UN Regulation No. 78	D

*Примечания:*

- A утвержден или принят без изменений
- B утвержден или принят с изменениями
- C рассмотрение будет возобновлено на основе документа под официальным условным обозначением
- D сохранен в качестве справочного документа/рассмотрение будет продолжено
- E пересмотренное предложение для следующей сессии
- F рассмотрение завершено либо документ подлежит замене
- G документ снят с обсуждения

## Приложение II

### Круг ведения неофициальной группы GRRF по составам модульных транспортных средств (СМТС)

#### А. Введение

1. Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) решила учредить группу в составе заинтересованных экспертов для внесения поправок в действующие правила и обеспечения возможности официального утверждения типа транспортных средств, относящихся к составам модульных транспортных средств, т.е. к составам транспортных средств, состоящим из нескольких прицепов либо прицепов, имеющих официальное утверждение на буксировку других прицепов.

#### В. Задачи

2. Задачи неофициальной группы по СМТС состоят в следующем:
- a) основная задача группы заключается в обеспечении возможности официального утверждения транспортных средств, которые входят в состав модульных транспортных средств, в отношении торможения, рулевого управления, устойчивости и сцепных устройств;
  - b) выполнение руководящих указаний, изложенных в документе ECE/TRANS/WP.29/1044/Rev.1;
  - c) разработка нормативных требований и определений на основе существующих положений, касающихся торможения, рулевого управления и сцепных устройств. Эта работа должна проводиться последовательно и быть направлена на получение практического и применимого результата, который может быть использован различными организациями из разных стран. Необходимо приложить все усилия для того, чтобы конечный текст был понятен пользователям, не являющимся опытными экспертами по разработке правил в области торможения;
  - d) охват транспортных средств категорий N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> и O<sub>4</sub>.

#### С. Правила процедуры

3. Неофициальная рабочая группа является подгруппой GRRF и открыта для участия всех членов GRRF.
4. Работой неофициальной рабочей группы будут руководить Председатель и секретарь.
5. Официальным языком неофициальной рабочей группы является английский язык.

6. Повестка дня и соответствующие документы будут распространяться среди всех членов неофициальной рабочей группы заблаговременно до начала всех запланированных совещаний.
7. Решения будут приниматься консенсусом. Если консенсуса достичь невозможно, то Председатель группы представляет Рабочей группе GRRF различные точки зрения. Председатель может обращаться к GRRF с просьбой дать надлежащие указания.
8. Информация о ходе работы неофициальной группы будет регулярно доводиться до сведения GRRF Председателем или его/ее представителем, по возможности в качестве неофициального документа.
9. Все рабочие документы будут распространяться в цифровом формате. Документы о работе совещаний будут публиковаться на созданном в рамках ЕЭК ООН веб-сайте Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29).

#### **D. План работы и график работы**

10. Группа определила, что необходимо внести поправки в следующие правила ООН: Правила ООН № 13, Правила ООН № 55, Правила ООН № 79.
  - a) На первом этапе работы группы планируется внести поправки в Правила ООН № 13 и определить те изменения к Правилам ООН № 55, которые не охвачены в рамках текущей работы неофициальной группы по Правилам ООН № 55.
  - b) На втором этапе группа устранил упомянутые выше пробелы в Правилах ООН № 55.
  - c) На третьем этапе планируется внесение поправок в Правила ООН № 79.
11. Цель неофициальной группы состоит в представлении ее первоначального предложения GRRF в качестве неофициального документа на сессии в сентябре 2015 года и ее окончательного предложения – в качестве официального документа на сессии GRRF в феврале 2016 года.

## Приложение III

### Одобренные поправки к документам ECE/TRANS/WP.29/2013/63 и ECE/TRANS/WP.29/2013/122

#### A. Одобренные поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/2013/63

*Пункт С.10* изменить следующим образом:

"10. В 2009 году, по просьбе неофициальной рабочей группы, АС.3 одобрил разработку гтп в два этапа следующим образом: первый этап должен быть посвящен согласованию требований, относящихся только к шинам для легковых автомобилей, а второй этап – согласованию требований к шинам для легких грузовых транспортных средств с обозначением "С" или "LT". ~~Второй этап должен быть завершен до конца 2014 года.~~ Между тем существующие требования к шинам С или LT (хотя они еще и не согласованы) включены в контексте первого этапа разработки гтп для полноты представленной информации. Настоящий документ отражает это решение и содержит согласованные требования, касающиеся шин для легковых автомобилей, тогда как требования к шинам LT/С пока не согласованы".

#### B. Одобренные поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/2013/122

*Пункт В.5* изменить следующим образом:

"5. В 2009 году, по просьбе неофициальной рабочей группы, АС.3 принял решение о том, что разработку гтп следует осуществлять в два этапа: первый этап должен быть посвящен согласованию требований, относящихся только к шинам для пассажирских автомобилей, а второй этап – согласованию требований к шинам для легких грузовых транспортных средств с обозначением С (коммерческие) или LT (легкие грузовые) ~~{второй этап должен быть завершен до конца 2014 года}~~. Между тем существующие требования к шинам С или LT (хотя они еще и не согласованы) включены в первый этап разработки гтп для полноты представленной информации. Настоящий документ отражает это решение и содержит согласованные требования, касающиеся только шин РС, тогда как требования к шинам LT/С пока не согласованы".

*Пункт С.23* изменить следующим образом:

"23. Техническое содержание гтп было представлено GRRF на ее семьдесят третьей и семьдесят четвертой сессиях в сентябре 2012 года и в феврале 2013 года, **а также на ее семьдесят седьмой и семьдесят восьмой сессиях в июне и в сентябре 2014 года**".

*Пункт D.26* изменить следующим образом:

"26. В сентябре 2010 года неофициальная рабочая группа составила график разработки и доработки этих гтп. Проект гтп, в том числе этап II разработки, следует представить GRRF ~~в сентябре 2013 года~~ **сентябре 2015 года** на ее ~~семьдесят пятой~~ **восмидесятой** сессии, и при отсутствии сколь-либо серьезных разногласий окончательный проект, в том числе этап II разработки, может быть утвержден ~~в сентябре 2014 года~~ **феврале 2017 года** на ~~семьдесят седьмой~~ **во**

**семьдесят третьей** сессии GRRF. После его утверждения GRRF будет подготовлен окончательный доклад, который будет направлен вместе с утвержденными гтп AC.3 и WP.29 в ~~ноябре 2014 года~~ **июне 2017 года** для его возможного утверждения в ~~марте 2015 года~~ **ноябре 2017 года**".

## Приложение IV

### Одобренные поправки к Правилам ООН № 117

Пункт 6.4.1.1 изменить следующим образом:

"6.4.1.1 Шины классов C1, C2 и C3

Минимальное значение индекса эффективности на снегу, рассчитанное в соответствии с процедурой, описанной в приложении 7, в сравнении с СЭИШ должно быть следующим:

Класс шины	Коэффициент сцепления шины с заснеженным дорожным покрытием (метод торможения на снегу) <sup>a)</sup>		Коэффициент сцепления шины с заснеженным дорожным покрытием (метод испытания тяги на повороте) <sup>b)</sup>	Коэффициент сцепления шины с заснеженным дорожным покрытием (метод испытания на ускорение) <sup>c)</sup>
	Ref. = C1 – СЭИШ 14	Ref. = C2 – СЭИШ 16C	Ref. = C1 – СЭИШ 14	Ref. = C3N – СЭИШ 19,5 Ref. = C3W – СЭИШ 22,5
C1	1,07	Св. нет	1,10	Св. нет
C2	Св. нет	1,02	1,10	Св. нет
C3	Св. нет	Св. нет	Св. нет	1,25

<sup>a)</sup> См. пункт 3 приложения 7 к настоящим Правилам.

<sup>b)</sup> См. пункт 2 приложения 7 к настоящим Правилам.

<sup>c)</sup> См. пункт 4 приложения 7 к настоящим Правилам".

#### Приложение 1

Пункт 3 изменить следующим образом:

"3. "Класс шины" и "категория использования" типа шины: .....

...

**3.1 Зимняя шина для использования в тяжелых снежных условиях (Да/Нет)<sup>2</sup>**

**3.2 Тяговая шина (Да/Нет)<sup>2</sup>**"

Добавить пункт 6.4 следующего содержания:

**"6.4 Эффективность сцепления шины репрезентативного размера с заснеженным дорожным покрытием, см. пункт 2.5 Правил № 117, согласно пункту 7 протокола испытания, приведенного в добавлении к приложению 7:..... (коэффициент сцепления шины с заснеженным дорожным покрытием) с использованием метода торможения на снегу<sup>2</sup>, метода испытания тяги в повороте<sup>2</sup> или метода испытания на ускорение<sup>2</sup>.**

<sup>2</sup> Ненужное вычеркнуть".

Приложение 2, добавление 2, пример 1 исправить следующим образом:

"  0212345 S2 0236378 "

Приложение 2, добавление 2, пример 3 исправить следующим образом:

"  **0212345 S2 0236378** "

Приложение 2, добавление 2, пример 4 исправить следующим образом:

"  **0212345 S2 0236378** "

Приложение 2, добавление 3, пример 1 исправить следующим образом:

"  **0236378 + 02S1** "

Приложение 4, исключить дублирующиеся пункты:

~~"3.2 — Состав покрытия и его подготовка~~

~~3.2.1 — Основные требования к составу~~

~~Испытательное покрытие должно отвечать четырем требованиям к составу:~~

~~3.2.1.1 — оно должно состоять из плотного асфальтобетона;~~

~~3.2.1.2 — максимальный размер щебня должен составлять 8 мм (допуск: 6,3–10 мм);"~~

Приложение 6, пункт 5.1.5 изменить следующим образом:

"5.1.5  $R_f$  – радиус качения шины, в метрах;"

Приложение 6, добавление 1, пункт 7, исключить примечание:

~~"Примечание: — В тех случаях, когда вместо гладкой стальной поверхности барабана используют текстурированную поверхность, этот факт отмечают в протоколе испытания. Текстура поверхности в таком случае должна иметь в глубину 180 мкм (зернистость 80), и лаборатория отвечает за поддержание характеристик шероховатости поверхности. При использовании текстурированной поверхности барабана не рекомендуется никакого конкретного поправочного коэффициента".~~

Приложение 7, пункт 3.1.4 изменить следующим образом:

"3.1.4 Нагрузка и давление

~~Нагрузка транспортного средства должна быть такой, чтобы результирующие нагрузки на шины составляли от 60% до 90% от нагрузки, соответствующей индексу несущей способности шины.~~

~~Внутреннее давление в холодной шине должно составлять 240 кПа."~~

## Приложение V

### Одобрённые поправки к Правилам ООН № 75

*Название Правил* изменить следующим образом:

**"Правила № 75**

Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения пневматических шин для ~~мотоциклов и мопедов~~ **транспортных средств категории L**".

*Пункт 1* изменить следующим образом (в том числе включить новые ссылки):

"1. Область применения

Настоящие Правила применяют к новым пневматическим шинам транспортных средств категорий ~~L1, L2, L3, L4 и L5~~ **L**<sup>1, 2</sup>

Однако их не применяют к типам шин, предназначенных исключительно для "внедорожного" использования, которые имеют маркировку "NHS" ("Not for Highway Service" ("Не для эксплуатации на шоссе")), и к типам шин, предназначенных исключительно для соревнований.

<sup>1</sup> В соответствии с определениями, содержащимися в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (CP.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, пункт 2 – [www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html).

<sup>2</sup> В настоящих Правилах определяются требования в отношении шин в качестве отдельного элемента. В них не ограничиваются аспекты их установки на транспортных средствах любых категорий".

*Пункт 2.1.3* изменить следующим образом:

"2.1.3 ...мопедная, повышенной проходимости (AT));"

*Добавить новый пункт 2.16.4:*

**"2.16.4 Префикс "AT" для шин повышенной проходимости (AT) (например, AT 18x11-8)".**

*Добавить новый пункт 2.34:*

**"2.34 "Шина AT (повышенной проходимости)" означает шину низкого давления, предназначенную в основном для оснащения транспортных средств категорий L6 и L7".**

Добавить новый пункт 3.1.15:

**"3.1.15** Для шин повышенной проходимости (АТ) обозначение, указывающее номинальное внутреннее давление:

<i>Обозначение</i>	<i>Номинальное внутреннее давление (кПа)</i>
☆	25
☆☆	35
☆☆☆	45

Добавить новый пункт 4.1.16:

**"4.1.16** Для шин повышенной проходимости (АТ) обозначение, указывающее номинальное внутреннее давление (см. пункт 3.1.15)".

Приложение 1, пункт 5.2 изменить следующим образом:

"5.2 ...мопедная, повышенной проходимости (АТ)<sup>2</sup>"

Приложение 1, добавить новый пункт 5.6:

**"5.6** Для шин повышенной проходимости (АТ) обозначение (звезды), указывающее номинальное внутреннее давление".

Приложение 5, добавить новую таблицу:

**"Таблица 8: Шины для транспортных средств повышенной проходимости (АТ)**

**Таблица 8 (первая из трех)**

**Шины для транспортных средств повышенной проходимости (АТ)**

Размер шины(1)	Индекс ширины измерительного обода	Ширина профиля (мм)	Габаритный диаметр (мм)			Максимальная габаритная ширина (мм)
			D <sub>min</sub>	D	D <sub>max</sub>	
АТ16х6-8	5	154	394	406	418	168
АТ16х7-7	5,5	177	392	406	420	193
АТ16х8-7	6,5	204	392	406	420	222
АТ18х7-7	5,5	177	440	457	474	193
АТ18х7-8	5,5	177	442	457	472	193
АТ18х8-7	6,5	204	440	457	474	222
АТ18х9-8	7	227	442	457	472	247
АТ18х9.5-8	7,5	240	442	457	472	262
АТ18х10-10	8	254	445	457	469	277
АТ18х10-8	8	254	442	457	472	277
АТ18х11-10	9	281	445	457	469	306
АТ18х11-8	9	281	442	457	472	306
АТ18х11-9	9	281	443	457	471	306
АТ19х6-10	5	154	469	483	497	168
АТ19х7-8	5,5	177	466	483	500	193
АТ19х8-8	6,5	204	466	483	500	222
АТ19х9-8	7	227	466	483	500	247
АТ19х10-9	8	254	468	483	498	277
АТ20х7-10	5,5	177	493	508	523	193
АТ20х7-8	5,5	177	490	508	526	193
АТ20х7-9	5,5	177	491	508	525	193
АТ20х8-10	6,5	204	493	508	523	222
АТ20х10-10	8	254	493	508	523	277
АТ20х10-8	8	254	490	508	526	277
АТ20х10-9	8	254	491	508	525	277
АТ20х11-10	9	281	493	508	523	306
АТ20х11-8	9	281	490	508	526	306
АТ20х11-9	9	281	491	508	525	306
АТ21х7-10	5,5	177	516	533	550	193
АТ21х8-9	6,5	204	515	533	551	222
АТ21х10-10	8	254	516	533	550	277
АТ21х10-8	8	254	513	533	553	277
АТ21х11-8	9	281	513	533	553	306
АТ21х11-9	9	281	515	533	551	306
АТ21х12-8	9,5	304	513	533	553	331
АТ22х7-10	5,5	177	541	559	577	193
АТ22х7-11	5,5	177	542	559	576	193
АТ22х7-12	5,5	177	544	559	574	193
АТ22х7-9	5,5	177	539	559	579	193
АТ22х8-10	6,5	204	541	559	577	222
АТ22х9-10	7	227	541	559	577	247

**Таблица 8 (вторая из трех)**  
**Шины для транспортных средств повышенной проходимости (шины АТ)**

Размер шины (1)	Индекс ширины измерительного обода	Ширина профиля (мм)	Габаритный диаметр (мм)			Максимальная габаритная ширина (мм)
			D <sub>min</sub>	D	D <sub>max</sub>	
AT22x9-11	7	227	542	559	576	247
AT22x9-8	7	227	538	559	580	247
AT22x10-10	8	254	541	559	577	277
AT22x10-8	8	254	538	559	580	277
AT22x10-9	8	254	539	559	579	277
AT22x11-10	9	281	541	559	577	306
AT22x11-8	9	281	538	559	580	306
AT22x11-9	9	281	539	559	579	306
AT22x12-8	9,5	304	538	559	580	331
AT22.5x10-8	8	254	550	572	594	277
AT23x7-10	5,5	177	564	584	604	193
AT23x8-10	6,5	204	564	584	604	222
AT23x8-11	6,5	204	566	584	602	222
AT23x8-12	6,5	204	567	584	601	222
AT23x10-10	8	254	564	584	604	277
AT23x10-12	8	254	567	584	601	277
AT23x10-8	8	254	561	584	607	277
AT23x11-9	9	281	563	584	605	306
AT23x12-9	9,5	304	563	584	605	331
AT24x8-11	6,5	204	590	610	630	222
AT24x8-12	6,5	204	592	610	628	222
AT24x9-11	7	227	590	610	630	247
AT24x9-12	7	227	592	610	628	247
AT24x10-11	8	254	590	610	630	277
AT24x11-10	9	281	589	610	631	306
AT24x11.5-10	9	290	589	610	631	316
AT24x12-10	9,5	304	589	610	631	331
AT24x13-9	10,5	330	587	610	633	360
AT25x8-10	6,5	204	612	635	658	222
AT25x8-12	6,5	204	615	635	655	222
AT25x8-13	6,5	204	617	635	653	222
AT25x10-10	8	254	612	635	658	277
AT25x10-12	8	254	615	635	655	277
AT25x11-10	9	281	612	635	658	306
AT25x11-12	9	281	615	635	655	306
AT25x11-9	9	281	611	635	659	306
AT25x11.5-9	9	290	611	635	659	316
AT25x12-10	9,5	304	612	635	658	331
AT25x12-9	9,5	304	611	635	659	331
AT25x13-9	10,5	330	611	635	659	360

**Таблица 8 (третья из трех)**  
**Шины для транспортных средств повышенной проходимости (шины АТ)**

Размер шины (1)	Индекс ширины измерительного обода	Ширина профиля (мм)	Габаритный диаметр (мм)			Максимальная габаритная ширина (мм)
			D <sub>min</sub>	D	D <sub>max</sub>	
AT26x9-12	7	227	639	660	681	247
AT26x10-12	8	254	639	660	681	277
AT26x10.5-12	8,5	268	639	660	681	292
AT26x12-10	9,5	304	636	660	684	331
AT26x12-12	9,5	304	639	660	681	331
AT26x12-14	9,5	304	642	660	678	331
AT27x9-12	7	227	663	686	709	247
AT27x11-12	9	281	663	686	709	306
AT27x12-10	9,5	304	660	686	712	331
AT27x12-12	9,5	304	663	686	709	331

(1) Шины радиальной конструкции обозначаются при помощи буквы "R", проставляемой вместо знака "-" (например, AT16x6 R 8). Для шин, у которых обозначения размеров не включены в эту таблицу, соответствующие данные о размерах см. в любом издании одного из следующих международных стандартов на шины:

- "Руководство по стандартам" Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК);
- "Ежегодник" компании "Тайр энд рим асоусиэйшн инк." (ТРА);
- "Ежегодник" Ассоциации японских предприятий-изготовителей шин (АЯПИШ);
- "Справочник" Скандинавской организации предприятий-изготовителей шин и ободьев колес (СОШО).

В этом случае соответствующий международный стандарт, которому отвечает шина, указывают в заявке на официальное утверждение".

Приложение 6, пункт 1, и приложение 7, пункт 1.2, добавить в таблицу:

"

	Тип шины	Категория скорости	Давление (бар)	Давление (кПа)
повышенной проходимости (АТ)	☆	все	0,25	25
	☆☆	все	0,35	35
	☆☆☆	все	0,45	45

"

Приложение 8, добавить новую таблицу для шин повышенной проходимости (AT) с обозначением скорости "F":

"

<i>Скорость (км/ч)</i>	<i>Изменение несущей способности (%)</i>
<b>50 и ниже</b>	<b>+12</b>
<b>60</b>	<b>+7</b>
<b>70</b>	<b>+3</b>
<b>80</b>	<b>0</b>
<b>90</b>	<b>-5</b>
<b>100</b>	<b>-10</b>
<b>110</b>	<b>-15</b>
<b>120</b>	<b>-20</b>
<b>130</b>	<b>-25</b>

"