


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**
Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части
Восьмьдесят первая сессия

Женева, 1–5 февраля 2016 года

**Доклад Рабочей группы по вопросам торможения
и ходовой части**
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 (САЭТ) и системы предупреждения о выходе из полосы движения (СПВП) (пункт 2 повестки дня)	5	5
IV. Правила № 13 и Правила № 13-Н (торможение) (пункт 3 повестки дня)	6–15	5
A. Электронный контроль устойчивости (ЭКУ)	6	5
B. Составы модульных транспортных средств (СМТС).....	7	5
C. Уточнения.....	8–12	5
D. Условные обозначения, связанные с торможением, в Правилах № 121 (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов)	13	6
E. Прочие вопросы	14–15	6
V. Правила № 55 (механические сцепные устройства) (пункт 4 повестки дня)	16–20	7



VI.	Тормозные системы мотоциклов (пункт 5 повестки дня)	21–24	8
A.	Правила № 78	21–23	8
B.	Глобальные технические правила № 3	24	9
VII.	Правила № 90 (сменные тормозные накладки) (пункт 6 повестки дня)	25–29	9
VIII.	Шины (пункт 7 повестки дня)	30–40	10
A.	Глобальные технические правила № 16	30	10
B.	Правила № 30	31	11
C.	Правила № 54	32–36	11
D.	Правила № 75	37	12
E.	Правила № 106	38	12
F.	Правила № 109	39	12
G.	Правила № 117	40	12
H.	Прочие вопросы	41	13
IX.	Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) (пункт 8 повестки дня)	42–47	13
A.	Автоматизация транспортных средств	42–43	13
B.	Дистанционно управляемая парковка (ДУП)	44	13
C.	Прочие вопросы, связанные с ИТС	45–47	14
X.	Механизм рулевого управления (пункт 9 повестки дня)	48–51	14
A.	Правила № 79	48	14
B.	Система удержания в пределах полосы (СУПП) и система помощи при парковке (СПП)	49	15
C.	Автоматизированная функция рулевого управления (АФРУ)	50–51	15
XI.	Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) (пункт 10 повестки дня)	52–62	16
A.	Доклад о работе неофициальной группы и подгрупп по МОУТКТС	52	16
B.	Правила, касающиеся установки шин	53	16
C.	Правила № 13-Н	54–57	16
D.	Правила № 64 и система контроля давления в шинах (СКДШ)	58–61	17
E.	Прочие вопросы	62	18
XII.	Правила № 89 (пункт 11 повестки дня)	63	18
XIII.	Обмен мнениями по вопросу об инновациях, автоматизации и самоуправляющихся автомобилях (пункт 12 повестки дня)	64–65	18

XIV.	Прочие вопросы (пункт 13 повестки дня)	66–69	19
	A. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в ноябре 2015 года.....	66	19
	B. Прочие вопросы	67–68	19
	C. Выражение признательности.....	69	19
XV.	Предварительная повестка дня восемьдесят второй сессии	70	20

Приложения

I.	Перечень неофициальных документов, рассмотренных в ходе сессии		22
II.	Проект дополнения 6 к поправкам серии 01 к Правилам № 55		24
III.	Проект поправок к Правилам № 78		25
IV.	Проект поправок к Правилам № 90		27
V.	Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/20.....		28
VI.	Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/9.....		29
VII.	Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/6.....		30
VIII.	Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/7.....		32
IX.	Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/8.....		33
X.	Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/4.....		34
XI.	Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/5.....		35

I. Участники

1. Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) провела свою восемьдесят первую сессию 1–5 февраля 2016 года в Женеве. В отсутствие (по состоянию здоровья) избранного Председателя на совещании председательские функции исполнял избранный заместитель Председателя GRRF г-н А. Мураи (Япония). 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, Дании, Индии, Испании, Италии, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Словакии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, 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): Международной ассоциации изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД/МЕМА/ЯАПАД), Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК), Международной автомобильной федерации (ФИА), Федерации европейских предприятий по производству фрикционных материалов (ФЕПФМ), 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 эксперты от следующих НПО: Европейской федерации производителей подъемно-транспортной и складской техники (ФЕМ) и Ассоциации изготовителей импортируемых шин (АИИШ).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/1 и Add.1
неофициальные документы GRRF-81-01, GRRF-81-15 и GRRF-81-16

2. GRRF рассмотрела и приняла подготовленную повестку дня восемьдесят первой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/1 и Add.1), обновленную и приведенную в документе GRRF-81-16, в том числе все неофициальные документы, полученные до даты начала сессии.

3. GRRF утвердила также порядок рассмотрения пунктов повестки дня сессии, предложенный в документе GRRF-81-01. Неофициальные документы, распространенные в ходе сессии, перечислены в приложении I к настоящему докладу.

4. Секретариат представил документ GRRF-81-15 и сообщил, что следующая сессия GRRF состоится 20–23 сентября 2016 года, напомнив о том, что официальные документы должны быть представлены не позднее 24 июня 2016 года.

III. Системы автоматического экстренного торможения (САЭТ) и системы предупреждения о выходе из полосы движения (СПВП) (пункт 2 повестки дня)

5. Секретариат напомнил, что в *сноске 5* в таблице приложения 3 в тексте поправок серии 01 к Правилам № 131 содержится требование о пересмотре значений заданной скорости в графе H2 до 1 ноября 2021 года.

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

A. Электронный контроль устойчивости (ЭКУ)

6. Поскольку представленные документы касались не технических изменений, а лишь обсуждения вопроса о разделении правил, GRRF рассмотрела этот пункт совместно с пунктом 10 с) (см. пункт 54).

B. Составы модульных транспортных средств (СМТС)

7. Председатель неофициальной рабочей группы (НРГ) по СМТС сообщил о работе последних совещаний этой группы, проведенных в Брюсселе 26 октября 2015 года. Он подтвердил, что группа рассматривает несколько аспектов СМТС в соответствии с ее кругом ведения (КВ). Он предложил Договаривающимся сторонам и другим заинтересованным субъектам принять участие в следующем совещании, которое планируется провести 2–3 марта 2016 года в Брюсселе. GRRF одобрила доклад о ходе этой работы.

C. Уточнения

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/19
(ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/13,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2015/20)
неофициальный документ GRRF-80-11

8. 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 Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету Соглашения 1958 года (AC.1) принятого текста правил № 13-Н (тормозные системы транспортных средств M₁ и N₁), 79 (механизмы рулевого управления) и 89 (устройства ограничения скорости).

9. Эксперт от Германии выступил с устным сообщением о деятельности специальной группы заинтересованных экспертов (ГЗЭ), занимающихся положениями приложения 14 к Правилам № 13. Он сообщил, что группа приняла во внимание замечания, полученные в ходе предыдущей сессии GRRF в отношении измерения энергии на аккумуляторе и по концепции световых предупреждающих сигналов, и представит пересмотренное предложение на сессии GRRF в сентябре 2016 года.

10. Эксперт от Германии проинформировал GRRF о том, что он снял с рассмотрения предложение по новому приложению 23 к Правилам № 13, представленное на восьмидесятой сессии GRRF в документе ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2015/20 и предусматривающее положения для прицепов категории O₂, не имеющих пневматических соединений и оборудованных рабочими тормозными системами с пневматическими накопителями энергии.

11. Эксперт от Венгрии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/19, внесенный на рассмотрение экспертами от Венгрии и Нидерландов, который основан на документе GRRF-80-11. GRRF приняла этот документ со следующим исправлением:

Вместо «Пункт 2.2.18 изменить...» читать «Приложение 12, пункт 2.2.18 изменить...»

12. GRRF поручила секретариату представить принятое предложение, указанное выше, WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2016 года в качестве дополнения 14 к поправкам серии 11 к Правилам № 13.

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

13. GRRF не получила каких-либо новых предложений о внесении поправок в Правила № 121 и никакой соответствующей информации от Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG).

E. Прочие вопросы

Документация: неофициальные документы GRRF-80-06, GRRF-81-20, GRRF-81-20-Rev.1 и GRRF-81-31

14. Эксперт от КСАОД напомнил о сообщении (GRRF-80-06), сделанном экспертом от Китая на предыдущей сессии GRRF. Он представил документ GRRF-81-31 в качестве ответа на предложение, содержащееся в документе GRRF-80-06. Эксперты от Чешской Республики и МОПАП подтвердил информацию, представленную КСАОД. GRRF сочла, что рассмотрение документов GRRF-80-06 и GRRF-81-31 завершено.

15. Эксперт от КСАОД представил документ GRRF-81-20, содержащий поправку к *сноске 12* в Правилах № 13. По этому предложению были высказаны некоторые замечания, и в него были внесены поправки, отраженные в документе GRRF-81-20-Rev.1. GRRF согласилась с этим предложением и поручила секретариату распространить пересмотренный документ под официальным условным обозначением на следующей сессии GRRF.

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

Документация: неофициальные документы GRRF-80-29, GRRF-81-06, GRRF-81-07, GRRF-81-08, GRRF-81-09, GRRF-81-09-Rev.1, GRRF-81-10 и GRRF-81-34

16. Эксперт от КСАОД, секретарь НРГ по Правилам № 55, представил документ GRRF-81-08 с предложением в отношении плана работы для завершения работы, учитывая скорое истечение срока мандата группы. GRRF одобрила план работы, предложенный в документе GRRF-81-08.

17. Эксперт от КСАОД представил также документ GRRF-81-06 с предложением по поправкам к Правилам № 55 в отношении составов из нескольких транспортных средств. GRRF, а также НРГ по СМТС поддержали в принципе это предложение и просили о том, чтобы НРГ по Правилам № 55 подготовила официальный документ для рассмотрения на следующей сессии GRRF.

18. Эксперт от КСАОД представил документ GRRF-81-07 с предложением по процедуре выявления допустимых сочетаний значений рабочих характеристик Dc и V для соединительных фланцев сцепной тяги. Эксперт от Соединенного Королевства отметил, что в пункте 4.1.1 требуется внести исправления редакционного характера, и предложил помочь председателю НРГ подготовить официальный документ для рассмотрения на следующей сессии GRRF.

19. Эксперт от Германии представил документ GRRF-81-09 с предложением по КВ новой НРГ по сцепным устройствам для сельскохозяйственной техники, который позволит вынести из Правил № 55 положения, касающиеся сцепных устройств для сельскохозяйственной техники, и включить их в новые правила. По этому предложению был высказан ряд замечаний в отношении необходимости ограничения количества классов, что нашло отражение в документе GRRF-81-09-Rev.1. GRRF согласилась с предложением о создании новой НРГ, которая учтет работу, проделанную целевой группой по сцепным устройствам для сельскохозяйственной техники (GRRF-81-10). GRRF согласилась в принципе с предложением эксперта от Испании в отношении определения общих положений, которые могли бы использоваться для официального утверждения отдельных сцепных устройств для сельскохозяйственной техники на национальном уровне. Секретариат отметил, что документ GRRF-81-10 был основан на прежнем варианте Правил № 55, и предложил новой НРГ по сцепным устройствам для сельскохозяйственной техники учитывать в своей работе самый последний вариант Правил № 55. GRRF решила, что эксперт от Германии станет председателем этой НРГ, а эксперт от Европейского комитета ассоциаций производителей сельскохозяйственных машин (СЕМА) будет заниматься ее секретариатским обеспечением. GRRF предложила НРГ прежде всего пересмотреть и уточнить свой КВ.

20. Эксперт от ЕК напомнил о документе GRRF-80-29, нацеленном на рассмотрение ситуации, когда шаровые наконечники сцепного устройства устанавливаются непосредственно перед регистрационным знаком или задними противотуманными огнями. По этому предложению были высказаны несколько замечаний, касающихся ограничений в отношении использования распепного ключа в контексте положений пункта 1.1.4, и эксперт подготовил пересмотренное предложение, воспроизведенное в документе GRRF-81-34. GRE приняла это предложение, воспроизведенное в приложении II к настоящему докладу, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сес-

сиях в июне 2016 года в качестве дополнения 6 к поправкам серии 01 к Правилам № 55.

VI. Тормозные системы мотоциклов (пункт 5 повестки дня)

A. Правила № 78

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2015/41
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2015/42
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/23
неофициальные документы GRRF-81-28, GRRF-81-28-Rev.1

21. GRRF согласилась с предложением эксперта от ЕК вновь включить документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2015/41 в пункт 5 а) повестки дня и вновь рассмотреть предложение по уточнению возможности устанавливать орган управления для дезактивации функции АБС при определенных условиях на некоторые транспортные средства категории L. Эксперт напомнил о том, что в ходе предыдущей сессии большинство экспертов выразили особую обеспокоенность в связи с условием f), фигурирующем в этом предложении, и поэтому согласился исключить данное условие, что отражено в документе GRRF-81-28. По этому предложению были высказаны некоторые замечания относительно необходимости изменения его текста путем формулирования более жестких требований. Эксперт от МАЗМ высказался за включение переходных положений, согласованных с положениями европейского стандарта «Евро 5». Он добавил, что новая предложенная формулировка является излишне ограничительной и может привести к исключению некоторых транспортных средств, на которые уже имеется такая функция. В этой связи GRRF решила увеличить срок переходных положений для существующих типов транспортных средств, а также не предусматривать излишних ограничений в отношении транспортных средств, на которые могут устанавливаться органы управления для отключения АБС, смягчив для этого формулировку соответствующих положений. Договаривающиеся стороны согласились с измененным предложением, которое отражено в документе GRRF-81-28-Rev.1. Эксперт от Италии сделал оговорку о необходимости подробного анализа положений, касающихся возможности отключения внедорожного режима. GRSG приняла это предложение, воспроизведенное в приложении III, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2016 года в качестве поправок новой серии 04 к Правилам № 78 при условии, что GRSG окончательно рассмотрит его на своей сессии в сентябре 2016 года.

22. Эксперт от ЕК напомнил о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2015/42 с предложением о применении к трициклам действующих требований, предъявляемых к антиблокировочной тормозной системе (АБС) механических двухколесных транспортных средств (МДТС). Эксперты от МАЗМ и МОПАП согласились с данным предложением. GRRF приняла это предложение и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2016 года в качестве дополнения 3 к поправкам серии 03 к Правилам № 78.

23. Эксперт от МАЗМ представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/23 с предложением по поправкам к Правилам № 78 в целях разрешения установки сигнала экстренного торможения на мотоциклах. GRRF отметила,

что МАЗМ координирует соответствующую деятельность в рамках Рабочей группы по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE) с целью включения соответствующих положений в Правилах № 53. GRRF приняла это предложение с небольшим исправлением, которое отражено ниже, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2016 года в качестве части дополнения 3 к поправкам серии 03 к Правилам № 78.

В пункте 5.1.15.1 вместо «м/с²» читать «м/с²».

В. Глобальные технические правила № 3

24. Секретариат напомнил об обсуждении, которое состоялось в ходе сессии Исполнительного комитета *Соглашения 1998 года* (AC.3) в ноябре 2015 года. Он напомнил, что в *Соглашении 1998 года* указывается, что для целей внесения изменений в Глобальные технические правила (ГТП) запрос о разрешении на разработку поправки будет приниматься AC.3. GRRF решила прежде всего продолжить работу по пункту 5 а) повестки дня, а затем приступить к разработке поправок к ГТП № 3 и направить соответствующий запрос о разрешении на разработку поправок к ГТП № 3.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/18
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/22
неофициальные документы GRRF-80-12, GRRF-81-03,
GRRF-81-04, GRRF-81-04-Rev.1, GRRF-81-05-Rev.1,
GRRF-81-27, GRRF-81-29 и GRRF-81-33

25. Эксперт от КСАОД представил документ ECE/TRANS/WP.29/2016/22, основанный на документе GRRF-80-12, с предложением по поправкам к положениям, определенным для эквивалентных тормозных дисков и барабанов, и об ослаблении требования относительно отклонения толщины в случае взаимозаменяемых сменных дисков или барабанов. Эксперт представил пересмотренное предложение, отраженное в документе GRRF-81-04, с тем чтобы ограничить изменение требования относительно отклонения толщины для транспортных средств категорий O₂, O₃, N₃ и M₃. Эксперт от Италии выразил обеспокоенность в связи с предлагаемым ослаблением требования. После обсуждения GRRF согласовала пересмотренный документ GRRF-81-04-Rev.1. GRRF приняла это предложение с изменениями, отраженными в приложении IV к докладу, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2016 года в качестве дополнения 3 к поправкам серии 02 к Правилам № 90.

26. Эксперт от КСАОД представил документ GRRF-81-05-Rev.1, в котором содержатся характеристики углеродокерамических тормозов и предложение по включению соответствующих положений в Правила. После обсуждения GRRF предложила эксперту от КСАОД подготовить неофициальный документ с предложением по поправкам к Правилам № 90, включающим положения об углеродокерамических тормозах, для рассмотрения на следующей сессии GRRF.

27. Эксперт от ФЭПФМ представил документ GRRF-81-03 с предложением по стандартной форме соответствия производства (СП) для включения в приложение к Правилам № 90, в которой будут указываться аспекты, подлежащие контролю в ходе оценки процесса обеспечения СП, проводимой органом по официальному утверждению типа. Эксперт от Российской Федерации пояснил, что это предложение будет противоречить положениям *Соглашения 1958 года* в отношении СП и поэтому его следует пересмотреть в целях приведения его в соответствие с Соглашением. GRRF не возражала против упорядочения процесса обеспечения СП, однако высказалась за то, чтобы при этом был избран сквозной подход на основе правил ООН. Поэтому GRRF просила эксперта от ФЭПФМ представить свое предложение на рассмотрение Всемирному форуму (WP.29) или НРГ по международному официальному утверждению типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС).

28. Секретариат представил документ GRRF-81-27 с запросом об уточнении положений пункта 5.2.2.1.1 Правил № 90. В Правилах № 90 указано лишь одно требование в отношении минимального предела прочности на сдвиг для колодок барабанного тормоза в сборе, а также одно требование для колодок дискового тормоза в сборе; поэтому необходимо уточнить, относятся ли эти требования к сдвигу как в разогретом, так и неразогретом состоянии, с учетом того, что в стандарте ISO 6312 определены методы проведения испытаний на сдвиг и в разогретом, и в неразогретом состоянии. GRRF подтвердила, что Правила № 90 предписывают проведение этого испытания, предусмотренного в соответствии с упомянутым стандартом ИСО, только при температуре окружающей среды. Несколько экспертов отметили, что было бы целесообразно провести общий пересмотр Правил № 90, с тем чтобы свести к минимуму проблемы толкования. После состоявшихся обсуждений эксперт от Испании подготовил и представил КВ для ГЗЭ для анализа вопроса о том, являются ли проблемы, связанные с толкованием этих Правил, незначительными и решаемыми в рамках GRRF либо они относятся к категории существенных и для их решения потребуется создать специальную НРГ. GRRF согласилась с этим предложением и одобрила документ GRRF-81-33.

29. Эксперт от Италии внес на рассмотрение документ GRRF-81-29, в котором представлен документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/18. Эксперты от Испании, Соединенного Королевства и ЕК высказали оговорки относительно цели этого предложения с учетом истории разработки Правил № 90. Они выступили за то, чтобы для работы над этими Правилами использовать более стратегический и согласованный подход. GRRF решила, что данное предложение может быть пересмотрено ГЗЭ, занимающейся Правилами № 90.

VIII. Шины (пункт 7 повестки дня)

A. Глобальные технические правила № 16

Документация: (ECE/TRANS/WP29/AC.3/42)
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/2
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/3
неофициальный документ GRRF-81-02

30. Председатель GRRF напомнил о предоставлении разрешения на разработку поправки к ГТП № 16 (см. документ ECE/TRANS/WP29/AC.3/42) и о том, что спонсором этой деятельности является Российская Федерация. Эксперт от

Российской Федерации сообщил о работе, проделанной группой заинтересованных экспертов, занимающихся данной поправкой, и представил проект поправки 1 к ГТП № 1, содержащимся в документе ECE/TRANS/WP.29/2016/2, и докладу, содержащемуся в документе ECE/TRANS/WP.29/2016/3. Он пояснил, что документ GRRF-81-02 содержит дополнительную информацию, которая отражает поправки к существующему тексту ГТП, а также источник измененного текста. GRRF приняла оба упомянутых выше официальных документа (и сняла квадратные скобки в пунктах 14 и 20 документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/3). Секретариату было поручено представить эти документы WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2016 года.

В. Правила № 30

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/11
(ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/13
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/14)

31. Эксперт от Франции представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/11, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/13 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/14 по пунктам 7 с) и 7 g) повестки дня соответственно с предложениями по пересмотренным положениям для уточнения определений. GRRF приняла это предложение и поручила секретариату представить их WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2016 года в качестве проекта дополнения 18 к поправкам серии 02 к Правилам № 30, части проекта дополнения 21 к Правилам № 54 и проекта дополнения 9 к поправкам серии 02 к Правилам № 117.

С. Правила № 54

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/12
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/13
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/16
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/17
неофициальные документы GRRF-80-17 и GRRF-81-11

32. Эксперт от Франции представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/13 вместе с соответствующим документом, имеющим отношение к Правилам № 30 (см. пункт 31 выше).

33. Эксперт от ЕТОПОК представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/12, содержащий пересмотренное предложение по внесению изменений в требования, касающиеся маркировки шин, а также поправки, предложенные ранее экспертом от Словакии. GRRF приняла это предложение и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2016 года в качестве проекта дополнения 21 к Правилам № 54 и части проекта Правил № 117.

34. Эксперт от ЕТОПОК представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/16 с предложением по поправкам к приложению 5, касающимся включения новых размеров. GRRF приняла это предложение с указанным ниже исправлением и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2016 года в качестве части проекта дополнения 21 к Правилам № 54.

В пустой графе, соответствующей обозначению размера шин «30x9.50-16.5LT» читать «240».

35. Эксперт от Франции представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/17 (основанный на документе GRRF-80-17) с предложением по положениям, касающимся шин, предназначенных для «специального» применения и соответствующих также определению «зимней» шины. GRRF поручила секретариату представить это предложение с исправлениями WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2016 года в качестве части дополнения 21 к Правилам № 54.

36. Эксперт от ЕТОПОК представил документ GRRF-81-11 с предложением по внесению изменений в требования Правил № 54, касающиеся расположения маркировки шин. В отношении этого предложения было высказано несколько соображений по упрощению процедуры проверки соблюдения требований, касающихся расположения маркировки. GRRF предложила эксперту от ЕТОПОК представить пересмотренное предложение для обсуждения на следующей сессии GRRF.

D. Правила № 75

37. GRRF не получала никаких предложений по поправкам к Правилам № 75.

E. Правила № 106

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/15

38. Эксперт от ЕТОПОК представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/15 с предложением по включению в Правила индексов нагрузки 201–279, с тем чтобы учесть технический прогресс в области производства шин. GRRF приняла это предложение и поручила секретариату представить оба принятых предложения, указанных выше, WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2016 года в качестве дополнения 14 к Правилам № 106.

F. Правила № 109

Документация: неофициальный документ GRRF-81-12

39. Эксперт от ЕТОПОК представил документ GRRF-81-12 с предложением по внесению исправлений редакционного характера в приложение 7 и приложение 10 к Правилам для приведения этих требований в соответствие с требованиями других правил, касающихся шин, а также в отношении положений, касающихся испытаний с использованием двухметровых испытательных барабанов. GRRF поручила секретариату распространить этот документ под официальным условным обозначением на следующей сессии GRRF.

G. Правила № 117

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/12
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/14

40. Эксперт от Франции представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/14 вместе с соответствующим документом, имеющим отношение к Прави-

лам № 30 (см. пункт 31 выше). В ходе пересмотра предложения по поправкам к Правилам № 54 (см. пункт 33 выше) эксперт от ЕТОПОК представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/12, который имеет отношение как к Правилам № 54, так и к Правилам № 117.

Н. Прочие вопросы

41. GRRF не получила никаких других документов для обсуждения в рамках данного пункта повестки дня.

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

А. Автоматизация транспортных средств

Документация: (неофициальный документ WP.29-167-04)

42. Секретариат сослался на доклад (WP.29-167-04) секретариата о ходе работы ЕЭК ООН в области автоматизации транспортных средств. Эксперт от МАЗМ заявил, что из соображений безопасности дорожного движения уже на раннем этапе этой работы следует учитывать транспортные средства категории L. Эксперт от Германии отметил работу, проделанную НРГ по автоматизированной функции рулевого управления (АФРУ) в связи с транспортными средствами категории L, и предложил эксперту от МАЗМ принять участие в деятельности НРГ.

43. Эксперт от Японии проинформировал GRRF о деятельности министров транспорта государств Группы семи. Первое совещание, посвященное вопросам автоматизации транспортных средств, состоялось в ходе автомобильной выставки во Франкфурте в сентябре 2015 года. В декларации, принятой по итогам этого совещания, отмечалась важность работы, которая уже проделана и которую еще предстоит проделать в рамках WP.29 по вопросам, связанным с автоматизацией транспортных средств. Эксперт сообщил о том, что на совещании рабочей группы с участием шерп, состоявшемся в Берлине (Германия) в январе 2016 года, удалось увязать между собой соответствующие аспекты работы, ведущейся Германией и Японией, для рассмотрения на следующем совещании министров транспорта государств Группы семи, которое состоится в городе Каруидзава 24 и 25 сентября 2016 года и будет посвящено вопросам кибербезопасности и конфиденциальности информации в секторах транспорта и автомобилестроения.

В. Дистанционно управляемая парковка (ДУП)

44. Председатель напомнил о презентации ДУП, организованной в ходе предыдущей сессии GRRF. Эксперт от Германии пояснил, что проект документа по «АФРУ категории А», возможно, будет охватывать требования для таких систем. GRRF согласилась с его предложением рассмотреть этот вопрос вместе с пунктом 9 с) повестки дня по АФРУ.

С. Прочие вопросы, связанные с ИТС

Документация: неофициальный документ GRRF-81-30

45. Эксперт от Японии представил доклад о деятельности НРГ по ИТС/АВ. Он напомнил о том, что за период с сентября 2015 года в Женеве состоялись две сессии в ноябре 2015 года и что группа: 1) назначила представителя Финляндии в качестве специального представителя НРГ по ИТС/АВ в WP.1 и ее неофициальной группе; 2) продолжает рассмотрение вопроса об определении уровней автоматизации; 3) продолжит работу над вопросами, связанными с кибербезопасностью и конфиденциальностью информации, на основе предложений по руководящим принципам, подготовленных Японией и Германией; 4) провела обмен информацией о деятельности вспомогательных органов WP.29; 5) избрала г-на Иномату и г-на Ярнольда сопредседателями этой группы.

46. Секретариат проинформировал GRRF о работе, проведенной ЕЭК ООН в ходе 22-го Всемирного конгресса по ИТС, который состоялся в Бордо (Франция) в октябре 2015 года. Он сообщил, что на министерском совещании в формате круглого стола (www.unecese.org/index.php?id=41175), которое проходило под руководством директора Отдела устойчивого транспорта, был принят манифест «ИТС для смягчения последствий изменения климата». Он добавил, что основное мероприятие ЕЭК ООН по ИТС, организованное совместно с Министерством окружающей среды Франции (<http://www.unecese.org/index.php?id=39185#/>), состоялась через два дня после министерского круглого стола, в ходе которого рассматривались пути реализации концепции, отраженной в принятом манифесте.

47. Эксперт от ЕК представил GRRF доклад (GRRF-81-30) о работе над коллаборативной платформой ИТС (К-ИТС). Секретариат отметил, что так называемый «список первого дня» в докладе содержит в основном системы, имеющие прямое или косвенное отношение к автотранспортным средствам, с которыми они взаимодействуют через их систему связи. Секретариат поинтересовался, желает ли ЕС внести вклад в работу, которая ведется над этими системами в рамках Всемирного форума. Эксперт от ЕК пояснил, что на данном этапе в этой связи не определено никакой стратегии, однако он надеется, что требования в отношении официального утверждения типа для этих связанных с транспортными средствами систем могли бы быть разработаны Всемирным форумом, если какая-либо из Договаривающихся сторон, не являющихся членами ЕС, проявит интерес к этой деятельности и пожелает внести свой вклад.

Х. Механизм рулевого управления (пункт 9 повестки дня)

А. Правила № 79

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/20
неофициальный документ GRRF-81-13

48. От имени МАИАКП эксперт от КСАОД напомнил о предложении, содержащемся в документе ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/20, которое было ранее принято GRRF с оговоркой о необходимости его более тщательного изучения. МАИАКП рассмотрела текст, заключенный в квадратные скобки, и высказалась за его исключение, как это предлагается в документе GRRF-81-13. GRRF

приняла это предложение с поправками, указанными в приложении V к настоящему докладу, и поручила секретариату представить его вместе с документом ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/13 Всемирному форуму WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2016 года в качестве дополнения 5 к поправкам серии 01 к Правилам № 79.

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

Документация: (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2015/2 и GRRF-79-04)
неофициальные документы GRRF-80-08; GRRF-81-14

49. Председатель GRRF напомнил о работе, проделанной НРГ по АФРУ, и предложил отложить обсуждение вопроса о СУПП (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2015/2 и GRRF-79-04), с тем чтобы убедиться в возможности учета выводов, сделанных неофициальной группой, в работе над техническими положениями, касающимися СУПП. Эксперт от Франции напомнил о том, что работа по СУПП имеет высокий приоритет, и предложил GRRF подумать над тем, следует ли провести обсуждение представленных документов по этому вопросу в ходе текущей сессии. Эксперты от Германии и МОПАП согласились с тем, что предложение, представленное ГЗЭ по СУПП, отличается высоким уровнем проработки, однако отметили, что некоторые из определений следует согласовать с аналогичными определениями АФРУ. В этой связи GRRF решила отложить его обсуждение до сентябрьской сессии 2016 года. GRRF отметила, что СУПП считается дискретной функцией корректировочного рулевого управления, а АФРУ будет охватывать системы, схожие с СУПП, но задействованные непрерывно. GRRF решила, что вопрос о разграничении этих систем нуждается в уточнении. GRRF поручила НРГ по АФРУ провести работу над определениями, позволяющими разграничить эти системы. GRRF решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии.

С. Автоматизированная функция рулевого управления (АФРУ)

Документация: неофициальные документы GRRF-81-18 и GRRF-81-32

50. От имени сопредседателей НРГ по АФРУ эксперт от Германии представил документ GRRF-81-32 с докладом о работе, проделанной НРГ по АФРУ (GRRF-81-18). Он пояснил, что НРГ работает над положениями, касающимися предлагаемых пяти категорий АФРУ, а также требованиями и процедурами испытаний для проведения надлежащей оценки эффективности этих функций в плане безопасности. Он дал пояснения о том, что ограничение по скорости для систем категории E будет составлять 130 км/ч, однако другие категории могут работать при более высоких скоростях. GRRF одобрила доклад о ходе этой работы и решила возобновить рассмотрение этого пункта повестки дня на своей следующей сессии.

51. GRRF отметила, что в круге ведения НРГ по АФРУ, который был представлен для принятия на сессии WP.29 в марте 2016 года, не было четко оговорено, должна ли работа этой группы охватывать ДУП в качестве системы АФРУ категории А в соответствии с проектом положений, подготовленных этой НРГ. В этой связи GRRF просила НРГ заняться ДУП и поручила секретариату включить этот формальный запрос в доклад о работе сессии.

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

A. Доклад о работе неофициальной группы и подгрупп по МОУТКТС

Документация: неофициальный документ GRRF-81-19

52. Специальный представитель GRRF внес на рассмотрение документ GRRF-81-19 о деятельности НРГ по МОУТКТС и ее подгрупп. GRRF приняла к сведению ход работы НРГ. GRRF констатировала также, что целевая группа по предварительным испытаниям апробирует процедуры, связанные с Правилами № 0, и что работу GRRF в контексте МОУТКТС предпочтительнее было бы завершить к февралю 2016 года. Эксперты отметили деятельность по пересмотру рамочной директивы ЕС и поинтересовались у эксперта от ЕК о том, повлияет ли она на принятие проекта пересмотра 3 *Соглашения 1958 года* и на МОУТКТС. Эксперт ответил, что это может сказаться на процессе принятия *Соглашения*.

B. Правила, касающиеся установки шин

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/9
неофициальный документ GRRF-81-26

53. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/9, содержащий новые правила, касающиеся установки шин. По этому предложению было высказано несколько замечаний в целях согласования положений с соответствующим регламентом № 458/2011 ЕС (GRRF-81-26). GRRF приняла это предложение с изменениями, изложенными в приложении VI к настоящему докладу, и поручила секретариату представить это предложение с внесенными поправками WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2016 года.

C. Правила № 13-Н

Документация: (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/13)
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/6
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/7
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/8
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/10
неофициальные документы GRRF-80-32, GRRF-81-23,
GRRF-81-24, GRRF-81-25

54. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/6, направленный на исключение (как это было предложено НРГ по МОУТКТС) положений, касающихся ЭКУ и систем вспомогательного торможения (СВТ), из Правил № 13-Н, с учетом замечаний, полученных в ходе предыдущих сессий GRRF, а также переходных положений, предложенных экспертом от Соединенного Королевства в документе ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/10. Он внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/7 с предложением по новым правилам, касающимся СВТ. Он представил также предложе-

ние по новым правилам, касающимся ЭКУ (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/8). После состоявшегося обсуждения GRRF согласилась с пересмотренными предложениями в документах GRRF-81-23, GRRF-81-24 и GRRF-81-25.

55. GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/6 с поправками, указанными в приложении VII к докладу, и поручила секретариату представить его вместе с принятым предложением, содержащимся в документе ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/13, Всемирному форуму WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2016 года в качестве проекта поправок 01 к Правилам № 13-Н.

56. GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/7 с поправками, указанными в приложении VIII к докладу, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2016 года.

57. GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/8 с поправками, указанными в приложении IX к докладу, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2016 года.

D. Правила № 64 и система контроля давления в шинах (СКДШ)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/4
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/5
неофициальные документы GRRF-81-17, GRRF-81-17-Rev.1,
GRRF-81-21 и GRRF-81-22

58. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/4, в котором предлагается исключить требования относительно СКДШ из Правил № 64 в соответствии с предложением НРГ по МОУТКТС. Он представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/5 с предложением по новым правилам, касающимся СКДШ. После состоявшегося обсуждения GRRF согласилась с этими предложениями с поправками, содержащимися в документах GRRF-81-21 и GRRF-81-22.

59. Эксперт от ЕК представил предложения по поправкам (GRRF-81-17) к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/5 для уточнения того, что изготовитель обязан применять конструкцию СКДШ, которая позволяет выявить недостаточное внутреннее давление при самых разных условиях движения, а не только в условиях процедур испытаний, предусмотренных в приложении 3 к Правилам. GRRF приняла это предложение с поправками, содержащимися в документе GRRF-81-17-Rev.1. GRRF отметила, что принятие этого предложения не приведет к изменению процедур испытания, описанных в приложении 3 к Правилам. Эксперт от Российской Федерации и некоторые представители органов по официальному утверждению типа подняли вопрос об общих положениях в правилах ООН, для которых не определено процедур для проверки соблюдения производителями этих общих положений. GRRF высказала мысль о том, что WP.29 мог бы провести общее обсуждение по вопросу о соблюдении положений, не охватываемых процедурами испытаний, и вынести соответствующие рекомендации для вспомогательных органов WP.29.

60. GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/4 с поправками, содержащимися в приложении X к докладу, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2016 года в качестве проекта поправок серии 03 к Правилам № 64.

61. GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/5 с поправками, содержащимися в приложении XI к докладу, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2016 года.

Е. Прочие вопросы

62. GRRF не получила никаких новых документов для обсуждения по данному пункту повестки дня.

XII. Правила № 89 (пункт 11 повестки дня)

Документация ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/21

63. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/21 с предложением о распространении возможности приведения в действие системы рабочего тормоза на транспортные средства категорий M₂ и N₂ грузоподъемностью менее пяти тонн. По этому предложению были высказаны некоторые замечания относительно возможных рисков, связанных с безопасностью. Эксперт от Швейцарии пояснил, что в силу особого географического расположения в его стране немало участков дорог с большим уклоном, и такую особенность в требованиях необходимо учесть. Эксперт от МОПАП заявил, что ввиду ограничителя скорости (90 км/ч) транспортные средства категорий M₂ и N₂ грузоподъемностью ниже пяти тонн даже при полной загрузке будут обладать меньшей кинетической энергией, чем транспортные средства категории N₁ при полной загрузке, движущиеся со скоростью 130 км/ч, и что поэтому данное предложение не влечет за собой никаких рисков в плане безопасности дорожного движения. Эксперт от Дании отметил, что можно было бы предусмотреть наличие контрольного сигнала в сочетании с системой активации рабочего тормоза, с тем чтобы водитель был проинформирован о приведении в действие рабочего тормоза. GRRF решила продолжить рассмотрение этого пункта повестки дня на своей сессии в сентябре 2016 года и просила членов GRRF представить доказательства отсутствия каких-либо дополнительных рисков безопасности в том случае, если предложенное расширение сферы применения будет одобрено.

XIII. Обмен мнениями по вопросу об инновациях, автоматизации и самоуправляющихся автомобилях (пункт 12 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRRF-81-30

64. Эксперт от ЕК проинформировал (GRRF-81-30) о деятельности «Гир-2030» (Gear 2030) – группы высокого уровня, состоящей из руководителей автомобилестроительных компаний Европы, соответствующих министров и уполномоченных представителей Европейской комиссии. Он добавил, что одна из целей работы этой группы состоит в том, чтобы в течение двух лет разработать «дорожную карту» по автоматизированным системам вождения с высокой степенью автономности.

65. Эксперт от Японии рассказал о проводимой в Японии работе по созданию руководящих принципов для блокирующих аварийных систем, которые автоматически осуществляют остановку транспортного средства при отсутствии признаков участия водителя в управлении транспортным средством, поскольку в последнее время в Японии происходили серьезные автобусные аварии из-за того, что водитель терял сознание. Он пояснил, что эти руководящие принципы будут приведены в соответствие с положениями, разработанным НРГ по АФРУ, в отношении минимального риска маневрирования.

XIV. Прочие вопросы (пункт 13 повестки дня)

A. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в ноябре 2015 года

Документация: (ECE/TRANS/WP.29/1118)
неофициальный документ GRRF-81-15

66. Секретариат представил документ GRRF-81-15 по основным вопросам, рассмотренным на 167-й сессии WP.29 и имеющим отношение к GRRF. Более подробную информацию см. в докладе о работе этой сессии (ECE/TRANS/WP.29/1118).

B. Прочие вопросы

Документация: неофициальный документ GRRF-81-27

67. Секретариат представил документ GRRF-81-27 по пункту 6 повестки дня (см. пункт 28 выше).

68. Руководитель Отдела по правилам в области транспортных средств и транспортным инновациям г-н В. Нисслер проинформировал GRPE о том, что в соответствии с решением Генеральной Ассамблеи ООН от 23 декабря 2015 года в Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН) упразднено четыре должности категории общего обслуживания. С 1 января 2016 года упразднена одна должность категории общего обслуживания в Отделе по правилам в области средств и транспортным инновациям, учитывая скорый выход на пенсию занимающего эту должность сотрудника. Он выразил надежду на то, что такая неблагоприятная ситуация не повлияет на способность Отдела предоставлять соответствующие услуги в будущем.

C. Выражение признательности

69. Узнав о том, что г-н Жан-Клод Нуаромм (ЕТОПОК) выходит на пенсию и поэтому больше не будет участвовать в сессиях, GRRF с признательностью отметила его весомый вклад в работу группы. GRRF пожелала ему долгих лет жизни и счастья после выхода на пенсию.

XV. Предварительная повестка дня восемьдесят второй сессии

70. Была утверждена следующая предварительная повестка дня восемьдесят первой сессии GRRF, которую планируется провести в Женеве 20 (с 9 ч. 30 м.) – 23 (до 12 ч. 30 м.) сентября 2016 года¹:

1. Утверждение повестки дня.
2. Системы автоматического экстренного торможения (САЭТ) и системы предупреждения о выходе из полосы движения (СПВП).
3. Правила № 13 и 13-Н (торможение):
 - a) составы модульных транспортных средств (СМТС);
 - b) уточнения;
 - c) 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 № 16;
 - b) Правила № 30;
 - c) Правила № 54;
 - d) Правила № 75;
 - e) Правила № 106;
 - f) Правила № 109;
 - g) Правила № 117;
 - e) прочие вопросы.
8. Интеллектуальные транспортные системы (ИТС):
 - a) автоматизация транспортных средств;
 - b) дистанционно управляемая парковка (ДУП);
 - c) прочие вопросы, связанные с ИТС.
9. Оборудование рулевого управления:
 - a) Правила № 79;
 - b) система удержания в пределах полосы (СУПП) и система помощи при парковке (СПП);

¹ GRRF отметила, что предельный срок для представления официальных документов в секретариат ЕЭК ООН – 24 июня 2016 года, т.е. за двенадцать недель до начала сессии.

- c) автоматизированная функция рулевого управления (АФРУ).
10. Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС):
- a) доклад о работе неофициальной группы и подгрупп по МОУТКТС;
 - b) прочие вопросы.
11. Правила № 89.
12. Обмен мнениями по вопросу об инновациях и соответствующих национальных мероприятиях.
13. Выборы должностных лиц.
14. Прочие вопросы:
- a) основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в марте и июне 2016 года;
 - b) прочие вопросы.

Приложение I

Перечень неофициальных документов (GRRF-81-...), рассмотренных в ходе сессии

[Только на английском языке]

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
1	(GRRF Chair) Running order	A
2	(GTR on Tyre drafting group) Draft Amend.1 to GTR No. 16 (Tyres)	F
3	(FEMFM) Draft proposal for amendments to Regulation No. 90	F
4	(CLEPA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/22	F
4-Rev.1	(CLEPA) Revised proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/2016/22	A
5-Rev.1	(CLEPA) Carbon - Ceramic brakes	F
6	(R55) Proposal for amendments to Regulation No. 55	C
7	(R55) Proposal for amendments to the informal document GRRF-81-06	E
8	(R55) IWG-R55 Finalizing Plan	A
9	(Germany) Proposal to establish an IWG on Mechanical Couplings for Agricultural Vehicles (R55-A)	C
9-Rev.1	(Germany/Netherlands) Amended proposal to establish an IWG on Mechanical Couplings for Agricultural Vehicles (R55-A)	E
10	(Germany) Proposal for a new Regulation No. 55-A (Mechanical Couplings for Agricultural Vehicles)	F
11	(ETRTO) Proposal for amendments to Regulation No. 54	E
12	(ETRTO) Proposal for amendments to Regulation No. 109	C
13	(CLCCR) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/20	A
14	(France) Presentation about the French views on ACSF	F
15	(Secretariat) General information and highlights of the November 2015 session of WP.29	F
16	(Secretariat) Updated and consolidated provisional agenda of the 81st session of GRRF (incl. informal documents received until 29/01/2016)	A
17	(EC) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/5	F
17-Rev.1	(Secretariat) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/5	A
18	(ACSF) Draft proposal for amendments to Regulation No. 79 to include ACSF > 10 km/h	E
19	(GRRF Ambassador) Report to GRRF from Ambassador to IWVTA	F
20	(CLEPA) Proposal for amendments to Regulations No. 13	F

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
20-Rev.1	(CLEPA) Proposal for amendments to Regulations No. 13	C
21	(Secretariat) Proposal for amendments to Regulation No. 64	A
22	(Secretariat) Proposal for a new UN Regulation on TPMS	B
23	(Secretariat) Proposal for amendments to Regulation No. 13-H	A
24	(Secretariat) Proposal for a new Regulation on Brake Assist Systems (BAS)	A
25	(Secretariat) Proposal for a new UN Regulation on ESC	A
26	(Secretariat) Proposal for a new UN Regulation on tyre installation	A
27	(Secretariat) Request for clarification of Regulation No. 90	F
28	(EC) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2015/41	F
28-Rev.1	(Secretariat) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2015/41	A
29	(Italy) Presentation supporting ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/18	F
30	(EC) The C-ITS deployment platform and the GEAR 2030 roadmap on highly automated vehicles	F
31	(CLEPA) CLEPA position on GRRF-80-06	F
32	(ACSF/Germany) Status report on the activities of the IWG on ACSF	F
33	(Spain) ToR proposal for SIG on Regulation No. 90	A
34	(EC) Proposal for a Supplement to the 01 series of amendments to Regulation No. 55	A

Notes:

- A Endorsed or adopted without amendment.
- B Endorsed or adopted with amendments.
- C Resume consideration on the basis of a document with an official symbol.
- D Kept as reference document/continue consideration.
- E Revised proposal for the next session.
- F Consideration completed or to be superseded.

Приложение II

Проект дополнения 6 к поправкам серии 01 к Правилам № 55

Принят на основе документа GRRF-81-34

Приложение 2, включить новый пункт 23 следующего содержания:

«23. Примечания:»

Приложение 7, пункт 1.1.4 изменить следующим образом:

«1.1.4 Если прицеп не сцеплен с тягачом, то установленные тяговые кронштейны и шаровые наконечники не должны (частично) закрывать собой, в пределах плоскостей геометрической видимости, никакие элементы освещения (например, задние противотуманные огни) или место, предусмотренное для установки и крепления заднего регистрационного знака тягача, за исключением случаев, когда установленное механическое сцепное устройство может сниматься либо его положение может изменяться без использования каких-либо инструментов, кроме простого в использовании расцепного ключа (т.е. с применением усилия не более двадцати (20) Нм), который имеется на транспортном средстве.

Если установленное механическое сцепное устройство может (частично) закрывать собой какой-либо элемент освещения и/или место, предусмотренное для установки и крепления заднего регистрационного знака тягача, то это должно быть надлежащим образом отмечено в протоколе испытания и четко указано в пункте «Примечания» карточки сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства.

Если изготовителем транспортного средства указано альтернативное место для установки и крепления заднего регистрационного знака тягача и/или какого-либо устройства освещения для случая, когда механическое сцепное устройство (частично) закрывает либо одно из этих устройств, либо оба, то это должно быть надлежащим образом отмечено в протоколе испытания и четко указано в пункте «Примечания» карточки сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства».

Приложение III

Проект поправок к Правилам № 78

Принят на основе документа GRRF-81-28-Rev.1
(Приведенный ниже текст содержит поправки
к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2015/41.)

Включить новый пункт 5.1.14 следующего содержания:

«5.1.14 **Возможность дезактивации антиблокировочной тормозной системы не допускается.**

В отступление от этого положения транспортные средства, которые подходят для внедорожного вождения и оснащены переключателем режимов езды, позволяющим переходить на «внедорожный» режим или режим «повышенной проходимости», могут оснащаться каким-либо одним органом управления (например, переключателем, рычагом, кнопкой, позицией меню) для дезактивации функции антиблокировочной тормозной системы, которая допускается только в следующих условиях:

- a) транспортное средство находится в неподвижном состоянии; и
- b) дезактивация функции антиблокировочной тормозной системы является результатом преднамеренного действия со стороны водителя в соответствии с одним из следующих методов:
 - i) одновременное приведение в действие переключателя антиблокировочной тормозной системы и органа управления (рычага тормоза или педали) системы передних или задних тормозов или комбинированной тормозной системы; или
 - ii) приведение в действие переключателя антиблокировочной тормозной системы в течение не менее 2 секунд; или
 - iii) переход не менее чем через 2 деления или уровня регулировки режима работы с помощью поворотной кнопки, переключателя на сенсорной панели или селектора позиции меню;
- c) дезактивация функции антиблокировочной тормозной системы допускается только в том случае, когда переключатель режимов езды находится в положении «внедорожный» или «повышенной проходимости»; и
- d) функция антиблокировочной тормозной системы активируется автоматически после каждого запуска двигателя транспортного средства, за исключением повторного запуска после непреднамеренной остановки двигателя; и

- e) дезактивация функции антиблокировочной тормозной системы сигнализируется путем активации индекса В.18, указанного в стандарте ISO 2575:2010/Amd1:2011 (ISO 7000-2623), или с помощью любого иного эквивалентного способа однозначной индикации, указывающей на то, что антиблокировочная тормозная система дезактивирована. В качестве варианта световой сигнализатор, указанный в пункте 3.1.13, должен работать непрерывно (в режиме постоянного свечения или мигания); и
- f) запрет на любое программное обеспечение и/или блокирующее устройство, нарушающее или позволяющее обойти одно или более требований, изложенных в пунктах а)–f); и
- g) мгновенная реактивация функционального состояния антиблокировочной тормозной системы, которое соответствует требованиям к официальному утверждению антиблокировочной тормозной системы, во всех режимах работы должна гарантироваться и подтверждаться к удовлетворению сертификационного органа (например, посредством простого нажатия кнопки)».

Пункт 9 изменить следующим образом:

«9. Переходные положения

- 9.1 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 03 04 к настоящим Правилам ООН ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила ООН, не должна ~~отклонять заявку на официальное утверждение отказывать в предоставлении или признании официальных утверждений типа ООН на основании настоящих Правил ООН с поправками серии 03 04. По просьбе изготовителя, Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, могут согласиться с применением этих поправок до официальной даты их вступления.~~
- 9.2 Начиная с **1 сентября 2018 года** Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, предоставляют официальные утверждения только в том случае, если тип транспортного средства соответствует предписаниям настоящих Правил ООН с поправками серии 03 04.
- 9.3 **Начиная с 1 сентября 2021 года** Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать – для целей национального или регионального официального утверждения типа – тот тип транспортных средств, который был официально утвержден на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам.
- 9.4 Независимо от изложенных выше переходных положений, Договаривающиеся стороны, которые начинают применять настоящие Правила ООН после даты вступления в силу поправок самых последних серий, не обязаны признавать официальные утверждения типа ООН, предоставленные на основании любой из предыдущих серий поправок к настоящим Правилам ООН».

Приложение IV

Проект поправок к Правилам № 90

Принят на основе документа GRRF-81-04-Rev.1

Пункт 5.3.3.1 изменить следующим образом:

«5.3.3.1 Геометрические требования

Тормозные диски или барабаны должны быть идентичными – по всем своим размерам, геометрическим характеристикам, **допускам** и конструкционным параметрам – оригинальному тормозному диску или барабану».

Пункты 5.3.3.1.1 и 5.3.3.1.2 исключить.

Пункт 5.3.4.1 изменить следующим образом:

«5.3.4.1 Геометрические требования

Как в пунктах ~~5.3.3.1.1~~ **5.3.4.1.1** и ~~5.3.3.1.2~~ **5.3.4.1.2**, плюс те же смежные размеры.

Взаимозаменяемый сменный...

5.3.4.1.1. В случае дисков должны обеспечиваться следующие максимальные значения:

	M_1, N_1, O_1, O_2	$M_2, N_2,$	M_3, N_3, O_3, O_4
Отклонение толщины	0,015 мм	0,030 мм	0,040 мм
Отклонение толщины колодки (только для вентилируемых дисков)	1,5 мм	2,0 мм	2,0 мм
Боковой износ фрикционной поверхности	0,050 мм*	0,15 мм*	0,15 мм*
Отклонение центра отверстия	H9	H9	H9
Параллелизм колпака	0,100 мм	0,100 мм	0,100 мм
Плоскостность опорной поверхности	0,050 мм	0,050 мм	0,050 мм
Шероховатость фрикционной поверхности**	3,2 мкм	3,2 мкм	3,2 мкм

* Неприменимо в случае плавающего диска.

** Значение Ra в соответствии со стандартом ISO 1302:2002.

5.3.4.1.2 В случае барабанов должны обеспечиваться следующие максимальные значения:

	M_1, N_1, O_1, O_2	$M_2, M_3, N_2, N_3, O_3, O_4$
Радиальный износ фрикционной поверхности	0,050 мм	0,100 мм
Отклонение центра отверстия	H9	H9
Овальность	0,040 мм	0,150 мм
Плоскостность опорной поверхности	0,050 мм	0,050 мм
Шероховатость фрикционной поверхности*	3,5 мкм	3,5 мкм

* Значение Ra в соответствии со стандартом ISO 1302:2002».

Приложение V

Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/20

Приняты на основе документа GRRF-81-13 (С удалением предложенной поправки к пункту 2.1.1)

Приложение 5,

Пункт 2.1.1 изменить следующим образом:

«2.1.1 Гидравлические магистрали гидравлических приводов должны выдерживать внутреннее давление, по меньшей мере равное четырехкратному максимальному нормальному рабочему давлению (Т), указанному изготовителем транспортного средства. Соединения гибких трубопроводов должны отвечать стандартам ISO 1402:1994, ISO 6605:1986 и ISO 7751:1991.

~~**В случае систем рулевого управления, отвечающих требованиям приложения 7, гидравлические магистрали гидравлических приводов должны выдерживать внутреннее давление, в [X] раз превышающее максимальное нормальное рабочее давление (Т), указанное изготовителем транспортного средства».**~~

Приложение VI

Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/9

Приняты на основе документа GRRF-81-26 (Приведенный ниже текст содержит только поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/9)

Пункт 4.2 изменить следующим образом:

«4.2 Каждому официально утвержденному типу присваивается номер официального утверждения, первые две цифры которого (в настоящее время 00 для Правил в их первоначальном виде) означают серию поправок, включающих самые последние основные технические изменения, внесенные в Правила на момент выдачи официального утверждения. Одна и та же Договаривающаяся сторона не должна присваивать этот номер другому типу транспортного средства в отношении установки его шин».

Пункт 5.2.2.3 изменить следующим образом:

«5.2.2.3 Изготовитель должен указать необходимую информацию о несущей способности запасных шин в инструкции к транспортному средству или любым иным способом обеспечить наличие этой информации в транспортном средстве».

Пункт 5.2.3.3 изменить следующим образом:

«5.2.3.3 Изготовитель должен указать необходимую информацию о расчетной скорости запасных шин в инструкции к транспортному средству или любым иным способом обеспечить наличие этой информации в транспортном средстве». ~~Изготовитель должен обеспечить наличие в транспортном средстве необходимой информации о расчетной скорости запасных шин.~~

Пункт 5.2.5.2 изменить следующим образом:

«5.2.5.2 Каждое транспортное средство, оснащенное запасным колесом в сборе для временного пользования или шиной, пригодной для эксплуатации в спущенном состоянии, должно соответствовать техническим и переходным положениям Правил № 64 ООН в части требований, касающихся оснащения транспортных средств запасными колесами в сборе для временного пользования и шинами, пригодными для эксплуатации в спущенном состоянии.

Если при установке на транспортное средство запасного колеса в сборе для временного пользования должны быть приняты конкретные меры предосторожности (например, если запасное колесо в сборе для временного пользования должно устанавливаться только на переднюю ось, а на заднюю ось требуется, как следствие, устанавливать стандартное колесо в сборе, с тем чтобы устранить неисправность заднего стандартного колеса в сборе), это должно четким образом указываться в инструкции к транспортному средству или наличие этой информации в транспортном средстве должно обеспечиваться любым иным способом, при этом должно проверяться соблюдение соответствующих требований пункта 5.2.1.3 настоящих Правил».

Приложение VII

Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/6

Приняты на основе документа GRRF-81-23
(Приведенный ниже текст содержит только поправки
к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/6)

Пункт 5.1.3 изменить следующим образом:

«5.1.3 Требования приложения 8 применяют в отношении аспектов безопасности всех комплексных электронных систем управления транспортным средством, в том числе определенных в независимых правилах, которые обеспечивают передачу контрольной функции торможения либо служат составным элементом ее передачи, включая те из них, которые задействуют систему(ы) обеспечения автоматически контролируемого торможения либо селективного торможения.

Однако транспортные средства, оснащенные системами или функциями, в том числе определенными в независимых правилах, которые задействуют тормозную систему в качестве средства достижения более важной цели, подпадают под предписания приложения 8 только в том случае, если они оказывают непосредственное воздействие на тормозную систему. Если такие системы предусмотрены, то они не должны отключаться в процессе испытания на официальное утверждение типа тормозной системы».

Пункт 12 изменить следующим образом:

«12. Переходные положения

12.1 Начиная с ~~1~~ сентября ~~2017~~2018 года ни одна Договаривающаяся сторона, применяющая настоящие Правила ООН, не отказывает в предоставлении или признании официальных утверждений типа на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 01.

12.2 Даже после ~~1~~ сентября ~~2017~~2018 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, продолжают признавать официальные утверждения типа, предоставленные на основании поправок серии 00 к настоящим Правилам.

Однако Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать, для цели национального или регионального официального утверждения типа, официальные утверждения типа, предоставленные типам транспортных средств, которые не оснащены функцией обеспечения устойчивости транспортного средства (как она определена в Правилах № 13) (ФУТС) или ЭКУ и СВТ, на основании поправок серии 00 к настоящим Правилам ООН.

12.3 Начиная с ~~1~~ сентября ~~2017~~2018 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют офи-

циальные утверждения типа только в том случае, если тип транспортного средства, подлежащий официальному утверждению, отвечает требованиям настоящих Правил ООН с внесенными в них поправками серии 01.

- 12.4 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не отказывают в распространении официального утверждения существующим типам независимо от того, оснащены они функцией обеспечения устойчивости транспортного средства (ФУТС) (как она определена в Правилах № 13) или ЭКУ и СВТ или нет, на основании положений, действовавших в момент предоставления первоначального официального утверждения».

Приложение VIII

Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/7

**Приняты на основе документа GRRF-81-24
(Приведенный ниже текст содержит только поправки
к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/7)**

Пункт 2.2.2 изменить следующим образом:

«2.2.2 особенностей транспортного средства, оказывающих значительное воздействие на эффективность функционирования системы вспомогательного торможения (например, конструкции тормозной системы);».

Пункт 2.2.3 изменить следующим образом:

«2.2.3 ~~фина~~ конструкции системы вспомогательного торможения».

Пункты 2.8–2.12.2, изменить нумерацию на пункты 2.3–2.7.2.

Пункт 4.2 изменить следующим образом:

«4.2 Каждому официально утвержденному типу присваивается номер официального утверждения, первые две цифры которого указывают на серию поправок, включающих последние важнейшие технические изменения, внесенные в Правила к моменту предоставления официального утверждения. Одна и та же Договаривающаяся сторона не может присвоить этот номер ~~такому же типу транспортного средства, оборудованного другим типом СВТ, или~~ другому типу транспортного средства в отношении системы вспомогательного торможения».

Приложение IX

Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/8

**Приняты на основе документа GRRF-81-25
(Приведенный ниже текст содержит только поправки
к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/8)**

Пункт 2.2.2 изменить следующим образом:

«2.2.2 характеристики транспортного средства, которые существенно влияют на эффективность системы электронного контроля устойчивости (например, максимальная масса, положения центра тяжести, ширина колеи, расстояние между осями, размеры шин и конструкция тормозной системы);».

Пункт 2.2.3 изменить следующим образом:

«2.2.3 тип и конструкция системы электронного контроля устойчивости».

Пункт 4.2 изменить следующим образом:

«4.2 Каждому официально утвержденному типу присваивается номер официального утверждения, первые две цифры которого указывают на серию поправок, включающих последние важнейшие технические изменения, внесенные в Правила к моменту предоставления официального утверждения. Одна и та же Договаривающаяся сторона не может присвоить этот номер ~~такому же типу транспортного средства, оборудованного другим типом [тормозного оборудования или] системы ЭКУ, либо~~ другому типу транспортного средства в отношении системы электронного контроля устойчивости».

Приложение X

Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/4

Приняты на основе документа GRRF-81-21 (Приведенный ниже текст содержит только поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/4)

Пункт 4.4.1, изменить сноску 3 следующим образом:

«_____»

- ³ Отличительные номера Договаривающихся сторон Соглашения 1958 года указаны в приложении 3 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (CP.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.4, приложение 3 – www.unecce.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html».

Пункты 12.3–12.5 изменить следующим образом:

- «12.3 Начиная с {1 сентября ~~2017~~2018} года ни одна Договаривающаяся сторона, применяющая настоящие Правила ООН, не отказывает в предоставлении или признании официальных утверждений типа ООН на основании настоящих Правил ООН с внесенными в них поправками серии 03.
- 12.4 Даже после {1 сентября ~~2017~~2018} года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа, предоставленные на основании поправок серии 02 к настоящим Правилам.
- Однако Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать, для цели национального или регионального официального утверждения типа, официальные утверждения типа, предоставленные типам транспортных средств, которые не оснащены системой контроля давления в шинах, на основании поправок серии 02 к настоящим Правилам.
- 12.5 Начиная с {1 сентября ~~2017~~2018} года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, предоставляют официальные утверждения типа ООН только в том случае, если тип транспортного средства, подлежащий официальному утверждению, отвечает требованиям настоящих Правил ООН с внесенными в них поправками серии 03».

Примечание: После консультаций с представителями Франции и Российской Федерации GRRF уточнила, что текст на знаке в пунктах 5.1.4.1 и 5.1.4.1.1, расположенный в круге, не должен переводиться на французский и русский языки.

Приложение XI

Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/5

Приняты на основе документов GRRF-81-22 и GRRF-81-17-Rev.1

(Приведенный ниже текст содержит только поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/5)

Содержание, приложение 1, название изменить следующим образом:

«Сообщение, касающееся предоставления официального утверждения, распространения официального утверждения, отказа в официальном утверждении, отмены официального утверждения или окончательного прекращения производства типа транспортного средства в отношении оснащения ~~колесом в сборе для временного пользования~~ **системой контроля давления в шинах** на основании Правил № [TPMS]»

Пункт 2.2 изменить следующим образом:

«2.2 "тип транспортного средства" означает транспортные средства, не имеющие между собой существенных различий в отношении таких важных аспектов, как:»

Пункт 5.1.1 изменить следующим образом:

«5.1.1 Любое транспортное средство категорий M₁ массой до 3 500 кг и N₁, причем в обоих случаях с одинарными шинами на всех осях, оснащенное системой контроля давления в шинах, соответствующей определению, содержащемуся в пункте 2.11, должно отвечать требованиям эффективности, изложенным в пунктах 5.1.2–5.5.5 ниже, и должно быть подвергнуто испытаниям в соответствии с приложением 3».

Пункты 5–5.5.5 изменить следующим образом:

«5. Технические требования и испытания

5.1 Общие положения

5.1.1 Любое транспортное средство категорий M₁ массой до 3 500 кг и N₁, причем в обоих случаях с одинарными шинами на всех осях, оснащенное системой контроля давления в шинах, соответствующей определению, содержащемуся в пункте 2.11, должно отвечать требованиям эффективности, изложенным в пунктах 5.1.2–5.5.5 настоящих Правил, с учетом широкого спектра дорожных условий и условий окружающей среды, существующих на территории Договаривающихся сторон.

5.1.2 Любая система контроля давления в шинах, установленная на транспортном средстве, должна соответствовать требованиям Правил № 10. На эффективность системы контроля давления в шинах, установленной на транспортном средстве, не должны отрицательным образом влиять магнитные или электрические поля. Это требование считается выполненным, если соблюдаются технические

- требования и переходные положения Правил № 10 посредством применения:
- a) поправок серии 03 для транспортных средств без соединительной системы для зарядки перезаряжаемой энергоаккумулирующей системы (тяговых батарей);
 - b) поправок серии 04 для транспортных средств с соединительной системой для зарядки перезаряжаемой энергоаккумулирующей системы (тяговых батарей).
- 5.1.3 Система должна функционировать на скорости от 40 км/ч или ниже до максимальной расчетной скорости транспортного средства.
- 5.1.4 Транспортное средство подвергают испытаниям (испытанию на пробой, диффузионному испытанию и испытанию на выявление неисправности) в соответствии с положениями приложения 3.
- 5.2 Определение давления в шинах при его снижении по причине какого-либо происшествия
- 5.2.1 ~~СКДШ подвергают испытанию в соответствии с процедурой проведения испытания, указанной в пункте 2.6.1 приложения 3. При проведении испытания в соответствии с этой процедурой СКДШ должна подавать предупреждающий световой сигнал, описанный в пункте 5.5, в течение не более десяти (10) минут суммарного времени движения транспортного средства после того, как эксплуатационное давление в рабочем режиме в одной из шин транспортного средства уменьшилось на двадцать (20)% либо достигло минимального значения 150 кПа в зависимости от того, какой из этих показателей выше.~~
- 5.3 Определение давления в шине, которое существенно ниже значения, рекомендованного для оптимальной эксплуатации с учетом потребления топлива и обеспечения безопасности (~~диффузионное испытание~~)
- 5.3.1 ~~СКДШ подвергают испытанию в соответствии с процедурой проведения испытания, указанной в пункте 2.6.2 приложения 3. При проведении испытания в соответствии с этой процедурой СКДШ должна подавать предупреждающий световой сигнал, описанный в пункте 5.5, в течение не более шестидесяти (60) минут суммарного времени движения транспортного средства после того, как эксплуатационное давление в рабочем режиме в любой из шин транспортного средства – от одной до всех четырех шин – уменьшилось на двадцать (20)% либо достигло минимального значения в 150 кПа в зависимости от того, какой из этих показателей выше.~~
- 5.4 ~~Испытание на в~~Выявление неисправности
- 5.4.1 ~~СКДШ подвергают испытанию в соответствии с процедурой проведения испытания, указанной в пункте 3 приложения 3. При проведении испытания в соответствии с этой процедурой СКДШ должна подавать предупреждающий световой сигнал, описанный в пункте 5.5, в течение не более 10 минут после возникновения неисправности, влияющей на включение или передачу контрольных либо ответных сигналов в системе контроля давления в шинах транспортного средства. ~~Если данная система блокируется внеш-~~~~

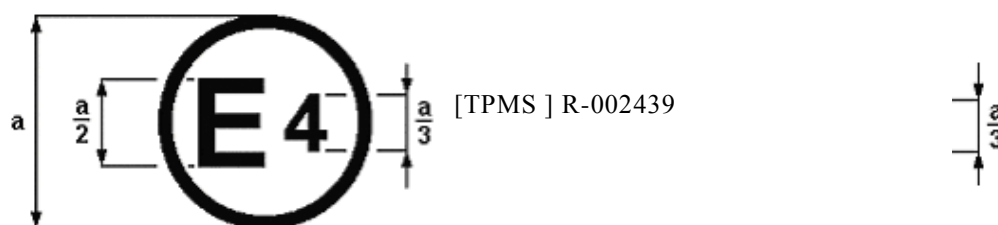
~~ним воздействием (например, радиопомехами), то время выявления неисправности может быть увеличено.~~

- 5.5 Предупреждающая сигнализация
- 5.5.1 Предупреждающая сигнализация должна осуществляться при помощи оптического предупреждающего сигнала, соответствующего Правилам № 121.
- 5.5.2 Предупреждающий сигнал должен подаваться, когда переключатель зажигания (пусковой переключатель) находится в положении «включено» (контрольное включение ламп). Это требование не относится к контрольным сигналам, находящимся в общей зоне.
- 5.5.3 Предупреждающий сигнал должен быть видимым даже в дневное время; удовлетворительное состояние сигнала должно легко проверяться водителем со своего места.
- 5.5.4 Сигнализация неисправности может осуществляться тем же предупреждающим сигналом, что и сигнал, который используется для сигнализации недостаточного внутреннего давления в шине. Если предупреждающий сигнал, описанный в пункте 5.5.1, используется для указания как недостаточного внутреннего давления в шине, так и неисправности СКДШ, то должны выполняться следующие требования: предупреждающий сигнал должен мигать для указания неисправности системы, когда переключатель зажигания (пусковой переключатель) находится в положении «включено». После непродолжительного периода времени предупреждающий сигнал должен оставаться включенным, не мигая, до тех пор, пока существует неисправность и переключатель зажигания (пусковой переключатель) находится в положении «включено». Последовательность мигающего и немигающего режимов должна повторяться всякий раз, когда переключатель зажигания (пусковой переключатель) приводится в положение «включено», до устранения неисправности.
- 5.5.5 Контрольный сигнал системы предупреждения, описанный в пункте 5.5.1, может использоваться в мигающем режиме для информирования о состоянии перенастройки системы контроля давления в шинах в соответствии с инструкциями изготовителя транспортного средства».

Приложение 2 изменить следующим образом:

«...»

(См. пункт 4.4 настоящих Правил)



$a = 8$ мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает на то, что данный тип транспортного средства был официально утвержден в Нидерландах (Е 4) в отношении системы контроля давления в шинах на основании Правил № [СКДШ] под номером официального утверждения ~~022439~~ **002439**. Номер официального утверждения указывает, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с требованиями Правил № [СКДШ] в их первоначальном виде».

Примечание: Номер Правил, касающихся СКДШ, будет известен после их вступления в силу. Поэтому пока этот номер заменен на [СКДШ].
