



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.29/GRRF/65  
1 April 2009

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

---

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств

Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ВОПРОСАМ ТОРМОЖЕНИЯ И ХОДОВОЙ  
ЧАСТИ О РАБОТЕ ЕЕ ШЕСТЬДЕСЯТ ПЯТОЙ СЕССИИ  
(2–6 февраля 2009 года)**

**СОДЕРЖАНИЕ**

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
I. УЧАСТНИКИ.....	1 и 2	5
II. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (пункт 1 повестки дня) .....	3	5
III. СОВЕЩАНИЕ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ GRRF ПО РАЗРАБОТКЕ гтп, КАСАЮЩИХСЯ ШИН (гтп-ШИНА) (пункт 2 повестки дня) .....	4	6
IV. ПРАВИЛА № 13 И 13-Н (торможение) (пункт 3 повестки дня) .....	5 - 22	6

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
A. Обмен мнениями относительно гтп, касающихся тормозных систем пассажирских транспортных средств (пункт 3 а) повестки дня).....	5	6
B. Сигнал аварийной остановки (САО) (пункт 3 b) повестки дня).....	6 и 7	6
C. Дополнительные сцепные устройства для прицепов, не оснащенных тормозами (пункт 3 с) повестки дня)	8	7
D. Стояночный тормоз прицепа (пункт 3 d) повестки дня).....	9	7
E. Электрическая управляющая магистраль (пункт 3 е) повестки дня).....	10	7
F. Уточнения (пункт 3 f) повестки дня).....	11	7
G. Системы вспомогательного торможения (СВТ) (пункт 3 g) повестки дня).....	12 и 13	7
H. Электронный контроль устойчивости транспортных средств (ЭКУТС) (пункт 3 h) повестки дня).....	14 - 18	8
I. Прочие вопросы (пункт 3 i) повестки дня).....	19 - 22	10
V. ТОРМОЖЕНИЕ МОТОЦИКЛОВ (пункт 4 повестки дня)....	23	11
A. Согласование требований в отношении торможения мотоциклов (пункт 4 а) повестки дня) .....	23	11
VI. ПРАВИЛА № 55 (механические сцепные устройства) (пункт 5 повестки дня) .....	24 - 27	11

**СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)**

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
VII. ПРАВИЛА № 90 (сменные тормозные накладки) (пункт 6 повестки дня) .....	28 - 32	13
VIII. ПРАВИЛА № 79 (механизм рулевого управления) (пункт 7 повестки дня) .....	33	14
IX. ШИНЫ (пункт 8 повестки дня).....	34 - 48	14
A. Согласование правил, касающихся шин (пункт 8 а) повестки дня) .....	34 - 38	14
B. Правила № 30 и 54 (пневматические шины) (пункт 8 b) повестки дня) .....	39	15
C. Правила № 106 (пневматические шины для сельскохозяйственных транспортных средств) (пункт 8 с) повестки дня).....	40 - 42	16
D. Правила № 124 (сменные колеса) (пункт 8 d) повестки дня) .....	43	16
E. Системы контроля давления в шинах (СКДШ) (пункт 8 е) повестки дня).....	44 - 48	16
F. Обмен информацией о национальных и международных требованиях относительно шин (пункт 8 f) повестки дня) .....	49	18
X. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (пункт 9 повестки дня).....	50 - 56	18
A. Уточнение области применения правил, относящихся к ведению GRRF (пункт 9 а) повестки дня) .....	50 и 51	18

**СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)**

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
V. Обмен информацией о национальных и международных предписаниях в области безопасности (пункт 9 b) повестки дня).....	52	19
C. Автономные системы экстренного торможения и предупреждения о выходе за пределы полосы движения (пункт 9 с) повестки дня) .....	53 и 54	19
D. Выражение признательности и приветствия .....	55 - 57	20
E. Прочие вопросы.....	58	20
XI. ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ .....	59	20

**Приложения**

I. Перечень неофициальных документов, распространенных в ходе шестьдесят пятой сессии без условного обозначения (GRRF-65-...).....	21
II. Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/4 .....	26
III. Положение о круге ведения неофициальной группы по автономным системам аварийного торможения и предупреждения о выходе за пределы полосы движения .....	30
IV. Неофициальные группы GRRF.....	32

## **I. УЧАСТНИКИ**

1. Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) провела свою шестьдесят пятую сессию 2-6 февраля 2009 года под председательством г-на Й. Ярнольда (Соединенное Королевство). В соответствии с правилом 1 а) правил процедуры WP.29 (документ TRANS/WP.29/690 с поправками) в ее работе приняли участие эксперты от следующих стран: Бельгии, Венгрии, Германии, Дании, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Российской Федерации, Словакии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Таиланда, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии. В работе сессии участвовали также представитель Европейской комиссии (ЕК) и эксперты от следующих неправительственных организаций: Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Федерации европейских предприятий по производству фрикционных материалов (ФЕПФМ), Международной ассоциации заводов - изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной организации по стандартизации (ИСО) и Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП). По особому приглашению Председателя в работе сессии приняли участие эксперты от следующих неправительственных организаций: Международного постоянного бюро ассоциаций дистрибьюторских компаний и предприятий по восстановлению шин (БИПАВЕР) и Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК).
2. Неофициальные документы, распространенные в ходе сессии, перечислены в приложении I к настоящему докладу.

## **II. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (пункт 1 повестки дня)**

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/1, неофициальный документ № GRRF-65-01

3. GRRF без каких-либо изменений приняла повестку дня, содержащуюся в документе ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/1, и достигла согласия относительно порядка рассмотрения пунктов повестки дня, указанного в документе GRRF-65-01.

### **III. СОВЕЩАНИЕ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ GRRF ПО РАЗРАБОТКЕ гтп, КАСАЮЩИХСЯ ШИН (гтп-ШИНА) (пункт 2 повестки дня)**

4. GRRF отметила, что рабочая группа по гтп-ШИНА провела свое шестое неофициальное совещание перед сессией самой GRRF (результаты см. в пункте 8 а) повестки дня, пункты 34-38 доклада).

### **IV. ПРАВИЛА № 13 И 13-Н (торможение) (пункт 3 повестки дня)**

A. Обмен мнениями относительно гтп, касающихся тормозных систем пассажирских транспортных средств (пункт 3 а) повестки дня)

5. GRRF приняла к сведению, что ее решение о приостановлении разработки проекта гтп, касающихся тормозных систем пассажирских транспортных средств, было одобрено АС.3 на его сессии, состоявшейся в ноябре 2008 года. GRRF решила исключить эту тему из повестки дня следующей сессии, которая состоится в сентябре 2009 года.

B. Сигнал аварийной остановки (CAO) (пункт 3 б) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/2, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/3, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/14, неофициальные документы № GRRF-65-10, GRRF-65-11, GRRF-65-12, GRRF-65-27 и GRRF-65-39

6. Эксперт от МОПАП представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/2, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/14, GRRF-65-10 и GRRF-65-39, предусматривающие для правил № 13 и 13-Н соответствующие положения, допускающие возможность включения стоп-сигналов при определенном замедлении в случае электрического рекуперативного торможения. Япония предложила усовершенствовать (GRRF-65-27) некоторые формулировки документов ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/2 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/14. GRRF приняла к сведению намерение МОПАП, нашедшее отражение в ее предложении, однако из-за недостатка времени было принято решение о том, что всесторонняя дискуссия по этой проблеме пройдет на следующей сессии. Эксперт от МОПАП вызвался подготовить к следующей сессии GRRF, которая состоится в сентябре 2009 года, пересмотренное предложение с учетом поступивших замечаний.

7. GRRF решила отложить рассмотрение документов ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/3, GRRF-65-11 и GRRF-65-12 до своей следующей сессии.

- C. Дополнительные сцепные устройства для прицепов, не оснащенных тормозами (пункт 3 с) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/12

8. Эксперт от Соединенного Королевства напомнил о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/12, направленного на исключение из Правил № 13 требований об оснащении легких прицепов дополнительным сцепным устройством и на включение этого требования в Правило № 55 (см. также пункт 5 повестки дня). GRRF приняла к сведению оговорки экспертов от Германии и Швеции относительно необходимости изучения данного вопроса и решила провести окончательное рассмотрение данной темы на своей следующей сессии.

- D. Стояночный тормоз прицепа (пункт 3 d) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/11 и Corr.1

9. GRRF решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии.

- E. Электрическая управляющая магистраль (пункт 3 е) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/6

10. GRRF решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии.

- F. Уточнения (пункт 3 f) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/7, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/8

11. Секретариат снял с рассмотрения документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/7. GRRF решила возобновить рассмотрение документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/8 на своей следующей сессии.

- G. Системы вспомогательного торможения (СВТ) (пункт 3 g) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/15, неофициальные документы № GRRF-65-23, его Rev.1 и GRRF-65-29

12. Эксперт от ЕК представил документ GRRF-65-23, который заменяет собой ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/15 и в котором содержатся предложения о включении в Правила № 13-Н новых требований о СВТ в качестве пакета совместно с электронными системами контроля устойчивости (ЭКУ). Эксперт от МОПАП без особого желания согласился с объединением положений об обеих системах в рамках одного приложения. GRRF решила включить в текст уточнения, предложенные Индией (GRRF-65-29).

13. GRRF приняла текст, воспроизведенный в документе GRRF-65-23-Rev.1, и поручила секретариату представить это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях, которые состоятся в июне 2009 года, в качестве проекта дополнения 9 к первоначальному варианту Правил № 13-Н.

Н. Электронный контроль устойчивости транспортных средств (ЭКУТС)  
(пункт 3 h) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/18, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/4, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/5, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/9, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/15, неофициальные документы № GRRF-65-05, GRRF-65-06 и его Rev.1

14. Эксперт от КСАОД напомнил о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/18, уточнив те случаи, в которых функции обеспечения устойчивости транспортного средства не требуется. Он вызвался подготовить новое предложение с уточнением того случая, когда система ЭКУ блокируется. GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/18 с изложенными ниже поправками и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях, которые состоятся в июне 2009 года, в качестве исправления 2 к поправкам серии 11 к Правилам № 13.

Приложение 21, пункт 2.1.1, изменить следующим образом:

"2.1.1. Если транспортное средство...

...



В обоих случаях в данной функции нет необходимости:

- a) **когда скорость транспортного средства ниже 20 км/ч;**
- b) **до тех пор пока не завершены первоначальная самопроверка при запуске и проверка достоверности;**
- c) **когда транспортное средство движется задним ходом".**

15. Эксперт от КСАОД представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/4, в котором пересмотрены требования относительно предупреждения о неисправности на прицепах, оснащенных функцией контроля устойчивости. GRRF приняла данное предложение с указанными ниже поправками и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2009 года в качестве дополнения 3 к поправкам серии 11 к Правилам № 13.

Пункт 5.2.2.17.1, изменить фразу "несрабатывание электропривода системы обеспечения устойчивости указывается отдельным..." на "несрабатывание **или неисправность** электропривода системы обеспечения устойчивости указывается отдельным".

16. Эксперт от КСАОД представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/5, предусматривающий требование о том, чтобы на механических транспортных средствах, оснащенных функцией контроля устойчивости, включался желтый предупреждающий сигнал в случае сбоя в работе функции обеспечения устойчивости. GRRF приняла данный текст без поправок и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2009 года в качестве составной части (см. пункт 15 выше) проекта дополнения 3 к поправкам серии 11 к Правилам № 13.

17. От имени Международной ассоциации изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП) эксперт от КСАОД представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/9 и GRRF-65-06-Rev.1, содержащие предложение об исключении из требований относительно контроля устойчивости некоторых транспортных средств категории N<sub>2</sub> с гидравлическим приводом. Некоторые делегации поставили под сомнение целесообразность подобного отступления от правил и выразили оговорки в отношении необходимости изучения данного предложения. GRRF решила провести окончательное рассмотрение этой темы в ходе своей сессии, которая состоится в сентябре 2009 года, на основе пересмотренного предложения МАИАКП.

18. Эксперт от КСАОД представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/15 и GRRF-65-05, содержащие предложение относительно альтернативного метода оценки системы обеспечения устойчивости транспортного средства таким же образом, как и элементов прицепа. GRRF отметила, что в некотором смысле поддерживает предложение об использовании этого принципа, однако ряд экспертов отнеслись к нему скептически и просили представить доказательства, обосновывающие необходимость в таких альтернативных оценках. GRRF приняла к сведению оговорку Германии и решила возобновить рассмотрение этой темы на своей следующей сессии в сентябре 2009 года на основе пересмотренного предложения КСАОД.

I. Прочие вопросы (пункт 3 i) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/17, неофициальные документы № GRRF-65-03, GRRF-65-04, GRRF-65-13 и GRRF-65-14

19. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/17, содержащий поправки к переходным положениям, приведенным в приложении 7 к Правилам № 13-Н, с целью учета того обстоятельства, что Договаривающиеся стороны, возможно, пожелают и впредь представлять официальные утверждения по типу конструкции на основании дополнения 6 в отношении транспортных средств, не оснащенных ЭКУ. GRRF приняла текст с изложенными ниже поправками и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2009 года в качестве исправления 1 к дополнению 7 к Правилам № 13-Н.

Стр. 2, пункт 12.5 текста на английском языке, исправить "to those type of vehicles which" на "to those types of vehicle which".

20. Эксперт от КСАОД представил документ GRRF-65-03, содержащий предложение об исключении конструкционных ограничений на использование плавкого предохранителя на транспортных средствах, оснащенных тормозной системой "ЭТС". GRRF утвердила этот текст с указанными ниже поправками и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2009 года в качестве исправления 2 к пересмотру 6 Правил № 13.

Пункт 5.2.2.17, примечание 16, исправить "ISO 7638:2003" на "ISO 7638:1997".

21. Эксперт от КСАОД представил документ GRRF-65-04, касающийся обновления в контексте Правил № 13 ссылок на стандарт ISO 7638. По просьбе эксперта от Германии секретариат представил в ходе сессии копию стандарта ISO 7638:2003. GRRF решила

провести окончательное рассмотрение этой темы на своей следующей сессии и поручила секретариату распространить документ GRRF-65-04 под официальным условным обозначением.

22. Эксперт от КСАОД представил документы GRRF-65-13 и GRRF-65-14, в которых уточняются требования правил № 13 и 13-Н в отношении измерительного устройства и сигнальной лампочки, указывающей на необходимость замены тормозной накладки. GRRF приняла документ GRRF-65-13 с указанными ниже поправками и документ GRRF-65-14 без поправок. Секретариату было поручено представить оба документа WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2009 года в качестве проекта исправления 2 к пересмотру 6 Правил № 13 и исправления 1 к пересмотру 1 Правил № 13 Н.

Пункт 5.2.2.8.2.1 исправить "при условии, что этот сигнал" на "при условии, что **данный** сигнал".

#### **V. ТОРМОЖЕНИЕ МОТОЦИКЛОВ (пункт 4 повестки дня)**

##### **A. Согласование требований в отношении торможения мотоциклов (пункт 4 а) повестки дня)**

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2008/64, неофициальные документы № GRRF-64-15 и GRRF-65-33

23. GRRF решила отложить рассмотрение данной темы до следующей сессии GRRF.

#### **VI. ПРАВИЛА № 55 (механические сцепные устройства) (пункт 5 повестки дня)**

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/16, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/13, неофициальные документы № GRRF-65-02 и GRRF-65-16, указанные в приложении I к настоящему докладу

24. Эксперт от Германии, являющийся председателем неофициальной группы по механическим сцепным устройствам, напомнил о цели документов ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/16 и GRRF-65-02, в которых содержатся предложения о включении в Правила № 55 альтернативной процедуры испытания шаровых сцепных шарниров и буксировочных приспособлений. GRRF приняла это предложение с указанными ниже поправками.

Стр. 5, пункт 3.10.2.2 текста на английском языке, включить в конце текста следующую ссылку:

**"Пример картины изменения нагрузки во времени, соответствующей данным требованиям, приведен на следующем вебсайте:  
<<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grrf/grrf-reg55.html>>"**

25. Поскольку данное испытание рассматривается в качестве альтернативы нынешней процедуре испытания, GRRF решила, что в новых сериях поправок нет никакой необходимости. Соединенное Королевство поддержало стремление Испании получить уточнения относительно того, что данное испытание служит не заменой, а альтернативой нынешнему испытанию "на одной оси" и что Договаривающиеся стороны, таким образом, принимают любое из официальных утверждений для предоставления доступа к своим рынкам. GRRF согласилась с этой точкой зрения. В этой связи GRRF поручила секретариату представить данное предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2009 года в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 01 к Правилам № 55.

26. Эксперт от Соединенного Королевства представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/13, содержащий предложение об исключении из Правил № 13 положений относительно дополнительных сцепных устройств и о включении их в Правила № 55 (см. также пункт 3 с) повестки дня). GRRF приняла к сведению оговорки о необходимости изучения данного вопроса, выраженные экспертами от Германии и Швеции, которые предпочли бы включить надлежащую ссылку в соответствующий стандарт ISO, касающийся прочности таких систем. GRRF решила провести окончательное рассмотрение этой темы на своей следующей сессии.

27. Эксперт от КСАОД проинформировал GRRF о результатах, достигнутых одной из рабочих групп ИСО в области разработки проекта стандарта, касающегося полностью автоматизированных сцепных устройств для составов транспортных средств большой грузоподъемности неиндивидуального пользования с опорно-сцепными устройствами (GRRF-65-16). Он также отметил, что эта рабочая группа ИСО на последующем этапе намерена разработать стандарт для автоматической сцепки двухосных прицепов.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2009/8, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/7, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/10, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/11, неофициальные документы № GRRF-64-22, GRRF-65-07, GRRF-65-08, GRRF-65-09, GRRF-65-25, GRRF-65-26 и GRRF-65-34

28. От имени неофициальной группы по сменным дискам и барабанам (СД-Б) эксперт от Германии сообщил о результатах работы этой неофициальной группы. Он представил предложения, содержащиеся в документах GRRF-65-07, GRRF-65-08 и GRRF-65-09, предусматривающие поправки к правилам № 90, 13 и 13-Н и заменяющие собой документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/7, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/10 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/11. GRRF одобрила предложения о включении в правила № 13 и 13-Н требований о том, чтобы изготовитель указывал в документации, касающейся официального утверждения типа, идентификационные коды, охватываемые официальным утверждением по типу конструкции транспортного средства, а также о предоставлении необходимой информации относительно согласования аспектов, относящихся к транспортному средству, с аспектами, затрагивающими оригинальные сменные детали. Эксперт от МОПАП предложил отразить в этих предложениях ряд достигнутых результатов (GRRF-65-25 и GRRF-65-26). И наконец, эксперт от Германии просил GRRF дать указания относительно необходимости маркировки оригинальных сменных деталей.

29. Большинство экспертов выразили мнение о том, что оригинальные сменные детали не обязательно должны быть официально утверждены по типу конструкции на основании Правил № 90, если на них распространяется официальное утверждение по типу конструкции транспортного средства (правила № 13 или 13-Н) и если они четко обозначены постоянным (нестираемым и удобочитаемым) идентификационным кодом. Эксперты от Германии и МОПАП выразили мнение о том, что с юридической точки зрения невозможно включить в Правила № 90 требования о маркировке оригинальных сменных деталей, так как они не относятся к области применения Правил № 90.

30. GRRF согласилась с предложением МАЗМ (GRRF-65-34) об исключении транспортных средств категории L из области применения предложения о поправке к Правилам № 90, касающегося тормозов и дисков, с учетом незначительных рыночных перспектив использования сменных дисков и барабанов на двух- и трехколесных транспортных средствах.

31. GRRF просила эту неофициальную группу подготовить пересмотренные предложения с учетом поступивших замечаний, включая предложения, содержащиеся в документе GRRF-64-22. GRRF решила возобновить рассмотрение данной темы на своей следующей сессии в сентябре 2009 года на основе официальных документов.

32. Как было решено на предыдущей сессии, GRRF провела окончательное рассмотрение проекта дополнения 11 к поправкам серии 01 к Правилам № 90 (ECE/TRANS/WP.29/2009/8) и подтвердила их принятие и представление WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2009 года.

### **VIII. ПРАВИЛА № 79 (механизм рулевого управления) (пункт 7 повестки дня)**

33. GRRF отметила, что никакой новой информации по данному пункту повестки дня представлено не было, и решила отложить рассмотрение этого вопроса до своей следующей сессии.

### **IX. ШИНЫ (пункт 8 повестки дня)**

#### **A. Согласование правил, касающихся шин (пункт 8 а) повестки дня)**

Документация: неофициальный документ GRRF-65-28

34. GRRF приняла к сведению результаты работы над глобальными техническими правилами (гтп) по шинам, которые были достигнуты неофициальной группой на ее совещании, состоявшемся в Женеве 2 февраля 2009 года перед сессией самой GRRF. Эта неофициальная группа пока не завершила обсуждения вопроса о маркировке шин. GRRF отметила, что вопрос о предлагаемой маркировке шин, отхватываемых гтп, создаст ряд проблем юридического характера, в том что касается взаимного признания различных процедур сертификации (самосертификации, официального утверждения типа на основании Правил ЕЭК ООН или даже национального законодательства). GRRF согласилась с необходимостью обратиться к WP.29 с просьбой дать рекомендации по данному вопросу на более позднем этапе.

35. Эксперт от Индии представил документ GRRF-65-28, содержащий предложение о включении шин некоторых категорий в положения о согласованных испытаниях на высоких скоростях и на долговечность/при низком давлении. Он также предложил пересмотреть все три модуля испытаний. GRRF приняла к сведению ряд замечаний и согласилась отложить рассмотрение этой темы на более поздний период.

36. Председатель выразил намерение сообщить WP.29 и AC.3 на их сессиях в марте о достигнутых результатах в области разработки проекта гтп. Он намерен предложить AC.3 использовать двухэтапный подход, на необходимость чего указывала неофициальная группа. Что касается области применения гтп, то первый этап предусматривал бы согласование положений об испытаниях радиальных шин транспортных средств массой не более 4 536 кг (10 000 фунтов). На этом этапе были бы полностью согласованы положения о шинах для пассажирских легковых автомобилей, а положения об испытаниях шин, предназначенных для легких грузовиков (ЛГ) и для транспортных средств неиндивидуального пользования (НТ) массой не более 4 536 кг, - по усмотрению Договаривающейся стороны - были бы согласованы с положениями, содержащимися в Федеральном стандарте Соединенных Штатов Америки по безопасности конструкции транспортного средства (FMVSS №139) или с положениями Правил № 54 ЕЭК ООН. Он выразил надежду на то, что первый этап можно было бы завершить к концу 2010 года. На втором этапе можно было бы добиваться полного согласования процедур испытания шин для ЛГ и НТ, масса которых не превышает 4 536 кг, в течение последующих трех лет. Данная стратегия была одобрена GRRF при условии, что с этим согласятся делегаты от Канады и Соединенных Штатов Америки.

37. Для достижения прогресса в этой области Председатель настоятельно призвал всех экспертов обстоятельно рассмотреть на национальном уровне проект гтп и как можно скорее передать свои замечания секретарю неофициальной группы (info@etrto.org). С этой целью эксперту от ЕТОПОК было предложено передать в секретариат редактируемый электронный вариант проекта гтп, с тем чтобы он был доступен на вебсайте GRRF.

38. Председатель предложил рабочей группе по гтп-ШИНА вновь собраться в Женеве в связи с шестьдесят шестой сессией GRRF. Он отметил, что в случае достижения надлежащих результатов можно было бы провести дополнительное неофициальное совещание летом 2009 года.

**В. Правила № 30 и 54 (пневматические шины) (пункт 8 b) повестки дня)**

39. GRRF приняла к сведению, что никакой новой информации по данному пункту повестки дня представлено не было, и решила отложить рассмотрение этой темы до следующей сессии GRRF.

C. Правила № 106 (пневматические шины для сельскохозяйственных транспортных средств (пункт 8 с) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/20/Rev.1, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/16, неофициальные документы № GRRF-65-17 и GRRF-65-18

40. Напомнив о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/20/Rev.1, эксперт от ЕТОПОК представил документ GRRF-65-17, содержащий предложения о ряде поправок к данному предложению. Он представил соответствующие материалы (GRRF-65-18), обосновав необходимость обновления Правил № 106. GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/20/Rev.1 с поправками, содержащимися в документе GRRF-65-17.

41. Эксперт от ЕТОПОК разъяснил цель документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/16, направленного на согласование документации, приведенной в Правилах №106, с положениями правил № 30, 54 и 75. GRRF приняла этот документ без поправок.

42. GRRF поручила секретариату представить документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/20/Rev.1 с поправками, содержащимися в документе GRRF-65-17, а также документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/16 без поправок WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2009 года в качестве проекта дополнения 8 к первоначальному варианту Правил № 106.

D. Правила № 124 (сменные колеса) (пункт 8 d) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/13 и неофициальный документ № GRRF 65-32

43. GRRF решила отложить рассмотрение этого вопроса до своей следующей сессии, которая состоится в сентябре 2009 года.

E. Системы контроля давления в шинах (СКДШ) (пункт 8 e) повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/10 и Corr.1; неофициальные документы №. GRRF-65-15, GRRF-65-21, GRRF-65-22, GRRF-65-24, GRRF-65-30, GRRF-65-31, GRRF-65-35, GRRF-65-36 и GRRF-65-40, указанные в приложении I к настоящему докладу



44. Эксперт из Германии сообщил о результатах, достигнутых неофициальной группой по контролю давления в шинах (КДШ) в ходе ее совещания, состоявшегося в Бонне 13 и 14 октября 2008 года, а также 12 декабря 2008 года. Он представил проект их предложения по новым правилам, касающимся СКДШ (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/10 и Согг.1) с указанием ряда нерешенных вопросов в квадратных скобках.

45. Эксперт от МОПАП представил документы GRRF-65-15, GRRF-65-30, GRRF-65-31 и GRRF-65-35, содержащие предложения, направленные на усовершенствование текста, а также техническое обоснование по более широкому спектру возможностей выявления недостаточного давления в шинах. Эксперт от Соединенного Королевства отметил целесообразность использования ограниченного набора методов выявления недостаточного давления в шинах без каких-либо допусков на точность (GRRF-65-36). Эксперт от ЕТОПОК представил документы GRRF-65-21 и GRRF-65-22, в которых также отмечается необходимость использования более ограниченного набора методов выявления недостаточного давления в шинах по соображениям безопасности.

46. После продолжительной дискуссии по данному вопросу Председатель предложил компромиссный текст, основанный на документе ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/10, воспроизведенном в документе GRRF-65-40. Этот текст включает требование о пороге давления в 20% без каких-либо допусков, но в нем не указаны суммарное время, необходимое для предупреждения водителя [30/60] минут, и допуски на неточность измерительного оборудования [5] кПа. Эти значения будут приведены в квадратных скобках и должны быть рассмотрены WP.29 на ее предстоящих сессиях. Председатель сообщил о своем намерении информировать WP.29 об оставшихся нерешенных вопросах и просить в этой связи рекомендации WP.29 на предстоящей сессии, которая состоится в марте 2009 года. Эксперт от МОПАП вновь изложил свою просьбу относительно настоятельной необходимости повышения точности датчиков давления на станциях техобслуживания. Секретариату было поручено обратить на это внимание Европейской ассоциации гаражного обслуживания (ЕАГО).

47. В связи с временными рамками эксперт от ЕК напомнил группе, что требования относительно СКДШ вступят в силу в Европейском союзе к 2012 году. Поэтому GRRF решила (за исключением эксперта от Германии) принять требования относительно СКДШ в качестве поправки к Правилам № 64, а не к проекту новых правил. К эксперту от ЕК была обращена просьба подготовить пересмотренный документ для включения согласованных требований относительно СКДШ в Правила № 64. GRRF поручила секретариату представить принятое предложение WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2009 года в качестве проекта поправок новой серии к Правилам № 64

при условии проведения окончательного рассмотрения GRRF на ее сессии в сентябре 2009 года.

48. Завершая дискуссию по этому вопросу, Председатель поблагодарил экспертов от Германии за разработку их предложения и за согласование конкурирующих подходов в контексте неофициальной группы.

**F. Обмен информацией о национальных и международных требованиях относительно шин (пункт 8 f) повестки дня)**

49. Эксперт от ЕК сообщил GRRF о намерении его организации разработать к концу 2010 года новые правила по общим проблемам безопасности. Он подчеркнул неотложность данного вопроса и отметил необходимость включения в надлежащие правила ЕЭК ООН определения "специальных шин" (т.е. зимних шин или шин для внедорожных транспортных средств), с тем чтобы упоминание о таких шинах могло быть исключено из некоторых предписаний, касающихся сопротивления качению и шума. По предложению Председателя GRRF решила учредить совместную неофициальную группу GRRF/GRB по определениям специальных шин, если с этим согласится WP.29 на его сессии в марте 2009 года. Он также отметил, что вопрос о председателе будет решен WP.29 совместно с председателем GRB.

**X. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (пункт 9 повестки дня)**

**A. Уточнение области применения правил, относящихся к ведению GRRF (пункт 9 а) повестки дня)**

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/4 и неофициальный документ № GRRF-64-10, указанный в приложении I к настоящему докладу

50. Эксперт от ЕК напомнил о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/4, в котором уточняется область применения правил № 30, 54, 108 и 109. Он представил документ GRRF-64-10, содержащий предложение о включении транспортных средств категории N<sub>1</sub> в область применения правил № 30 и 108.

51. GRRF приняла тексты, содержащиеся в документе ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/4 и воспроизведенные в приложении II, и поручила секретариату представить их WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2009 года в качестве проектов дополнений к соответствующим правилам.

В. Обмен информацией о национальных и международных предписаниях в области безопасности (пункт 9 b) повестки дня)

Документация: неофициальный документ № GRRF-65-37

52. Эксперт от Испании представил документ GRRF-65-37, в котором содержится просьба о передаче информации о применении Правил № 90 в различных Договаривающихся сторонах. Председатель обратился ко всем экспертам с просьбой передать свои ответы на вопросник по электронной почте эксперту от Испании (ilafuente@idiada.com).

С. Автономные системы экстренного торможения и предупреждения о выходе за пределы полосы движения (пункт 9 с) повестки дня)

Документация: неофициальные документы № GRRF-65-19, GRRF-65-20 и GRRF-65-38, указанные в приложении I к настоящему докладу

53. Что касается документа GRRF-65-19, то Председатель сообщил о результатах "мозговой атаки", организованной GRRF в Женеве 9 декабря 2008 года. Эксперт от Германии напомнил GRRF о предложении его страны, сформулированном на сессии в декабре, занять место председателя неофициальной группы. Председатель поблагодарил Германию за это предложение.

54. Председатель предложил создать неофициальную группу для достижения осязаемого и стремительного прогресса по этому ключевому направлению деятельности. Эксперты от ЕК и Германии выразили пожелание обеспечить выполнение председательских функций в рамках этой группы. Учитывая важное значение этой деятельности для Европейского сообщества, GRRF решила учредить неофициальную группу по автоматическим системам экстренного торможения и предупреждения о выходе за пределы полосы движения (АСЭТ/ПВП) под председательством Европейской комиссии. Эксперт от Японии заявил о готовности его делегации предоставить всестороннюю поддержку. Эксперт от МОПАП вызвался выполнять секретариатские функции для этой неофициальной группы. Председатель представил проект положения о круге ведения (GRRF-65-38) этой неофициальной группы, который был одобрен GRRF (см. приложение III). GRRF решила сделать ссылку на неофициальный документ GRRF-65-20, содержащий предложения о включении в Правило № 79 новых положений о системах предупреждения о выходе за пределы полосы движения.

D. Выражение признательности и приветствия

55. Председатель поблагодарил г-на Ника Брайса (ЕТОПОК) за внесенный им в течение ряда лет вклад в работу GRRF и пожелал ему благополучного пребывания на пенсии.

56. Председатель также сообщил печальное известие о том, что г-н Габор Бретт (Венгрия) скончался после продолжительной болезни, и посмертно выразил ему благодарность за бесценный, выдающийся вклад в работу GRRF, в частности в связи с системами ЭКУТС.

57. GRRF приветствовала г-на Ференца Финстера в качестве нового делегата от Венгрии.

E. Прочие вопросы

58. GRRF решила добавить в повестку дня пункт о сопротивлении качению, с тем чтобы заслушать информацию о прогрессе в работе GRB.

**XI. ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ**

59. GRRF не рассматривала вопрос о повестке дня шестьдесят шестой сессии, которая должна состояться в Женеве 15 (9 час. 30 мин.) - 17 (17 час. 30 мин.) сентября 2009 года. Было решено, что проект повестки дня будет предложен Председателем совместно с секретариатом. Предельный срок для представления официальных документов к этой сессии - 26 июня 2009 года<sup>1/</sup>.

---

<sup>1/</sup> Для оказания содействия делегатам в подготовке поездки и бронировании гостиницы Председатель информирует их о том, что вопросы, касающиеся шин, будут обсуждаться в конце сессии.

Приложение I

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ В ХОДЕ ШЕСТЬДЕСЯТ ПЯТОЙ СЕССИИ БЕЗ УСЛОВНОГО ОБОЗНАЧЕНИЯ (GRRF-65-....)

№	Передан	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
01	Председателем	-	A	Порядок рассмотрения пунктов повестки дня шестьдесят пятой сессии GRRF	a)
02	секретариатом	5	A	Предлагаемое исправление к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/16 (Правила № 55)	a)
03	КСАОД	3 i)	A	Проект поправок к Правилам № 13 (требования об электросхемах)	a)
04	КСАОД	3 h)	A	Обновление Правил № 13 ЕЭК для включения ссылки на ISO 7638:2003	b)
05	КСАОД	3 h)	A	Справочный документ по рабочему документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/15	a)
06	МАИАКП	3 h)	A	Исправление к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/9	a)
07	Германией/ СД-Б	6	A	Проект поправок к Правилам № 90 (сменные тормозные накладки)	a)
08	Германией/ СД-Б	6	A	Проект поправок к Правилам № 13 (торможение транспортных средств большой грузоподъемности)	a)
09	Германией/ СД-Б	6	A	Проект поправок к Правилам № 13-Н (торможение)	a)
10	МОПАП	3 b)	A	Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/14 (Правила № 13 – торможение транспортных средств большой грузоподъемности)	a)
11	МОПАП/ КСАОД	3 b)	A	Поправки к Правилам № 13 (торможение транспортных средств большой грузоподъемности), касающиеся САО	b)

№	Передан	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
12	МОПАП/ КСАОД	3 b)	A	Поправки к Правилам № 13-Н (торможение), касающиеся САО	b)
13	МОПАП/ КСАОД	3 i)	A	Поправки к Правилам № 13 (торможение транспортных средств большой грузоподъемности), касающиеся датчика, информирующего об износе тормозных накладок	a)
14	МОПАП/ КСАОД	3 i)	A	Поправки к Правилам № 13-Н (торможение), касающиеся датчика, информирующего об износе тормозных накладок	a)
15	МОПАП	8 e)	A	Поправки 0к документу ECE/TRANS/WP29/GRRF/2009/10 (СКДШ)	a)
16	ИСО	5	A	Дорожные транспортные средства: полностью автоматизированные системы сцепных устройств 24V (ПАСС) для составов транспортных средств большой грузоподъемности неиндивидуального пользования	a)
17	ЕТОПОК	3 g), 3 i)	A	Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/20/Rev.1 (Правила № 106, касающиеся шин для сельскохозяйственных транспортных средств)	a)
18	ЕТОПОК	8 c)	A	Документация по Правилам № 106 (шины для сельскохозяйственных транспортных средств)	a)
19	Председателем	9 c)	A	Доклад о специальной сессии GRRF, посвященной системам предупреждения о выходе за пределы полосы движения и автоматического экстренного торможения	a)
20	Германией	9 c)	A	Предложение по поправкам к Правилам № 79 (рулевое управление)	a)
21	ЕТОПОК	8 e)	A	Замечания ЕТОПОК по документу ECE/TRANS/WP29/GRRF/2009/10 (СКДШ)	a)

№	Передан	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
22	ЕТОПОК	8 e)	A	Приложение к замечаниям ЕТОПОК по документу ECE/TRANS/WP29/GRRF/2009/10 (СКДШ)	a)
23+ Rev.1	Европейской комиссией	8 g)	A	Предложение о включении в Правила № 13-Н (торможение пассажирских легковых автомобилей) требований о системах экстренного торможения	a)
24	ЕТОПОК	8 e)	A	СКДШ – Информация о статье, опубликованной в "Юропиен раббер джорнал"	a)
25	МОПАП	6	A	Предложение по поправкам к неофициальному документу GRRF-65-07	a)
26	МОПАП	6	A	Предложение по поправкам к неофициальным документам GRRF-65-08 и GRRF-65-09	a)
27	Японией	3 b)	A	Предложение по поправке к документам ECE/TRANS/WP29/GRRF/2009/2 и ECE/TRANS/WP29/GRRF/2009/14	a)
28	Индией	8 a)	A	Испытание на высокой скорости и при низком давлении для категории шины, предшествующей обозначению скорости "S" (гтп, касающиеся шин)	a)
29	Индией	3 g)	A	Система вспомогательного торможения (СВТ) – замечания Индии по предлагаемой поправке к Правилам № 13-Н	a)
30	МОПАП	8 e)	A	Замечания по документам GRRF-65-21, GRRF-65-22 и GRRF-65-24 (СКДШ)	a)
31	МОПАП	8 e)	A	Предложение по исправлению к документу ECE/TRANS/WP29/GRRF/2009/10 (СКДШ)	a)

№	Передан	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
32	Германией	8 d)	A	Предложение по проекту поправок к Правилам № 124 (сменные колеса)	b)
33	МАЗМ	4 a)	A	Поправки к Правилам № 78 (сменные тормозные накладки)	b)
34	МАЗМ	6	A	Поправки к Правилам № 90 (сменные тормозные накладки)	a)
35	МОПАП	8 e)	A	Позиция МОПАП по документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/10 (СКДШ)	a)
36	Соединенное Королевство	8 e)	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/10 (СКДШ)	a)
37	Испанией	9 b)	A	Вопросник по применению Правил № 90	a)
38	Председателем	9 c)	A	Проект положения о круге ведения/ правил процедуры неофициальной группы	a)
39	МОПАП	3 b)	A	Предложение по вопросу об электрическом рекуперативном торможении	a)
40	Председателем	8 e)	A	Изменения к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/10 (СКДШ)	a)



Повторное рассмотрение неофициальных документов предыдущих сессий GRRF  
(со ссылкой на пункт повестки дня и на принятое на текущей сессии  
решение о последующей деятельности)

Европейской комиссией	9 а)	А	Предложение по общим поправкам к правилам № 30 и 108 (уточнение области применения правил)	а)
секретариатом	4	А	Предложение по поправке к Правилам № 78 (дополнение 1 к поправкам серии 03)	а)
Индией	6	А	Предложение Индии по проекту поправок к правилам № 90, 13, 13-Н и 78	а)

Примечания:

- а) Рассмотрение завершено или документ был заменен.
- б) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии в качестве официального документа.
- с) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии в качестве неофициального документа.

Приложение II

ПРИНЯТЫЕ ПОПРАВКИ К ДОКУМЕНТУ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/4

(общие поправки к правилам № 30, 54, 108 и 109, см. пункт 51 настоящего доклада)

A.1 ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ПРАВИЛАМ № 30 (пневматические шины для автомобилей и их прицепов)

Пункт 1 изменить следующим образом (включая добавление сноски \*\*):

"1. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

Настоящие Правила распространяются на новые пневматические шины, предназначенные преимущественно для транспортных средств категорий **M<sub>1</sub>**, **N<sub>1</sub>**, **O<sub>1</sub>** и **O<sub>2</sub>** \*/ \*\*.

Они не применяются к шинам, предназначенным для

- a) оборудования автомобилей старых марок,
- b) соревнований.

---

\*/ В соответствии с определениями, содержащимися в приложении 7 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) (документ TRANS/WP.29/78/Rev.1 с последними поправками на основании Amend. 4).

\*\* В настоящих Правилах определяются требования в отношении шин в качестве отдельного элемента. В них не ограничиваются аспекты их установки на транспортных средствах любых категорий".

A.2 ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ПРАВИЛАМ № 54 (пневматические шины для грузовых транспортных средств и их прицепов)

Пункт 1 изменить следующим образом (включая добавление сноски \*\*):

"1. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

Настоящие Правила распространяются на новые пневматические шины, предназначенные преимущественно для транспортных средств категорий M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N, а также O<sub>3</sub> и O<sub>4</sub> \*/ \*\*/. Однако они не применяются к типам шин, обозначаемых индексами категории скорости, соответствующими скоростям менее 80 км/ч.

---

\*/ В соответствии с определениями, содержащимися в приложении 7 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) (документ TRANS/WP.29/78/Rev.1 с последними поправками, внесенными на основании Amend. 4).

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

A.3 ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ПРАВИЛАМ № 108 (пневматические шины с восстановленным протектором для автотранспортных средств и их прицепов)

Пункт 1 изменить следующим образом (включая добавление сноски \*\*/):

"1. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

Настоящие Правила ~~применяются к~~ **распространяются на** производство шин с восстановленным протектором, **предназначенных для установки главным образом на транспортных средствах категорий M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, O<sub>1</sub> и O<sub>2</sub> \*/ \*\*/.** Однако они не применяются к производству:

- 1.1 шин с восстановленным протектором, способных выдерживать скорости менее 120 км/ч или свыше **300 км/ч**;
- 1.2 шин, изначально производимых без обозначения категорий скорости и индексов нагрузки;
- 1.3 шин, изначально производимых без официального утверждения по типу конструкции и не обозначенных знаком "E" или "e";

- 1.4 шин, предназначенных для оснащения автомобилей, произведенных до 1939 года;
- 1.5 шин, предназначенных исключительно для соревнований или для внедорожного использования и имеющих соответствующую маркировку;
- 1.6 шин, предназначенных для использования в качестве запасных шин временного пользования типа "Т".

---

**\*/** В соответствии с определениями, содержащимися в приложении 7 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) (документ TRANS/WP.29/78/Rev.1 с последними поправками на основании Amend. 4).

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

- A.4 ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ПРАВИЛАМ № 109 (шины с восстановленным протектором для автотранспортных средств неиндивидуального пользования и их прицепов)

Пункт 1 изменить следующим образом (включая добавление сноски **\*\*/**):

"1. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

Настоящие Правила ~~применяются к~~ **распространяются на** производство **пневматических** шин с восстановленным протектором, предназначенных для установки **главным образом** на транспортных средствах **категорий М<sub>2</sub>, М<sub>3</sub>, N, О<sub>3</sub> и О<sub>4</sub>** **\*/ \*\*/**. Однако они не распространяются на **производство:**

- 1.1 шин с восстановленным протектором, предназначенных для движения со скоростью менее 80 км/ч;
- 1.2 шин, на которых изначально не было указано обозначений скорости и/или индексов нагрузки;

- 1.3 шин, которые изначально были изготовлены без официального утверждения по типу конструкции и без нанесения знаков "E" или "e";
- 

**\***/ В соответствии с определениями, содержащимися в приложении 7 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) (документ TRANS/WP.29/78/Rev.1 с последними поправками на основании Amend. 4).

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

### Приложение III

#### ПОЛОЖЕНИЕ О КРУГЕ ВЕДЕНИЯ И ПРАВИЛА ПРОЦЕДУРЫ НЕОФИЦИАЛЬНОЙ ГРУППЫ ПО АВТОМАТИЧЕСКИМ СИСТЕМАМ ЭКСТРЕННОГО ТОРМОЖЕНИЯ (АСЭТ) И СИСТЕМАМ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ О ВЫХОДЕ ЗА ПРЕДЕЛЫ ПОЛОСЫ ДВИЖЕНИЯ (ПВП) (см. пункт 54 настоящего доклада)

#### **КРУГ ВЕДЕНИЯ**

1. Неофициальная группа подготавливает проекты нормативных предложений для включения положений об автоматических системах экстренного торможения (АСЭТ) и системах предупреждения о выходе за пределы полосы движения (ПВП) в правила, прилагаемые к Соглашению 1958 года.
2. Внимание группы будет сосредоточено на системах, предназначенных для транспортных средств большой грузоподъемности в категориях N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, M<sub>2</sub> и M<sub>3</sub> транспортных средств классов В, II и III. Транспортные средства категорий M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub> могут быть охвачены на более позднем этапе.
3. При разработке своих нормативных предложений группа полностью принимает во внимание имеющиеся данные и проводящиеся исследования. Для разработки своих нормативных предложений ей следует рассматривать предварительные стандарты (например, ИСО, Общества инженеров автомобильной промышленности и транспорта, директивы и правила Японии), а также правила, касающиеся АСЭТ и ПВП и действующие в других местах.
4. Проекты нормативных текстов следует представить к [шестидесят девятой] сессии, которая состоится в [феврале 2011 года]<sup>2</sup>.
5. Целевой датой завершения работы неофициальной группы является [семидесятая] сессия GRRF, которая состоится в [сентябре 2011 года]<sup>1</sup>.
6. Эти цели будут пересмотрены в феврале 2010 года.

---

<sup>2</sup> Текст, содержащийся в квадратных скобках, следует рассмотреть на первом совещании неофициальной группы.

7. Окончательные решения по нормативным предложениям принимаются GRRF, WP.29 и Договаривающимися сторонами.

## **ПРАВИЛА ПРОЦЕДУРЫ**

1. Неофициальная группа является подгруппой GRRF и открыта для участия всех членов GRRF.
2. Работой неофициальной группы будут руководить председатель и секретарь.
3. Официальным языком неофициальной группы является английский язык.
4. Все документы и/или предложения должны передаваться секретарю группы в приемлемом электронном формате заблаговременно до начала совещания. Группа может отказаться обсуждать любой вопрос или предложение, которые не были распространены заблаговременно за [10] рабочих дней<sup>1</sup>.
5. Повестка дня и соответствующие документы будут распространяться среди всех членов неофициальной группы заблаговременно до начала всех запланированных совещаний.
6. Решения будут приниматься консенсусом. Если консенсуса достичь невозможно, то председатель группы представляет различные точки зрения Рабочей группе GRRF. Председатель может обращаться к GRRF с просьбой дать надлежащие указания.
7. Информация о ходе работы неофициальной группы будет регулярно доводиться до сведения GRRF - по возможности в качестве неофициального документа - председателем или его представителем.
8. Все рабочие документы следует распространять в цифровом формате. Документы зала заседаний следует предоставлять в секретариат ЕЭК ООН для опубликования на вебсайте WP.29.

---

<sup>1</sup> Текст, содержащийся в квадратных скобках, следует рассмотреть на первом совещании неофициальной группы.

Приложение IV

НЕОФИЦИАЛЬНЫЕ ГРУППЫ GRRF

<u>Неофициальная группа по</u>	<u>Председатель</u>	<u>Секретарь</u>
гтп-ШИНА	Г-н И. Ярнольд Тел.: 44 207 944 2080 Факс: 44 207 944 2169 Электронная почта: <a href="mailto:ian.yarnold@dft.gsi.gov.uk">ian.yarnold@dft.gsi.gov.uk</a>	Г-н Ж.-К. Нуаромм (ЕТОПОК) Тел.: 32 2 344 4059 Факс: 32 2 344 1234 Электронная почта: <a href="mailto:info@etrto.org">info@etrto.org</a>
сменным тормозным дискам и барабанам (СД-Б)	Г-н В. Гаупп Тел.: 49 201 825 4139 Факс: 49 201 825 4185 Электронная почта: <a href="mailto:wgaupp@tuev-nord.de">wgaupp@tuev-nord.de</a>	Г-н М. Пеле (КСАОД) Тел.: 49 226-2781974 Факс: 49 226-2786550 Электронная почта: <a href="mailto:pehle@bpw.de">pehle@bpw.de</a>
определениям специальных шин (ОСШ) <u>2/</u>	<u>1/</u>	<u>1/</u>
автоматическим системам экстренного торможения и системам уведомления о выходе за пределы полосы движения (АСЭТ/ПВП) <u>2/</u>	(Европейская комиссия) <u>1/</u>	(МОПАП) <u>1/</u>

1/ Предстоит определить.

2/ Если с этим согласится WP.29.

-----