


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

Семьдесят шестая сессия

Женева, 17–21 февраля 2014 года

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

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня).....	2–4	3
III. Системы автоматического экстренного торможения (пункт 2 повестки дня).....	5–6	3
IV. Правила № 13 и 13-Н (торможение) (пункт 3 повестки дня).....	7–18	4
A. Электронный контроль устойчивости (ЭКУ).....	7	4
B. Автоматизированные соединения между транспортными средствами (АСТС).....	8	4
C. Разъяснения	9–10	4
D. Условные обозначения, связанные с торможением, в Правилах № 121 (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов)	11–14	5
E. Прочие вопросы.....	15–18	6
V. Правила № 55 (механические сцепные устройства) (пункт 4 повестки дня).....	19	6

GE.14-21425 (R) 150514 190514



* 1 4 2 1 4 2 5 *

Просьба отправить на вторичную переработку



VI.	Тормозные системы мотоциклов (пункт 5 повестки дня)	20–21	6
A.	Правила № 78.....	20	6
B.	Глобальные технические правила.....	21	7
VII.	Правила № 90 (сменные тормозные накладки) (пункт 6 повестки дня).....	22	7
VIII.	Шины (пункт 7 повестки дня)	23–28	7
A.	Глобальные технические правила, касающиеся шин	23	7
B.	Правила № 117.....	24	8
C.	Прочие вопросы.....	25–28	8
IX.	Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) (пункт 8 повестки дня).....	29–30	9
X.	Механизм рулевого управления (пункт 9 повестки дня)	31–32	9
A.	Правила № 79.....	31	9
B.	Система удержания в пределах полосы (СУПП) и система помощи при парковке (СПП)	32	10
XI.	Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) (пункт 10 повестки дня)	33–36	10
A.	Правила, касающиеся установки шин.....	35	10
B.	Правила № 13-Н	36	10
XII.	Соглашение 1997 года (пункт 11 повестки дня)	37	11
XIII.	Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня)	38–41	11
A.	Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в ноябре 2013 года	38	11
B.	Пересмотр и распространение официальных утверждений	39	11
C.	Любые другие вопросы	40–41	11
XIV.	Предварительная повестка дня семьдесят седьмой сессии	42	12
Приложения			
I.	Перечень неофициальных документов, рассмотренных в ходе сессии.....		14
II.	Принятые поправки к Правилам № 13		17
III.	Принятые поправки к Правилам № 13-Н.....		21
IV.	Принятое добавление к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/9		23
V.	Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/2		24

I. Участники

1. Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) провела свою семьдесят шестую сессию 17–21 февраля 2014 года в Женеве под председательством г-на Б. Фроста (Соединенное Королевство). В соответствии с правилом 1 а) правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690, ECE/TRANS/WP.29/690/Amend.1 и Amend. 2) в работе сессии приняли участие эксперты от следующих стран: Австралии, Бельгии, Венгрии, Германии, Дании, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Латвии, Нидерландов, Норвегии, Республики Корея, Российской Федерации, Словакии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки (США), Турции, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии. В работе сессии участвовали также эксперт от Европейской комиссии (ЕК) и эксперты от следующих неправительственных организаций (НПО): Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной ассоциации по стандартизации (ИСО), Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК) и Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП). По особому приглашению Председателя в работе сессии приняли участие эксперты от следующих неправительственных организаций (НПО): Международной ассоциации изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП), Федерации европейских предприятий по производству фрикционных материалов (ФЕПФМ), Европейской федерации производителей подъемно-транспортной и складской техники (ФЕМ), а также Ассоциации изготовителей импортных шин (АИИШ).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/1 и Add.1
неофициальные документы GRRF-76-01 и GRRF-76-37-Rev.1

2. GRRF рассмотрела и утвердила повестку дня семьдесят шестой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/1 и Add.1).
3. GRRF также утвердила порядок рассмотрения пунктов повестки дня сессии в соответствии с документом GRRF-76-01 и обновленную сводную повестку дня (GRRF-76-37-Rev.1), включающую все неофициальные документы, рассматриваемые в ходе сессии.
4. Неофициальные документы, распространенные в ходе сессии, перечислены в приложении I к настоящему докладу.

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

Документация: неофициальные документы GRRF-76-15, GRRF-76-16 и GRRF-76-17-Rev.1

5. Эксперт от МОПАП представил документы GRRF-76-15, GRRF-76-16 и GRRF-76-17-Rev.1, в которых предлагается включить в область применения

первоначального варианта Правил № 131 поправок серии 01 к Правилам № 131 и Правил № 130 сноску, содержащую указания или рекомендации для Договаривающихся сторон, применяющих эти правила, в отношении возможных исключений.

6. Одни Договаривающиеся стороны (ДС) сочли, что эти указания могли бы быть полезными, другие же отметили, что использовать правила для вынесения рекомендаций для Договаривающихся сторон по вопросам политики нецелесообразно. МОПАП решила обсудить другие варианты и вынести их на рассмотрение GRRF.

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

A. Электронный контроль устойчивости (ЭКУ)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/10
неофициальные документы GRRF-76-18 и GRRF-76-40

7. Данный пункт был рассмотрен в связи с пунктом 10 b) повестки дня см. пункт 36). Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/10 с поправками, изложенными в документе GRRF-76-18, в котором предлагается исключить положения, касающиеся внедрения ЭКУ и СBT, из двух проектов правил, упомянутых в пункте 36, и вместо этого подготовить отдельные правила, касающиеся этих технологий. GRRF решила возобновить рассмотрение этого пункта повестки дня и сохранить соответствующую документацию в повестке дня сессии GRRF, которая состоится в сентябре 2014 года.

B. Автоматизированные соединения между транспортными средствами (АСТС)

Документация: неофициальный документ GRRF-76-29

8. Председатель неофициальной рабочей группы по АСТС представил документ GRRF-76-29, содержащий предложения по последующей деятельности неофициальной рабочей группы по АСТС в контексте автопоездов. GRRF отметила, что этот аспект будет представлять интерес для экспертов как по вопросам торможения, так и по механическим сцепным устройствам. GRRF одобрила документ GRRF-76-29 и просила внести предложение по обновленному тексту круга ведения этой неофициальной группы, которое вызвался подготовить председатель этой неофициальной рабочей группы.

C. Разъяснения

Документация: (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/29),
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/13,
неофициальный документ GRRF-76-24

9. Председатель GRRF напомнил о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/13, принятого в ходе семьдесят пятой сессии GRRF. Этот документ сохранен в повестке дня GRRF до представления на рассмотрение WP.29 и АС.1 утвержденного текста каждого Правил.

10. Эксперт от Германии передал документ GRRF-76-24, основывающийся на документе ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/29 и содержащий поправки к Правилам № 13, касающиеся включения положений об электромеханических системах торможения. GRRF приняла к сведению доклад о ходе работы и просила представить на своей сессии в сентябре 2014 года пересмотренное предложение, которое касалось бы сохраняющихся нерешенных вопросов и которое вызвали бы подготовить эксперты от Германии и Нидерландов.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/7,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/16,
неофициальные документы GRRF-76-02, GRRF-76-04
и GRRF-76-30

11. Эксперт от Соединенного Королевства сообщил об итогах работы группы экспертов по обновлению переходных положений Правил № 13 ООН (GRRF-76-02) и представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/7. GRRF приняла это предложение, воспроизведенное в приложении II к настоящему докладу, и поручила секретариату представить его на рассмотрение Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету Соглашения 1958 года (AC.1) на их сессиях в июне 2014 года в качестве части проекта дополнения 12 к поправкам серии 11 к Правилам № 13 ООН.

12. Эксперт от Соединенного Королевства также сообщил об итогах работы группы экспертов, занимающейся обновленными переходными положениями Правил № 13-Н ООН (GRRF-76-04), и представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/16 с поправками, указанными в документе GRRF-76-30. GRRF приняла это предложение, воспроизведенное в приложении III к настоящему докладу, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2014 года в качестве части дополнения 16 к Правилам № 13-Н ООН.

13. По просьбе эксперта от Японии GRRF согласилась учесть, что сведение воедино переходных положений (например, переходных положений для дополнений) не изменяет толкования нынешнего текста Правил. GRRF решила, что отсутствие некоторых из указанных в прежнем тексте сроков упрощает толкование требований для целей выдачи официальных утверждений типа. GRRF также отметила, что были исключены ссылки на "регистрацию" и что вместо этих ссылок используется "национальное или региональное официальное утверждение типа" в соответствии с рекомендациями, содержащимися в документе ECE/TRANS/WP.29/1044/Rev.1.

14. GRRF решила принять к сведению в настоящем докладе значение фразы "в соответствии с требованиями, которые существовали на момент первоначального официального утверждения", содержащейся в пункте 12.5 документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/7. В этой связи GRRF решила, что с учетом переходных положений под "требованиями, которые существовали" подразумеваются те требования, которые применялись на данный момент.

Е. Прочие вопросы

Документация: неофициальные документы GRRF-76-09, GRRF-76-20, GRRF-76-21 и GRRF-76-31

15. В рамках последующей деятельности по пункту 14 документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/75 секретариат представил документ GRRF-76-09, содержащий проект пересмотра 8 Правил № 13 ООН. GRRF приняла к сведению ряд замечаний и поручила секретариату учесть их при распространении пересмотра 8 Правил № 13.

16. Эксперт от Российской Федерации представил документ GRRF-76-20 с предложением уточнить Правила № 13 ООН. GRRF приняла это предложение, воспроизведенное ниже, и поручила секретариату представить его WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2014 года в качестве части проекта дополнения 12 к поправкам серии 11 к Правилам № 13 ООН.

Сноска 12, изменить следующим образом:

"_____

...более чем 2 оси и гидропривод) транспортные средства класса I и класса А, а также **сочлененные транспортные средства категорий М₂ и М₃, тягачи категории N₂** для полуприцепов с полной массой транспортного средства (ПМТС) от 3,5 до 7,5 тонн."

17. Эксперт от КСАОД представил документ GRRF-76-21. GRRF поручила секретариату распространить этот документ под официальным условным обозначением на своей сессии в сентябре 2014 года.

18. Эксперт от КСАОД снял с рассмотрения документ GRRF-76-31.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/14

19. Эксперт от Германии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/14 от имени председателя неофициальной рабочей группы по Правилам № 55. GRRF просила уточнить изменения стандарта ISO 7641/1-2012 в сравнении с нынешним вариантом Правил. GRRF решила вернуться к этому вопросу на своей следующей сессии.

VI. Тормозные системы мотоциклов (пункт 5 повестки дня)

A. Правила № 78

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/5,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/6,
неофициальные документы GRRF-76-19, GRRF-76-32,
GRRF-76-36-Rev.1 и GRRF-76-45

20. Эксперт от МАЗМ представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/5 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/6 с поправками, изложенными в доку-

ментах GRRF-76-19 и GRRF-76-36-Rev.1, в которых содержатся предложения по общим уточнениям к Правилам № 78 ООН и конкретным уточнениям относительно использования комбинированных тормозных систем (КТС). По этим предложениям поступили некоторые замечания, и эксперт от МАЗМ свел эти предлагаемые изменения воедино в рамках пересмотренного предложения (GRRF-76-45). Эксперт от Индии представил документ GRRF-76-32, касающийся трехколесных транспортных средств, к рассмотрению которого GRRF решила вернуться на основе пересмотренного предложения на своей сессии в сентябре 2014 года. GRRF поручила секретариату распространить документ GRRF-76-45 под официальным условным обозначением на сессии в сентябре 2014 года.

В. Глобальные технические правила

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/3,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/4,
неофициальные документы GRRF-76-35-Rev.1 и GRRF-76-44

21. От имени спонсора (Италии) эксперт от МАЗМ представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/3 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/4 с поправками, изложенными в документе GRRF-76-35-Rev.1, в которых предлагаются поправки, которые аналогичны поправкам, предложенным в контексте Правил № 78 (см. пункт 20). По этим предложениям поступили замечания, и эксперт от МАЗМ свел эти предлагаемые изменения воедино в рамках пересмотренного предложения (GRRF-76-44). GRRF поручила секретариату распространить документ GRRF-76-44 под официальным условным обозначением на своей сессии в сентябре 2014 года.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/9,
неофициальные документы GRRF-75-18, GRRF-76-42-Rev.1

22. Председатель GRRF представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/9 на основе документа GRRF-75-18, обсуждавшегося на семьдесят пятой сессии GRRF. Эксперт от КСАОД представил документ GRRF-76-42-Rev.1 с предложением об изменении области применения Правил, а также о внесении дальнейших незначительных уточнений. GRRF одобрила это предложение с поправками, содержащимися в приложении IV к настоящему докладу, и поручила секретариату представить это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2014 года в качестве части проекта дополнения 2 к поправкам к серии 02 к Правилам № 90.

VIII. Шины (пункт 7 повестки дня)

А. Глобальные технические правила, касающиеся шин

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2013/63

23. Со ссылкой на документ ECE/TRANS/WP.29/2013/63 эксперт от США сообщил о прогрессе, достигнутом в работе над нерешенными вопросами до воз-

возможного принятия этого документа. GRRF отметила, что результаты испытаний на сцепление с мокрой поверхностью, полученные США, нуждаются в оценке до вынесения рекомендации о передаче ГТП для принятия WP.29/AC.3. Председатель GRRF сообщил, что представит WP.29 обновленный доклад о ходе работы по этому вопросу на предстоящей сессии в марте и запросит дополнительное время для изучения результатов исследований, полученных США. Вторым вопросом, касающимся испытания на отрыв борта шины, в контексте которого эксперт от Китая намеревался внести предложение, был решен после объявления о том, что Китай согласится с существующей процедурой, предусмотренной в ГТП.

Примечание секретариата: WP.29 решил (в марте 2014 года) провести внеочередную сессию GRRF, посвященную этому пункту повестки дня, в четверг, 26 июня 2014 года, во второй половине дня.

В. Правила № 117

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2013/66,
неофициальные документы GRRF-76-05, GRRF-76-07,
GRRF-76-08, GRRF-76-11, GRRF-76-12, GRRF-76-26,
GRRF-76-27, GRRF-76-28 и WP.29-162-05

24. Сославшись на цель документа ECE/TRANS/WP.29/2013/66, Председатель GRRF подчеркнул, что, как ожидает WP.29, GRRF завершит рассмотрение вопроса о предельных значениях сцепления на мокрой поверхности. Эксперты от GRRF изложили свои позиции (GRRF-76-05, GRRF-76-07, GRRF-76-08, GRRF-76-11, GRRF-76-12, GRRF-76-26, GRRF-76-27, GRRF-76-28). Эксперт от ЕК сообщил об опасениях, выраженных Генеральным директором по мобильности и транспорту Европейской комиссии (ГД МОТР). GRRF подтвердила предельные значения, предложенные в пункте 6.2.2 в контексте шин категории C2, и решила внести поправки в предлагаемые предельные значения в пункте 6.2.3 в контексте шин категории C3 (документ ECE/TRANS/WP.29/2013/66). GRRF поручила секретариату представить эту поправку, воспроизведенную в документе WP.29-162-05, на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессии в марте 2014 года.

С. Прочие вопросы

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/20,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/22,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/2,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/15,
неофициальные документы GRRF-76-06, GRRF-76-25,
GRRF-76-38 и GRRF-76-41

25. Эксперт от ЕТОПОК представил документ GRRF-76-25, обосновывающий документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/20 с поправками, изложенными в документе GRRF-76-06, и документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/22, а также содержащий предложение о включении в Правила № 75 ООН положений о шинах для транспортных средств повышенной проходимости (ТПП).

26. В ответ на вышеупомянутое предложение эксперт от МАЗМ представил документ GRRF-76-41, в котором одобряется включение положений о шинах для ТПП в Правила № 106 ООН. GRRF решила вернуться к этому вопросу на

своей сессии в сентябре 2014 года на основе пересмотренного предложения, которое вызвались подготовить эксперты от МАЗМ и ЕТОПОК.

27. Эксперт от ЕТОПОК представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/2 с поправками, изложенными в документе GRRF-76-41, в котором предусмотрено включение новой маркировки и (в "категориях использования") определения шин, предназначенных для применения на строительстве (на тракторах-тягачах). GRRF приняла это предложение с поправками, изложенными в приложении V, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2014 года в качестве части проекта дополнения 11 к Правилам № 106.

28. Эксперт от ЕТОПОК представил также документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/15, в котором уточняются требования о маркировке, предусмотренные в Правилах № 106. GRRF приняла это предложение без поправок и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2014 года в качестве части проекта дополнения 11 к Правилам № 106.

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

Документация: неофициальный документ GRRF-76-43

29. Председатель GRRF сообщила, что следующее совещание неофициальной группы по ИТС планируется провести в марте 2014 года в Женеве.

30. Он предложил заслушать выступления двух экспертов, участвующих в реализации исследовательского проекта ЕС "Компэнион" в области организации колонн транспортных средств (GRRF-76-43). GRRF одобрила это предложение Председателя об обмене информацией, касающейся инноваций в контексте автоматизации транспортных средств и разработки самоуправляющихся транспортных средств. GRRF решила посвятить этому вопросу один постоянный пункт повестки дня и поручила секретариату изучить возможности проведения (дополнительной) сессии (продолжительностью в полдня), посвященной этому вопросу.

X. Механизм рулевого управления (пункт 9 повестки дня)

A. Правила № 79

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/8

31. По просьбе автора документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/8 GRRF согласилась отложить рассмотрение этого пункта повестки дня до своей следующей сессии.

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

Документация: неофициальный документ GRRF-76-10

32. Эксперт от Швеции представил документ GRRF-76-10, в котором содержится информация о совещании заинтересованных экспертов по СУПП. Он сообщил, что вновь встретится с экспертом от Японии и с другими заинтересованными экспертами для подготовки неофициального документа с предложением по поправкам к Правилам № 79, касающимся положений о безопасности СУПП.

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

33. Специальный представитель и Председатель GRRF выступили с кратким устным сообщением о деятельности неофициальной группы по МОУТКТС и ее подгрупп.

34. Эксперт от МОПАП возобновил начатое на семьдесят пятой сессии GRRF обсуждение предложения о проведении различия между положениями, касающимися системы контроля за давлением в шинах (СКДШ), и положениями Правил № 64 ООН. GRRF решила возобновить рассмотрение этого предложения на своей следующей сессии на основе письменного предложения, которое вызвался подготовить эксперт от МОПАП.

А. Правила, касающиеся установки шин

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/13,
неофициальный документ GRRF-76-39

35. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/13 с поправками, содержащимися в документе GRRF-76-39, в котором предлагается проект текста правил, касающихся установки шин для транспортных средств категории M₁. По этому предложению поступили некоторые замечания, и GRRF решила вернуться к обсуждению этого вопроса на основе пересмотренного предложения, которое вызвался подготовить эксперт от МОПАП.

В. Правила № 13-Н

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/11,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/12,
неофициальные документы GRRF-76-13, GRRF-76-14,
GRRF-76-22, GRRF-76-23, GRRF-76-33 и GRRF-76-34

36. Эксперт от МОПАП представил предложение по проекту правил, касающихся систем вспомогательного торможения (документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/11 с поправками, содержащимися в документах GRRF-76-14 и GRRF-76-33), а также предложение по проекту правил, касающихся электронного контроля устойчивости (документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/12 с поправками, содержащимися в документе GRRF-76-13). В контексте нерешен-

ного вопроса о том, как поступить с первоначальным текстом приложения 8 к Правилам № 13-Н, он представил документ GRRF-76-40 и соответствующее предложение о поправках к вышеупомянутому проекту (GRRF-76-22 и GRRF-76-23). GRRF решила возобновить рассмотрение этого вопроса и сохранить соответствующую документацию в повестке дня сессии GRRF, которая состоится в сентябре 2014 года.

ХII. Соглашение 1997 года (пункт 11 повестки дня)

37. Председатель напомнил о том, что поправки к предписаниям № 1 и 2 ООН будут рассмотрены АС.4 на его сессии в марте 2014 года.

ХIII. Прочие вопросы (пункт 13 повестки дня)

A. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в ноябре 2013 года

Документация: ECE/TRANS/WP.29/1106

38. Секретарь сообщил об основных вопросах, рассмотренных на 161-й сессии WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1106).

B. Пересмотр и распространение официальных утверждений

Документация: (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/31)

39. Председатель напомнил о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/31 и о работе, проделанной неофициальной группой по МОУТКТС по этому вопросу. GRRF решила исключить этот пункт из повестки дня.

C. Любые другие вопросы

Документация: неофициальный документ GRRF-76-03

40. Эксперт от Соединенного Королевства представил документ GRRF-76-03, содержащий перечень сокращений, используемых в правилах ООН, относящихся к компетенции GRRF. Эксперт от Соединенного Королевства отметил, что в текстах на английском языке под сокращением "VSF" GRRF подразумевает "Vehicle Stability Function" ("систему контроля устойчивости транспортного средства" (VSF)), а GRSP – "V. Seat Fixture" ("зажимное приспособление сиденья транспортного средства" (ЗПСТС)).

41. Эксперт от Дании сообщил о жалобах, поступивших от объединений участников дорожного движения и водителей грузовых автомобилей в связи с тем, что на полуприцепы может передаваться воздух под слишком высоким давлением, в результате чего необоснованно активируются контрольные сигналы, и спросил, поступали ли аналогичные замечания в адрес других экспертов. GRRF решила, что по этому вопросу необходимо получить более подробную информацию, и просила экспертов выяснить, существуют ли подобные опасения в их странах.

XIV. Предварительная повестка дня семьдесят седьмой сессии

42. GRRF утвердила следующую предварительную повестку дня своей семьдесят седьмой сессии, которую планируется провести в Женеве 16 (с 14 ч. 30 м.) – 19 (до 12 ч. 30 м.) сентября 2014 года¹:

1. Утверждение повестки дня
2. Системы автоматического экстренного торможения
3. Правила № 13 и 13-Н (торможение):
 - a) Электронный контроль устойчивости (ЭКУ)
 - b) Автоматизированные соединения между транспортными средствами (АСТС)
 - c) Разъяснения
 - d) Условные обозначения, связанные с торможением, в Правилах № 121 (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов)
 - e) Прочие вопросы
4. Правила № 55 (механические сцепные устройства)
5. Тормозные системы мотоциклов:
 - a) Правила № 78
 - b) Глобальные технические правила № 3
6. Правила № 90 (сменные тормозные накладки)
7. Шины:
 - a) Глобальные технические правила, касающиеся шин
 - b) Правила № 117
 - c) Прочие вопросы
8. Интеллектуальные транспортные системы (ИТС)
9. Механизм рулевого управления:
 - a) Правила № 79
 - b) Система удержания в пределах полосы (СУПП) и система помощи при парковке (СПП)
10. Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС):
 - a) Правила, касающиеся установки шин
 - b) Правила № 13-Н
11. Обмен мнениями по вопросу об инновациях, автоматизации и самоуправляющихся автомобилях

¹ GRRF отметила, что официальные документы могут быть переданы в секретариат ЕЭК ООН не позднее 19 июня 2014 года, т.е. за 12 недель до начала сессии.

12. Прочие вопросы:
 - а) Основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в марте и июне 2014 года
 - б) Любые другие вопросы
13. Выборы должностных лиц

Приложение I

Перечень неофициальных документов, рассмотренных в ходе сессии

[только на английском языке]

Informal documents GRRF-76-...

No.	(Author) Title	Follow-up
1	(GRRF chair) Running order	A
2	(Ad hoc group on transitional provisions) Regulation No. 13 – Transitional provisions	F
3	(UK) Abbreviations and Acronyms (A&A) used in the UN Regulations of GRSP, GRRF (and other GRs) (1958 Agreement)	F
4	(Ad hoc group on transitional provisions) Regulation No. 13-H – Transitional provisions	F
5	(Japan) Comments on UN Regulation No. 117 C3 tyres wet grip thresholds	F
6	(ETRTO) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/20	D
7	(Denmark and The Netherlands) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/2013/66 concerning the proposal for a supplement to the 02 series of amendments to Regulation No. 117	F
8	(Denmark, Germany and The Netherlands) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/2013/66 concerning the proposal for a supplement to the 02 series of amendments to Regulation No. 117	F
9	(Secretariat) Provisional Revision 8 to UN Regulation No. 13	F
10	(LKAS Chair) Report of the Ad-hoc meeting on Lane Keeping Assist System (LKAS)	F
11	(European Commission) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/2013/66 concerning the proposal for Supplement 5 to the 02 series of amendments to Regulation No. 117	G
12	(European Commission) Ad Hoc meeting on R117 C2 and C3 tyres Wet Grip thresholds	G
13	(OICA/CLEPA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/12	D

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
14	(OICA/CLEPA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/11	D
15	(OICA/CLEPA) Proposal for Supplement 1 to the 00 series of amendments to Regulation No. 130	F
16	(OICA/CLEPA) Proposal for Supplement 01 to the 00 series of amendments to Regulation No. 131	F
17 – Rev.1	(OICA) Proposal for Supplement 02 to the 01 series of amendments to Regulation No. 131	F
18	(OICA/CLEPA) Addendum to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/10	D
19	(The Netherlands) Comments from The Netherlands on the document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/6	F
20	(Russian Federation) Proposal for amendments to Regulation No. 13	B
21	(CLEPA) Proposal for amendments to Regulation No. 13, based on GRRF-75-17	C
22	(OICA) Proposal for amendments to the draft regulation on Brake Assist Systems (BAS)	D
23	(OICA) Proposal for amendments to the draft regulation on Electronic Stability Control (ESC)	D
24	(Germany) Report on the status of work on the issue of electro-mechanical transmission systems (ECE/TRANS/WP29/GRRF/2013/29)	E
25	(ETRTO) AT tyres: What are they?	F
26	(GRB Chair) Proposal for amendments to UN Regulation No. 117 (amending ECE/TRANS/WP.29/GRB/2013/10) on rolling resistance determination	F
27	(GRB Chair) Method of deceleration measuring and data processing for tyre rolling resistance determination. Testing and evaluation of the variant method using the $d\omega/dt$ form	F
28	(GRB Chair) Method of deceleration measuring and data processing for tyre rolling resistance determination. Testing and evaluation of the variant method using the $d\omega/dt$ form	F
29	(ACV Chair) Proposed continuations of the work related to modular vehicle combinations	A
30	(Ad hoc group on transitional provisions) Proposal for an addendum to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/16	A
31	(CLEPA) Proposal for amendments to Regulation No. 13	G
32	(India) India's Comments on ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/4 and ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/5	E

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
33	(India) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/11	F
34	(India) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/12	F
35 – Rev.1	(Italy) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP29/GRRF/2014/4	F
36 – Rev.1	(IMMA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP29/GRRF/2014/5	F
37 – Rev.1	(Secretariat) Update provisional agenda (incl. the informal documents submitted until 14/02/2014)	A
38	(IMMA) Evaluation of type approval possibilities for "AT" tyres	F
39	(OICA) Proposal for amendments to document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/13	D
40	(OICA) Reference to CEL Annex in Regulation No. 13-H (split) and the new ESC and BAS draft Regulations	D
41	(ETRTO) Proposal for amendments to EE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/2	A
42 – Rev.1	(CLEPA) Proposal for amendments to Regulation No. 90	A
43	(Scania) Companion project - Presentation about "vehicle platooning"	F
44	(Italy) Revised proposal for amendments to UN GTR No. 3	C
45	(IMMA) Revised proposal for amendments to UN Regulation No. 78	C

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.
- G Withdrawn.

Приложение II

Принятые поправки к Правилам № 13

Пункт 12 изменить следующим образом:

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

<i>Категория транспортного средства</i>		<i>Дата применения (начиная с даты, следующей за датой вступления в силу поправок серии 11 (11 июля 2008 года))</i>
Транспортные средства, подпадающие под требования об ЭЖУТ согласно пунктам 5.2.1.32 и 5.2.2.23, включая сноску	M ₂	84 месяца (11 июля 2015 года)
	M ₃ (класс III)	36 месяцев (11 июля 2011 года)
	M ₃ <16 тонн (пневматическая трансмиссия)	48 месяцев (11 июля 2012 года)
	M ₃ (класс II и В) (гидравлическая трансмиссия)	84 месяца (11 июля 2015 года)
	M ₃ (класс III) (гидравлическая трансмиссия)	84 месяца (11 июля 2015 года)
	M ₃ (класс III) (пневмоуправляемая трансмиссия и гидроэнергетическая трансмиссия)	96 месяцев (11 июля 2016 года)
	M ₃ (класс II) (пневмоуправляемая трансмиссия и гидроэнергетическая трансмиссия)	96 месяцев (11 июля 2016 года)
	M ₃ (кроме указанных выше)	48 месяцев (11 июля 2012 года)
	N ₂ (гидравлическая трансмиссия)	84 месяца (11 июля 2015 года)
	N ₂ (пневмоуправляемая трансмиссия и гидроэнергетическая трансмиссия)	96 месяцев (11 июля 2016 года)
	N ₂ (кроме указанных выше)	72 месяца (11 июля 2014 года)
	N ₃ (тягачи с двумя осями для полуприцепов)	36 месяцев (11 июля 2011 года)
	N ₃ (тягачи с двумя осями для полуприцепов с пневмоуправляемой трансмиссией (АБС))	60 месяцев (11 июля 2013 года)
	N ₃ (с тремя осями и трансмиссией с электронным управлением (ЭТС))	60 месяцев (11 июля 2013 года)
	N ₃ (с двумя и тремя осями и пневмоуправляемой трансмиссией (АБС))	72 месяца (11 июля 2014 года)
	N ₃ (кроме указанных выше)	48 месяцев (11 июля 2013 года)
	O ₃ (с комбинированной нагрузкой на ось 3,5–7,5 т)	72 месяца (11 июля 2014 года)
O ₃ (кроме указанных выше)	60 месяцев (11 июля 2013 года)	
O ₄	36 месяцев (11 июля 2011 года)	
Транспортные средства категорий М, N и О, не подпадающие под требования об обеспечении устойчивости (согласно пунктам 5.2.1.32 и 5.2.2.23, включая сноску), но подпадающие под другие требования, предусмотренные в поправках серии 11		24 октября 2016 года

12.4 Независимо от требований пункта 12.3 до 24 октября 2016 года ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в принятии **официального утверждения** типа транспортного средства, который не отвечает предписаниям дополнения 2 к поправкам серии 11 к настоящим Правилам.

- 12.5 **Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не отказывают в распространении официальных утверждений типа ООН, предоставленных в соответствии с требованиями, которые существовали на момент первоначального официального утверждения, на существующие типы.**
- 12.6 Независимо от переходных положений, изложенных выше, Договаривающиеся стороны, для которых применение настоящих Правил вступает в силу после даты вступления в силу самой последней серии поправок, не связаны обязательством признавать официальные утверждения, которые были предоставлены в соответствии с какой-либо предыдущей серией поправок к настоящим Правилам.
- 12.7 По истечении 24 месяцев после даты вступления в силу дополнения [**] 12 к поправкам серии 11 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, предоставляют официальные утверждения типа ООН только в том случае, если тип транспортного средства, подлежащий официальному утверждению, удовлетворяет предписаниям настоящих Правил ООН с поправками, внесенными в соответствии с дополнением ООН 12 к поправкам серии 11".

Приложение 21, пункт 2.1.4 изменить следующим образом:

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

Кроме того ...

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

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

Пункт 2.1.5 изменить следующим образом:

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

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

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

Пункт 2.1.6 изменить следующим образом:

"2.1.6 В случае механического транспортного средства, оборудованного электрической линией управления и соединенного с прицепом при помощи электрической линии управления, водитель должен предупреждаться при помощи четкого оптического предупреждающего сигнала, **удовлетворяющего соответствующим техническим требованиям Правил № 121**, о передаче с прицепа информации "VDC включена" через блок передачи данных электрической линии управления. Для этой цели может использоваться оптический сигнал, указанный в пункте 2.1.4 выше".

Приложение III

Принятые поправки к Правилам № 13-Н

Пункт 12 изменить следующим образом:

- "12. Переходные положения
- 12.1 Начиная с даты вступления в силу дополнения [xx] к настоящим Правилам ООН ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила ООН, не отказывает в предоставлении или признании официальных утверждений типа ООН на основании настоящих Правил ООН с внесенными в них поправками, изложенными в дополнении [xx].
- 12.2 По истечении 24 месяцев после даты вступления в силу дополнения [xx] к настоящим Правилам ООН Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, предоставляют официальные утверждения типа ООН только в том случае, если тип транспортного средства, подлежащий официальному утверждению, удовлетворяет требованиям настоящих Правил ООН с внесенными в них поправками, изложенными в дополнении [xx].
- 12.3 Независимо от положений пунктов 12.1 и 12.2 выше Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают предоставлять официальные утверждения в отношении тех типов транспортных средств, которые не оснащены средствами обеспечения устойчивости транспортного средства или ЭКУ и СВТ, которые соответствуют приложению 9 к настоящим Правилам. ~~{с внесенными в них поправками, изложенными в дополнении [xx]}.~~
- 12.4 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, не отказывают в распространении официальных утверждений типа ООН в отношении существующих типов независимо от того, оснащены ли они функцией обеспечения устойчивости транспортного средства или ЭКУ и СВТ или нет, на основе положений, действовавших на момент первоначального официального утверждения.
- 12.5 С учетом положений пункта 12.6 ниже даже после даты вступления в силу дополнения [xx] к настоящим Правилам ООН официальные утверждения типа ООН на основании любого из дополнений к настоящим Правилам ООН продолжают действовать и Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, продолжают их признавать, ~~независимо от того, оснащены ли они средствами обеспечения устойчивости транспортного средства или ЭКУ и СВТ.~~
- 12.6 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны принимать, для целей национального или регионального официального утверждения типа, официальное утверждение типа ООН для тех типов транспортных средств, которые не оснащены функцией обеспечения устойчивости транспортного средства или ЭКУ и СВТ".

Приложение 9, часть А, пункт 3.4.1.1 изменить следующим образом:

"3.4.1.1 должен располагаться таким образом, чтобы водитель, находящийся на предусмотренном водительском сиденье с пристегнутым ремнем безопасности, мог видеть его непосредственно и четко удовлетворять соответствующим техническим требованиям Правил № 121;"

Пункты 3.4.1.2–3.4.1.5 исключить.

Пункты 3.4.1.6–3.4.1.9 (прежние), изменить нумерацию на 3.4.1.2–3.4.1.5.

По всему тексту Правил № 13-Н изменить нумерацию ссылок на эти пункты соответствующим образом.

Пункты 3.5.2 и 3.5.3 изменить следующим образом:

"3.5.2 Орган управления, единственной функцией которого является переключение системы ЭКУ в режим, в котором она больше не удовлетворяет требованиям в отношении функционирования, содержащимся в пунктах 3, 3.1, 3.2 и 3.3, ~~должен обозначаться с помощью показанного ниже символа отключения ЭКУ или буквенного обозначения "ESC Off"~~ **удовлетворять соответствующим техническим требованиям Правил № 121.**

3.5.3 Орган управления системой ЭКУ, который предназначен для установки системы ЭКУ в иные режимы, из которых как минимум один может больше не удовлетворять требованиям эффективности, указанным в пунктах 3, 3.1, 3.2 и 3.3, ~~обозначается с помощью показанного ниже символа со словом "OFF" рядом с органом управления, установленным в положении для данного режима~~ **должен удовлетворять соответствующим техническим требованиям Правил № 121.**

В качестве альтернативы, если режим работы системы ЭКУ устанавливается с помощью многофункционального органа управления, средства индикации, предназначенные для водителя, должны четко указывать ему положение органа управления для данного режима работы с использованием ~~либо символа, указанного в пункте 3.5.2, либо буквенного обозначения "ESC OFF"~~ символа "выключен" для системы электронного контроля устойчивости, как это определено в Правилах № 121".

Пункт 3.5.2, пиктограмму исключить.

Пункт 3.5.3, пиктограмму исключить.

Пункт 3.6.2.1 изменить следующим образом:

"3.6.2.1 должен располагаться таким образом, чтобы водитель, находящийся на предусмотренном водительском сиденье с пристегнутым ремнем безопасности, мог видеть его непосредственно и четко; **удовлетворять соответствующим техническим требованиям Правил № 121".**

Пункты 3.6.2.2–3.6.2.5 исключить.

Пункты 3.6.2.6–3.6.2.8 (прежние), изменить нумерацию на 3.6.2.2–3.6.2.4.

По всему тексту Правил № 13-Н изменить нумерацию ссылок на эти пункты соответствующим образом.

Приложение IV

Принятое добавление к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/9

Пункт 1.2 изменить следующим образом:

"1.2 Оригинальные тормозные диски, **н** тормозные барабаны, **тормозные накладки в сборе и тормозные накладки барабанного тормоза**, установленные во время изготовления транспортного средства, и оригинальные сменные **тормозные диски, н тормозные барабаны, тормозные накладки в сборе и тормозные накладки барабанного тормоза**, предназначенные для обслуживания транспортного средства, не подпадают под действие настоящих Правил".

Пункт 3.2.1.2 изменить следующим образом:

"с) При испытании тормозных дисков и барабанов для транспортных средств, имеющих более 2 осей:

$$m = 0,55 m_{axle} \quad m_{axle} : \text{максимальная технически допустимая масса оси}."$$

Приложение 12,

пункт 3.2.1.2 изменить следующим образом:

"3.2.1.2 Испытательная масса

Испытательную массу для расчета инерционной массы определяют следующим образом:

$$m = 0,55 m_{axle} \quad m_{axle} : \text{максимальная технически допустимая масса оси}."$$

Приложение V

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/2

Включить новый пункт 2.15.9 следующего содержания:

"2.15.11 буквы "IND", проставляемые после маркировки номинального диаметра обода шины для применения на строительстве (на тракторах-тягачах)".

Приложение 5,

Включить новую таблицу 8 следующего содержания:

"Таблица 8 – Шины для применения на строительстве (на тракторах-тягачах)

Обозначение размера шины	Код ширины теорети- ческого обода (A1)	Номинальная ширина профиля (S1) (мм)		Габаритный диаметр (D) (мм)		Номинальный диаметр обода (d) (мм)
		Радиальная	Диагональная	Радиальная	Диагональная	
14.9-24	13	378	378	1 245	1 240	610
14.9-28	13	378	378	1 350	1 345	711
16.9-24	15	429	429	1 320	1 310	610
16.9-28	15	429	429	1 420	1 410	711
16.9-34	15		429		1 560	864
17.5L-24	15	445	445	1 250	1 241	610
18.4-24	16	467	467	1 395	1 375	610
18.4-26	16		467		1 425	660
18.4-28	16	467	467	1 490	1 477	711
18.4-30	16		467		1 525	762
19.5L-24	17	495	495	1 320	1 314	610
21L-24	18	533	533	1 395	1 378	610
23.1-26	20		587		1 580	660

"