



**Европейская экономическая комиссия**

**Комитет по внутреннему транспорту**

**Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств**

**Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части**

**Восемьдесят шестая сессия**

Женева, 12–16 февраля 2018 года

**Доклад Рабочей группы по вопросам торможения  
и ходовой части о работе ее восемьдесят 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) .....	5–8	4
IV. Правила № 13, 13-Н, 139 и 140 (пункт 3 повестки дня) .....	9–16	4
A. Электронный контроль устойчивости .....	9	4
B. Составы модульных транспортных средств .....	10	4
C. Уточнения .....	11–15	4
D. Прочие вопросы .....	16	5
V. Правила № 55 (пункт 4 повестки дня) .....	17–20	5
VI. Тормозные системы мотоциклов (пункт 5 повестки дня) .....	21–22	6
A. Глобальные технические правила № 3 .....	21	6
B. Правила № 78 .....	22	6
VII. Правила № 90 (пункт 6 повестки дня) .....	23–25	6
VIII. Шины (пункт 7 повестки дня) .....	26–42	7
A. Глобальные технические правила № 16 .....	26–28	7
B. Правила № 30 .....	29	7
C. Правила № 54 .....	30	7
D. Правила № 75 .....	31	8



E.	Правила № 106 .....	32	8
F.	Правила № 109 .....	33–34	8
G.	Правила № 117 .....	35–36	9
H.	Правила № 141 .....	37–39	9
I.	Правила № 142 .....	40	9
J.	Правила, касающиеся зимних шин .....	41	9
K.	Прочие вопросы .....	42	9
IX.	Интеллектуальные транспортные системы (пункт 8 повестки дня) .....	43–44	9
A.	Автоматизация транспортных средств .....	43	9
B.	Прочие вопросы, касающиеся ИТС .....	44	10
X.	Оборудование рулевого управления (пункт 9 повестки дня) .....	45–50	10
A.	Правила № 79 .....	45–46	10
B.	Автоматизированная функция рулевого управления .....	47–49	10
C.	Требования, касающиеся комплексных электронных систем контроля (КЭС) .....	50	11
XI.	Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (пункт 10 повестки дня) .....	51–53	11
A.	Доклад о работе неофициальной группы и подгрупп по МОУТКТС .....	51–52	11
B.	Прочие вопросы .....	53	11
XII.	Обмен мнениями по вопросу об инновациях, автоматизации и самоуправляющихся автомобилях (пункт 11 повестки дня) .....	54	11
XIII.	Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня) .....	55–59	12
A.	Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в ноябре 2017 года .....	55	12
B.	Правила № 89 .....	56	12
C.	Прочие вопросы .....	57–58	12
D.	Выражение признательности .....	59	12
XIV.	Предварительная повестка дня восемьдесят седьмой сессии .....	60	13
<b>Приложения</b>			
I	Перечень неофициальных документов (GRRF-86-...), рассмотренных в ходе сессии .....	14	
II	Перечень неофициальных рабочих групп .....	16	
III	Принятые поправки к Правилам № 13 ООН и Правилам № 13-Н ООН .....	17	
IV	Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/8 .....	19	
V	Предложение по исправлению 1 к Правилам № 75 ООН .....	20	
VI	Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/9 .....	21	
VII	Принятые поправки к Правилам № 89 ООН .....	22	

## I. Участники

1. Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) провела свою восемьдесят шестую сессию 12–16 февраля 2018 года в Женеве. Председательские функции исполнял избранный Председатель GRRF г-н Б. Фрост (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии). В соответствии с правилом 1 правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690/Rev.1) в работе сессии участвовали эксперты от следующих стран: Австралии, Бельгии, Венгрии, Германии, Дании, Индии, Испании, Италии, Канады, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Сан-Марино, Словакии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии. В работе сессии приняли участие эксперты от следующих неправительственных организаций (НПО): Постоянного международного бюро ассоциаций дистрибьюторских компаний и предприятий по восстановлению шин (БИПАВЕР), Международного комитета по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТОТ), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД/МЕМА/ЯАПАД), Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК), 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 участвовали также следующие НПО: Ассоциация изготовителей импортируемых шин (АИИШ) и Ассоциация предприятий по производству рекреационных автомобилей (РВИА).

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/1  
неофициальные документы GRRF-86-01, GRRF-86-08  
и GRRF-86-27

2. GRRF рассмотрела подготовленную повестку дня восемьдесят шестой сессии и утвердила ее (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/1 и Add. 1). Утвержденная повестка дня воспроизведена в документе GRRF-86-27 с учетом всех неофициальных документов, поступивших до даты начала сессии. GRRF также утвердила порядок рассмотрения пунктов повестки дня сессии, предложенный в документе GRRF-86-01. Неофициальные документы, распространенные в ходе сессии, перечислены в приложении I к настоящему докладу. Перечень неофициальных групп GRRF воспроизведен в приложении II к настоящему докладу.

3. Председатель предоставил слово недавно назначенному директору Отдела устойчивого транспорта г-ну Юйвэю Ли. Г-н Ли представился. Он напомнил о своей предыдущей деятельности, имевшей отношение к правовым документам ООН в области транспорта, относящимся к ведению ЕЭК ООН. Он отметил важное значение правил в области транспортных средств, касающихся их безопасности и, следовательно, безопасности дорожного движения, для выполнения амбициозной задачи по сокращению вдвое числа жертв ДТП со смертельным исходом к 2020 году, предусмотренной целями в области устойчивого развития.

4. Секретариат представил документ GRRF-86-08, сообщив, что следующая сессия GRRF состоится 25–28 сентября 2018 года, и напомнив также о том, что официальные документы должны быть представлены не позднее 29 июня 2018 года.

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

*Документация:* (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/24)  
неофициальные документы GRRF-86-12, GRRF-86-18  
и GRRF-86-32

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

6. Эксперт от Японии представил доклад (GRRF-86-12) о ходе работы неофициальной рабочей группы по опережающим системам экстренного торможения (ОСЭТ). GRRF согласилась с тем, что в контексте транспортных средств малой грузоподъемности ОСЭТ должны реагировать на транспортное средство, пешехода или велосипедиста, признав, что в случае велосипедистов соответствующие технологии еще дорабатываются. GRRF также решила рассмотреть опасения эксперта от Швеции относительно реагирования ОСЭТ на крупных животных.

7. Кроме того, GRRF решила, что положения об ОСЭТ, предназначенных для транспортных средств малой грузоподъемности, не следует включать в Правила № 131 ООН, отметив, что Правила № 131 ООН нацелены на рассмотрение ситуаций, возникающих на автомагистралях, между тем как ОСЭТ, предназначенные для транспортных средств малой грузоподъемности, задействуются главным образом в городских условиях.

8. Эксперт от Германии напомнил о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/24, в котором предложены более жесткие положения относительно автоматического срабатывания ОСЭТ. Он представил документ GRRF-86-32 с изложением сформулированной на сессии 2017 года обеспокоенности по поводу первоначального предложения. Эксперт от МОПАП ответил на это предложение (GRRF-86-18). Эксперты от стран Северной Европы поддержали предложение МОПАП, поскольку на своих рынках они сталкиваются с проблемами, связанными с отказом от приобретения ОСЭТ потребителями из-за подачи этими системами ложных предупреждений. GRRF настоятельно призвала экспертов от Германии и МОПАП внести пересмотренное предложение к сессии GRRF в сентябре 2018 года.

### IV. Правила № 13, 13-Н, 139 и 140 (пункт 3 повестки дня)

#### A. Электронный контроль устойчивости

9. В GRRF не поступало никаких новых документов для обсуждения в рамках данного пункта повестки.

#### B. Составы модульных транспортных средств

10. Секретариат напомнил о продлении мандата НРГ по составам модульных транспортных средств (СМТС), утвержденного WP.29 в марте 2017 года, до февраля 2019 года.

#### C. Уточнения

*Документация:* (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/13)  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/2  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/3  
неофициальные документы GRRF-86-16-Rev.1 и GRRF-86-33

11. 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 принятого текста Правил № 89 (устройства ограничения скорости) Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету Соглашения 1958 года (АС.1). С учетом этого он был рассмотрен в рамках пункта 12 b) повестки дня.

12. Эксперт от Австралии представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/2 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/3 с уточнением того, что для получения официального утверждения на основании Правил № 139 ООН или Правил № 140 ООН соответственно транспортное средство должно быть оснащено системой вспомогательного торможения (СВТ) или системой электронного контроля устойчивости (ЭКУ). GRRF поддержала оба предложения и поручила секретариату представить их WP.29 и АС.1 в качестве проекта дополнений 1 к Правилам № 139 ООН и Правилам № 140 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2018 года.

13. Эксперт от МОПАП представил документ GRRF-86-16-Rev.1 с положениями, касающимися дистанционно управляемой парковки (ДУП) и подлежащими включению в Правила № 79 ООН (механизмы рулевого управления).

14. GRRF приняла это предложение, воспроизведенное в приложении III, и поручила секретариату представить его WP. 29 и АС.1 в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 01 к Правилам № 13-Н ООН и проекта дополнения 15 к поправкам серии 11 к Правилам ООН № 13 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2018 года.

15. Эксперт от КСАОД представил документ GRRF-86-33 с указанием ошибки, допущенной в пересмотрах 7 и 8 Правил № 13 ООН. Секретариат согласился внести исправления в оба пересмотра.

#### **D. Прочие вопросы**

16. Никаких заявлений в рамках данного пункта повестки дня сделано не было.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/4  
неофициальные документы GRRF-86-02, GRRF-86-03,  
GRRF-86-06 и GRRF-86-34

17. Председатель НРГ по сцепным устройствам и компонентам сельскохозяйственных транспортных средств сообщил о деятельности этой группы (GRRF-84-06) и представил документ GRRF-86-02, на основании которого передан текст ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/4 с проектом правил, касающихся сцепных устройств сельскохозяйственных транспортных средств. В GRRF поступила информация по текстам пункта 4.5.

18. GRRF решила, что предельное значение напряжения при сварке следует квалифицировать в качестве абсолютного. Она приняла этот документ и поручила секретариату внести необходимые изменения и представить это предложение WP. 29 и АС.1 в качестве проекта новых правил ООН относительно единообразных предписаний, касающихся официального утверждения элементов механических сцепных устройств составов транспортных средств, для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2018 года.

19. Эксперт от КСАОД представил документ GRRF-86-03 с предложением об исправлении к Правилам № 55 ООН. GRRF просила эксперта от КСАОД передать пересмотренное предложение для обсуждения на сессии в сентябре 2018 года.

20. Эксперт от Польши представил документ GRRF-86-34 с предложением об уточнении пункта 9.3 в приложении 1 к Правилам № 55 ООН. GRRF поручила

секретариату распространить это предложение под официальным условным обозначением на ее сентябрьской сессии 2018 года.

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

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

*Документация:* (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/15  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/16)  
неофициальные документы GRRF-86-10 и GRRF-86-11

21. Эксперт от Италии снял с рассмотрения документы GRRF-86-10 и GRRF-86-11.

### **B. Правила № 78**

*Документация:* (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/14)  
неофициальный документ GRRF-86-35

22. Эксперт от МАЗМ внес на рассмотрение документ GRRF-86-35, содержащий положения, допускающие дополнительные условия активации стоп-сигналов. По этому предложению были высказаны ряд замечаний. GRRF отметила, что некоторые из условий касаются рекуперативного торможения, и, следовательно, рекомендовала изучить соответствующие положения Правил № 13 ООН и Правил № 13-Н ООН об эффективности рекуперативного торможения и дополнить предложение о внесении поправок в Правила № 78 ООН соответствующим положением, а не просто требованиями об активации стоп-сигналов. GRRF отметила, что, возможно, потребуется уточнить необходимость использования слова «мгновенный» в пункте 5.1.16. Эксперт от МАЗМ согласился внести пересмотренное предложение к сессии GRRF в сентябре 2018 года.

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

*Документация:* неофициальные документы GRRF-86-39, GRRF-86-40,  
GRRF-86-40-Rev.1 и GRRF-86-41

23. Эксперт от Испании напомнил о цели Специальной группы экспертов по Правилам № 90 ООН и представил доклад о ходе работы этой группы (GRRF-86-39).

24. Эксперт отметил, что Правила № 90 ООН не согласованы с соответствующими положениями Правил № 78 ООН, и предложил внести поправки в приложение 7 (GRRF-86-41). GRRF поручила секретариату сохранить этот документ в повестке дня ее сессии, которая состоится в сентябре 2018 года.

25. Эксперт от КСАОД представил документ GRRF-86-40 с предложением о внесении поправок в документ ECE/TRANS/WP.29/2016/58, который был подготовлен на основе трех документов с противоречащими друг другу положениями. Секретариат сообщил GRRF, что документ ECE/TRANS/WP.29/2016/58 был принят АС.1 в качестве дополнения 3 к Правилам № 90 ООН и что предлагаемые поправки не могут быть приняты в том виде, в каком они составлены. Секретариат согласился подготовить пересмотренный вариант (GRRF-86-40-Rev.1), который мог бы быть принят АС.1 в качестве дополнения 4.

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

### **A. Глобальные технические правила № 16**

*Документация:* неофициальные документы GRRF-86-21, GRRF-86-22, GRRF-86-28 и GRRF-86-29

26. Эксперт от Российской Федерации, возглавляющий НРГ по ГТП, касающимся шин, сообщил (GRRF-86-21) о деятельности НРГ по шинам в контексте разработки проекта поправки 2 к ГТП № 16 (шины). Он проинформировал GRRF, что первый неофициальный документ можно было бы представить к сессии GRRF в сентябре 2018 года.

27. Председатель НРГ представил документ GRRF-86-22 с информационной запиской относительно «глобальной маркировки для шин». Он просил Договаривающиеся стороны Соглашения 1998 года рассмотреть эту записку и решить, может ли быть поддержан данный подход в отношении использования глобальной маркировки шин в рамках Правил № 16 ООН и насколько реальным является признание глобальной маркировки шин в качестве альтернативы уже используемой национальной/региональной маркировке шин. Председатель просил делегатов GRRF прореагировать на эту информационную записку.

28. Секретарь НРГ по шинам внес на рассмотрение документы GRRF-86-28 и GRRF-86-29, в которых приводятся дополнительные сведения и разъяснения относительно того, что может быть сделано НРГ в сентябре 2018 года.

### **B. Правила № 30**

*Документация:* неофициальные документы GRRF-86-04 и GRRF-86-05

29. Эксперт от ЕТОПОК представил документ GRRF-86-04, на основании которого внесен на рассмотрение документ GRRF-86-05, и сообщил о намерении ЕТОПОК внести предложения по положениям Правил № 30 ООН и Правил № 64 ООН, касающимся шин с повышенной мобильностью, на основе итогов первоначальной работы, проделанной шинной промышленностью на уровне Международной организации по стандартизации (ИСО). GRRF приняла к сведению ссылки на документацию ИСО и просила эксперта от ЕТОПОК подготовить более подробное предложение для рассмотрения на следующей сессии GRRF, причем в контексте как Правил № 30 ООН, так и Правил № 64 ООН.

### **C. Правила № 54**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/5  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/11  
неофициальные документы GRRF-86-23, GRRF-86-26  
и GRRF-86-43

30. Эксперт от ЕТОПОК внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/5 с исправлениями редакционного характера и с рядом дюймовых размеров шин, обновленных в приложении 5. Он также представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/11 в качестве сводного варианта Правил № 54 ООН с учетом документа ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/5. GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/11 с поправками (GRRF-86-23 и GRRF-86-26), воспроизведенными в добавлении 1 (на основе GRRF-86-43) к докладу. GRRF поручила секретариату представить это предложение с поправками WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 23 к Правилам № 54 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2018 года.

## **D. Правила № 75**

*Документация:* неофициальные документы GRRF-86-25

31. Эксперт от ЕТОПОК представил документ GRRF-86-25, обратив особое внимание на ошибку в сноске в документе ECE/TRANS/WP.29/2017/8, принятом в качестве дополнения 17 к Правилам № 75 ООН. GRRF приняла это предложение, воспроизведенное в приложении V, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве исправления 1 к Правилам № 75 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2018 года.

## **E. Правила № 106**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/6  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/7  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/12  
неофициальные документы GRRF-86-31 и GRRF-86-43

32. Эксперт от ЕТОПОК представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/6 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/7 (с поправками, изложенными в документе GRRF-86-31), содержащие информацию о размерах шин и классификационных кодах шин, принятых в Соединенных Штатах Америки и стандартизированной компанией «Тайр энд рим эсоусиэйшн инк.», вместе с положениями о маркировке давления в шине (для целей измерения и испытаний). Он также представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/12 в качестве сводного варианта Правил № 106 ООН с учетом документов ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/6 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/7. GRRF приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/12 с поправками, воспроизведенный в добавлении 2 (на основе GRRF-86-42) к докладу. GRRF поручила секретариату представить это предложение с поправками WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 16 к Правилам № 106 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2018 года.

## **F. Правила № 109**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/8,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/9  
неофициальный документ GRRF-86-24

33. Эксперт от Франции представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/9, нацеленный на согласование определений и положений в Правилах № 109 с предписаниями, внесенными в правила № 30, 54 и 117 ООН. Эксперт от ЕТОПОК представил документ GRRF-86-24, с поправками к этому предложению. GRRF приняла это предложение с поправками, изложенными в приложении VI (к настоящему докладу), и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 4 к Правилам № 109 ООН. GRRF поручила секретариату рассмотреть исправления к тексту документа на французском языке, предложенные экспертом от Франции.

34. Эксперт от БИПАВЕР представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/8 с такими же положениями, как и в документе ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/9, которые предложены в качестве поправок к Правилам № 108 ООН. GRRF приняла это предложение с поправками, указанными в приложении IV (к настоящему докладу), и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 9 к Правилам № 108 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2018 года.



**Г. Правила № 117**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/42  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/7

35. Председатель напомнил, что GRRF уже одобрила документы ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/42 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/7 с редакционными исправлениями и что эти документы сохранены в повестке дня в ожидании предложений по существу, которые должны быть рассмотрены на предстоящей сессии.

36. GRRF решила сохранить оба документа в повестке дня своей сессии, которая состоится в сентябре 2018 года.

**Н. Правила № 141**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/43  
неофициальный документ GRRF-86-17

37. Председатель напомнил, что GRRF уже одобрила документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/43 с редакционными исправлениями и что этот документ сохранен в повестке дня в ожидании предложений по существу, которые должны быть рассмотрены на предстоящих сессиях.

38. GRRF решила сохранить этот документ в повестке дня своей сессии в феврале 2018 года.

39. Эксперт от МОПАП представил документ GRRF-86-17 с отчетом об исследованиях на местах по вопросу о давлении воздуха в шине и об установке системы наблюдения за давлением в шинах (СНДШ), о чем упоминается в документе GRRF-86-33, представленном на восемьдесят четвертой сессии GRRF.

**И. Правила № 142**

40. Никаких заявлений в рамках данного пункта повестки дня сделано не было.

**Ж. Правила, касающиеся зимних шин**

*Документация:* неофициальный документ GRRF-86-09

41. Эксперт от Германии представил документ GRRF-86-09 с возможными сценариями разработки положений о зимних шинах для всех категорий шин и транспортных средств, которые уже существуют, в контексте зимних шин категорий C1, C2 и C3, предназначенных для транспортных средств категорий M и N. GRRF одобрила сценарий 2, предложенный в документе, и просила эксперта от Германии и других заинтересованных экспертов подготовить положения о зимних шинах в соответствии с этим сценарием.

**К. Прочие вопросы**

42. Никаких заявлений в рамках данного пункта повестки дня сделано не было.

**IX. Интеллектуальные транспортные системы  
(пункт 8 повестки дня)****А. Автоматизация транспортных средств**

43. GRRF обсудила этот пункт повестки дня вместе с пунктом 9 b).

## **В. Прочие вопросы, касающиеся ИТС**

*Документация:* <https://www.itu.int/en/fnc/2018/Pages/default.aspx>

44. Секретариат просил экспертов GRRF присутствовать на симпозиуме 2018 года, посвященном будущему сетевому автомобилю, который организуется совместно ЕЭК ООН и Международным союзом электросвязи (МСЭ).

## **Х. Оборудование рулевого управления (пункт 9 повестки дня)**

### **А. Правила № 79**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/10  
неофициальный документ GRRF-86-15

45. Эксперт от Соединенного Королевства представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/10 с предложением включить в Правила № 79 ООН положения, применимые к маневрированию с дистанционным управлением (МДУ). GRRF одобрила это предложение, отметив, что некоторые из поставляемых транспортных средств уже оснащены этой функцией. GRRF решила включить положения о МДУ в Правила № 79 ООН. По этому предложению был получен ряд замечаний от Договаривающихся сторон и МОПАП, которые нашли отражение в документе GRRF-86-15.

46. Эксперт от Соединенного Королевства вызвался представить пересмотренное предложение для рассмотрения на сессии GRRF в сентябре 2018 года, и предложил заинтересованным экспертам внести свой вклад в это направление работы.

### **В. Автоматизированная функция рулевого управления**

*Документация:* неофициальные документы GRRF-86-13, GRRF-86-20-Rev.1  
и GRRF-86-36

47. От имени сопредседателей НРГ по автоматизированной функции рулевого управления (АФРУ) эксперт от Японии сообщил об итогах шестнадцатой сессии НРГ по автоматизированной функции рулевого управления (АФРУ), состоявшейся 23–25 января 2018 года в Японии (GRRF-86-20-Rev. 1). Он пояснил, что группа хотела бы получить указания GRRF в отношении надлежащего способа рассмотрения вопроса об АФРУ категорий В2 и [С2]. GRRF решила, что категория В2 должна быть рассмотрена в контексте ОИАТ уровня 3 или 4 в приоритетном порядке. GRRF признала заинтересованность отрасли в наличии дополнительного варианта категории С (С2) и отметила, что в этой связи отрасль может действовать самостоятельно. Эксперт от Японии отметил, что в качестве второго приоритета GRRF могла бы также разработать положения по АФРУ категории В2 в контексте ОИАТ уровня 2. GRRF подробно рассмотрела представленные материалы и изложила рекомендации для НРГ по АФРУ на основе документа GRRF-86-20-Rev.1, как отмечено в документе GRRF-86-36. С учетом весьма кратких сроков, установленных для работы группы, и ряда стоящих перед ней задач рекомендации GRRF включают, среди прочего, учреждение целевых групп и работу в формате веб-конференций, с тем чтобы достичь прогресса еще до следующей сессии НРГ по АФРУ, запланированной на апрель 2018 года. GRRF также определила те органы, которые могли бы разработать положения, касающиеся смежных вопросов, которые необязательно относятся к ведению GRRF согласно ее нынешнему мандату. GRRF решила, что ее Председатель проведет консультации с GRSG относительно мероприятий нормативного характера в контексте систем хранения данных для автоматизированного вождения (СХДАВ).

48. Эксперт от Германии представил переданный экспертами от Германии и Республики Корея документ GRRF-86-13 с предложением по поправкам к положениям, касающимся испытания АФРУ и содержащимся в приложении 8 к Правилам № 79 ООН, на основе первоначального опыта эксплуатации, накопленного

с момента вступления в силу поправок серии 02 к Правилам № 79 ООН. GRRF одобрила это предложение и изложила собственные замечания. Эксперты от Германии и Республики Корея вызвались подготовить пересмотренное предложение, нацеленное на то, чтобы избежать принятия обязательных предписаний относительно измерительных приборов, а также на разработку более обстоятельного обоснования в этой связи, например частоты отбора проб и отсеивания данных бокового ускорения.

49. Эксперт от МОПАП сообщил о текущей деятельности в ИСО по разработке стандарта ISO 11992.

### **C. Требования, касающиеся комплексных электронных систем контроля (КЭС).**

50. GRRF обсудила этот пункт повестки дня вместе с пунктом 9 b): см. документ GRRF-86-36.

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

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

*Документация:* неофициальный документ GRRF-86-38

51. Специальный представитель GRRF в НРГ по международному официальному утверждению типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) сообщил о ходе работы этой НРГ (GRRF-86-38), проинформировав GRRF, в частности, о принятии АС.1 Правил № 0 ООН на его сессии в ноябре 2017 года.

52. Секретариат сообщил GRRF о возможных последующих мероприятиях, связанных со вступлением в силу пересмотра 3 Соглашения 1958 года, а также с принятием Правил № 0 ООН. Он обратил внимание GRRF на а) принятые руководящие принципы разработки переходных положений, б) возможность включения в правила ООН положений о недопущении использования уникального идентификатора, как это определено в Соглашении, с) дискуссию в рамках НРГ по МОУТКТС в отношении новой цифровой маркировки официальных утверждений, указанной в приложении 4 и, возможно, противоречащей положениям о маркировке в правилах, касающихся шин, и Правилах № 90 ООН (см. документ GRRF-86-37), d) сохранение приложения 4 в Правилах ООН № 0, e) обновление стандартных положений, касающихся соответствия производства, со ссылкой на пересмотр 2 Соглашения 1958 года.

### **B. Прочие вопросы**

*Документация:* неофициальный документ GRRF-86-37

53. Эксперт от КСАОД представил документ GRRF-86-37, содержащий подробную информацию по вопросу о соответствии положений, касающихся номеров официального утверждения согласно Правилам № 90 ООН, и аналогичных предписаний приложения 4 к Соглашению 1958 года. GRRF поручила секретариату передать эти материалы НРГ по МОУТКТС.

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

54. В GRRF не поступало никаких новых документов для обсуждения в рамках данного пункта повестки.

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

#### **A. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в ноябре 2017 года**

*Документация:* (ECE/TRANS/WP.29/1135)  
неофициальный документ GRRF-86-07

55. Секретариат представил документ GRRF-86-07 с отчетом об основных вопросах, рассмотренных на 173-й сессии WP.29 и имеющих отношение к GRRF. Более подробную информацию см. в докладе о работе этой сессии (ECE/TRANS/WP.29/1135).

#### **B. Правила № 89**

*Документация:* (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/22)  
неофициальный документ GRRF-86-14

56. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ GRRF-86-14 с положениями об условиях подачи предупреждающего сигнала в случае отключения системы водителем, а также об упрощении проверки воздействия на педаль акселератора в ходе испытания. GRRF приняла это предложение, воспроизведенное в приложении VII. GRRF просила представить его WP.29 и AC.1 вместе с документом ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/13 в качестве проекта дополнения 3 к Правилам № 89 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2018 года.

#### **C. Прочие вопросы**

*Документация:* неофициальные документы GRRF-86-19 и GRRF-86-30

57. Эксперт от Российской Федерации внес на рассмотрение документ GRRF-86-19, предложив делегатам подтвердить тип систем ограничения скорости в случае тех типов транспортных средств, которые допущены к перевозке опасных грузов, как указано в Европейском соглашении о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ). GRRF подтвердила, что транспортное средство, оснащенное функцией ограничения скорости, должно соответствовать разделу 9.2.5 ДОПОГ по аналогии с транспортным средством, оснащенным устройством ограничения скорости.

58. Эксперт от Норвегии представил документ GRRF-86-30, сообщив о расследовании причин дорожно-транспортных происшествий с участием грузовых транспортных средств, обусловленных возможными механическими неисправностями рулевых устройств. GRRF просила своих экспертов изучить имеющиеся данные об этих ДТП и решила продолжить обсуждение этого вопроса на своей сессии в сентябре 2018 года.

#### **D. Выражение признательности**

59. GRRF узнала, что г-н Йохен Шафер (Бош, КСАОД) больше не будет присутствовать на сессиях GRRF, поскольку он вступает в пассивную стадию достигнутой с его работодателем договоренности о частичной пенсионной схеме. GRRF поблагодарила его за выдающийся вклад в работу GRRF и пожелала ему всего самого хорошего в связи с предстоящим выходом на пенсию.

#### **XIV. Предварительная повестка дня восемьдесят седьмой сессии**

60. Предварительная повестка дня будет подготовлена секретариатом и распространена за десять недель до начала восемьдесят седьмой сессии GRRF<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> GRRF отметила, что предельный срок для представления официальных документов в секретариат ЕЭК ООН – 29 июня 2018 года, т. е. за 12 недель до начала сессии.

## Приложение I

### Перечень неофициальных документов (GRRF-86-...), рассмотренных в ходе сессии

[только на английском языке]

No.	(Author) Title	Follow-up
1	(Chair) Running order	A
2	(Germany) Introduction of ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/4	F
3	(CLEPA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 55	F
4	(ETRTO) Proposal for amendments to UN Regulations Nos. 30 and 64	F
5	(ETRTO) Introduction to the proposal for amendments to UN Regulations Nos. 30 and 64	F
6	(ACDC) Status report	F
7	(Secretariat) Highlights of the last session of WP.29	F
8	(Secretariat) General information	F
9	(Germany, Japan, Russian Federation, ETRTO) Snow tyres provisions - status report	F
10	(Italy) Revised proposal for Amend. 3 to UN GTR No. 3	E
11	(Italy) Revised report on Amend. 3 to UN GTR No. 3	E
12	(AEBS) Status report	F
13	(Germany, Republic of Korea) Proposal for amendments to UN Regulation No.79 (Steering equipment)	E
14	(OICA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP29/GRRF/2017/22	B
15	(OICA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP29/GRRF/2018/10	F
16	(OICA) Proposal for amendments to the 01 series of amendments to UN Regulation No. 13-H and Rev.1 to UN Regulation No. 13	B
17	(OICA) TPMS Fitment and Tyre Inflation Pressures - Field Study EU 2016/2017	F
18	(OICA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/24	F
19	(Russian Federation) Request to GRRF concerning implementation of UN Regulation No. 89 in the European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR)	F
20	(ACSF) Status report of the IWG on ACSF Rev.1	F
21	(Tyre GTR) Report of the Chair of the IWG on Tyre GTR	F
22	(Tyre GTR) Memorandum explaining introduction of global marks for tyres in UN GTR No. 16	F
23	(ETRTO) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/5 and ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/11	B
24	(ETRTO) Proposal for amendments to UN Regulation No. 109.	B
25	(ETRTO) Proposal for a Corrigendum to UN Regulation No. 75 (ECE/TRANS/WP29/2017/8)	A
26	(ETRTO) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/5 and ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/11	B
27	(Secretariat) Updated and consolidated provisional agenda for the 86th GRRF session	A
28	(TyreGTR) IWG on Tyre GTR proposal for Amend. 2 to UN GTR No. 16 (Phase 2A)	F
29	(TyreGTR) IWG on Tyre GTR proposal for Amend. 2 to UN GTR No. 16 (Phase 2A)	F
30	(Norway) Protection of steering gear attached to the chassis frame and an associated part on heavy truck	E
31	(ETRTO) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/6 and ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/12	B

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
32	(Germany) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/24	E
33	(CLEPA) Proposal for a Corrigendum to Revisions 7 and 8 to Regulation No. 13	A
34	(Poland) Draft proposal for a new supplement to the 01 series of amendments to UN Regulation No. 55 (Mechanical coupling device)	C
35	(IMMA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 78	E
36	(Secretariat) GRRF recommendations to the IWG on ACSF on the basis of GRRF-86-20-Rev.1	F
37	(CLEPA) UN R90 Approval Numbering	F
38	(GRRF Ambassador) Report to GRRF	F
39	(SIG R90) Status report	F
40	(CLEPA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 90	E
41	(Spain) Draft proposal for amendments to Annex 7 to UN Regulation No. 90	C
42	(Secretariat) Adopted amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/12	A
43	(Secretariat) Adopted amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/11	A

*Notes:*

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

## Приложение II

### Перечень неофициальных рабочих групп

<i>Сокращение</i>	<i>Председатель или сопредседатели</i>	<i>Секретари</i>	<i>Срок окончания мандата</i>
ОСЭТ	Г-н А. Лягранж (Европейская комиссия) Г-н Т. Хиросе (Япония)	Г-н О. Фонтен (МОПАП)	сентябрь 2018 года
АФРУ	Г-н К. Тайс (Германия) Г-н Х. Моримото (Япония)	[Г-н Й. Шафер (КСАОД)]	февраль 2019 года
СМТС	Г-н А. Гуннериуссон (Швеция)	Г-н О. Фонтен (МОПАП)	сентябрь 2019 года



## Приложение III

### Принятые поправки к Правилам № 13 ООН и Правилам № 13-Н ООН

На основе документа GRRF-86-16-Rev.1

*Правила № 13-Н ООН*

Пункт 5.2.10 изменить следующим образом:

«5.2.10 Рабочая, резервная и стояночная тормозные системы должны...

...

Тем не менее во всех случаях постоянно соединенный фрикционный тормоз должен гарантировать, что и рабочая, и резервная тормозные системы продолжают действовать с предписанной эффективностью.

Разъединение тормозных поверхностей стояночной тормозной системы допускается только при том условии, что это разъединение осуществляется ~~исключительно~~ водителем со своего места или с устройства дистанционного управления с помощью системы, которая не может быть приведена в действие при утечке жидкости.

**Устройство дистанционного управления, упомянутое выше, должно быть частью системы, отвечающей техническим требованиям, установленным для АФРУ категории А в поправках серии 02 к Правилам № 79 ООН или в более поздней серии поправок».**

Пункт 5.2.19.4 изменить следующим образом:

«5.2.19.4 После отключения устройства зажигания/запуска двигателя, контролирующего подачу электроэнергии на тормоза, и/или извлечения ключа должна сохраняться возможность включения стояночной тормозной системы и должна быть предотвращена возможность растормаживания.

**Однако стояночная тормозная система может быть также расторможена, когда это действие является частью функционирования системы дистанционного управления, отвечающей техническим требованиям, установленным для АФРУ категории А в поправках серии 02 к Правилам № 79 ООН или в более поздней серии поправок».**

*Правила № 13 ООН*

Пункт 5.2.1.10 изменить следующим образом:

«5.2.1.10 Рабочая, резервная и стояночная тормозные системы должны действовать на тормозные поверхности, соединенные с колесами, с помощью достаточно прочных деталей.

Когда тормозной момент на какую-либо конкретную ось или оси подается как фрикционной тормозной системой, так и системой электрического рекуперативного торможения категории В, отключение последнего источника допускается при условии, что фрикционный тормоз остается постоянно включенным и может обеспечивать компенсацию, указанную в пункте 5.2.1.7.2.1.

Однако в случае кратковременных переходных периодов разъединения допускается неполная компенсация, но в течение одной секунды эта компенсация должна достигать не менее 75% от своего окончательного уровня.

Тем не менее во всех случаях постоянно соединенный фрикционный тормоз должен гарантировать, что как рабочая, так и резервная тормозные системы продолжают действовать с предписанной эффективностью.

Разъединение тормозных поверхностей стояночной тормозной системы допускается только при том условии, что это разъединение осуществляется **исключительно** водителем со своего места или **с устройства дистанционного управления** с помощью системы, которая не может быть приведена в действие при утечке жидкости.

**Устройство дистанционного управления, упомянутое выше, должно быть частью системы, отвечающей техническим требованиям, предусмотренным для АФРУ категории А в поправках серии 02 к Правилам № 79 ООН или в более поздней серии поправок».**

*Пункт 5.2.1.26.4 изменить следующим образом:*

«5.2.1.26.4 После отключения устройства зажигания/запуска двигателя, контролирующего подачу электроэнергии на тормоза, и/или извлечения ключа должна сохраняться возможность включения стояночной тормозной системы и должна предотвращаться возможность растормаживания.

**Однако стояночная тормозная система может быть также расторможена, когда это действие является частью функционирования системы дистанционного управления, отвечающей техническим требованиям, установленным для АФРУ категории А в поправках серии 02 к Правилам № 79 ООН или в более поздней серии поправок».**

## Приложение IV

### Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/8

*Предложение по новому пункту 9.4.3 изменить следующим образом:*

«9.4.3 по меньшей мере...»

*Предложение по новому пункту 9.4.4 изменить следующим образом:*

«9.4.4 по меньшей мере...»

*Приложение 9*

*Пункт 2, подпункт, сноска 1 изменить следующим образом:*

« ...пенетрометр СТГ<sup>1</sup>...»

*Пункт 3.1.1., подпункт, сноска 1 изменить следующим образом:*

« ...пенетрометр СТГ<sup>1</sup>...»

## Приложение V

### Предложение по исправлению 1 к Правилам № 75 ООН

На основе документа GRRF-86-25

*Приложение 7*

*Пункт 1.2, сноски 1* изменить следующим образом:

«—————»

<sup>1</sup> С даты вступления в силу дополнения 8 к настоящим Правилам ООН новые официальные утверждения для этих шин не должны выдаваться на основании Правил № 75 ООН. Эти размеры шин включены в настоящее время в Правила № ~~406~~ 54 ООН».

## Приложение VI

### Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/9

#### На основе документа GRRF-86-24

*Пункт 3.2.10* изменить следующим образом:

- «3.2.10 указание – при помощи индекса "PSI" (согласно пояснениям, приведенным в добавлении 2 к приложению 7 к настоящим Правилам ООН) или в килопаскалях (кПа) – давления накачки, которое должно поддерживаться во время испытаний на определение прочности в зависимости от нагрузки/скорости, ~~пояснение которого приведено в добавлении 2 к приложению 7 к настоящим Правилам.~~ Оно может быть приведено лишь на одной боковине».

*Приложение 7, пункт 1.3* изменить следующим образом:

- «1.3 Шина накачивается до давления, соответствующего ~~индексу давления,~~ **указанному на боковине, как отмечается** в пункте 3.2.10 настоящих Правил ООН».

## Приложение VII

### Принятые поправки к Правилам № 89 ООН

#### На основе документа GRRF-86-14

Пункт 5.2.5.4.2 изменить следующим образом (исключить «или»):

«5.2.5.4.2. Если скорость транспортного средства превышает  $V_{adj}$ , то водитель должен информироваться об этом при помощи приемлемого предупредительного сигнала, кроме показаний спидометра».

Пункт 21.2.5.4.2 изменить следующим образом (исключить «или»):

«21.2.5.4.2 Если скорость транспортного средства превышает  $V_{adj}$ , то водитель должен информироваться об этом при помощи приемлемого предупредительного сигнала, кроме показаний спидометра».

#### Приложение 6

Пункт 1.5.1 изменить следующим образом:

«1.5.1 При отключенных РФОС/РУОС и применительно к каждому передаточному числу, выбираемому для предусмотренной испытательной скорости  $V_{adj}$ , техническая служба:

- a) **либо** измеряет величину требуемых усилий, прилагаемых к педали акселератора,
- b) **либо измеряет положение педали акселератора;**

с целью поддержания  $V_{adj}$  и скорости ( $V_{adj}^*$ ), которая на 20% или 20 км/ч (в зависимости от того, какое из этих значений больше) выше  $V_{adj}$ ».

Пункт 1.5.2 изменить следующим образом:

«1.5.2 При включенных и настроенных на  $V_{adj}$  РФОС/РУОС транспортное средство движется со скоростью, которая на 10 км/ч ниже  $V_{adj}$ . После этого транспортное средство разгоняется путем **либо** увеличения усилия, прилагаемого к педали акселератора, **либо корректировки положения педали акселератора** в течение  $1 \pm 0,2$  с до уровня, необходимого для достижения  $V_{adj}^*$ . Затем это усилие **либо это положение** выдерживается в течение не менее 30 с после стабилизации скорости транспортного средства».