



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

**Рабочая группа по общим предписаниям,
касающимся безопасности**

110-я сессия

Женева, 26–29 апреля 2016 года

Пункт 6 предварительной повестки дня

Правила № 55 (механические сцепные устройства)

Предложение по поправкам к Правилам № 55 (механические сцепные устройства)

Представлено экспертом от Польши*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Польши и имеет целью включить в Правила соответствующую поправку, предусматривающую введение в действие нового ограничения на официальное утверждение типа компонента механических сцепных устройств, предназначенных для транспортных средств категории M₁ только в том случае, если они предназначены для буксировки прицепов. Изменения к действующему тексту Правил № 55 выделены жирным шрифтом.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2014–2018 годы (ECE/TRANS/240, пункт 105, и ECE/TRANS/2014/26, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств.



I. Предложение

Включить новый пункт 8.2 следующего содержания:

«8.2 До выдачи официального утверждения типа соответствующего компонента механических сцепных устройств, предназначенных для определенного типа транспортного средства категории М₁, орган по официальному утверждению выясняет, предназначен ли данный конкретный тип транспортного средства для буксировки прицепа, путем проверки документации об официальном утверждении данного типа транспортного средства с целью установить, составляет ли максимально допустимая статическая вертикальная нагрузка на шаровой наконечник больше нуля. Если эта величина равна нулю, то в официальном утверждении отказывают».

Пункт 8.2–8.5 (прежние), изменить нумерацию на 8.3–8.6.

II. Обоснование

1. В ходе недавнего совещания органов Европейского союза по официальному утверждению типа (СООУ), состоявшегося в Исландии в 2015 году, эксперт от Польши поднял проблему выдачи свидетельств официального утверждения ООН на устройства, предназначенные для транспортных средств, которые никогда не используются для буксировки прицепа (выдержку из протокола совещания СООУ см. в приложении ниже).

2. В этой связи в настоящем документе предлагается ввести в действие новое общее ограничение на официальное утверждение типа компонентов механических сцепных устройств только в том случае, если данный тип транспортного средства предназначен для буксировки прицепа.

Annex (in English only)

Icelandic Transport Authority	TAAM ICELAND 2015												
9.3. Regulation R55. Directive 94/20/EC . Mechanical coupling components of combinations of vehicles vs. framework directive 2007/46/EC.													
(Poland 1)													
Background:													
<p>There are M1 category small passenger cars that are not designed to tow a trailer (e.g. VW Up!, Škoda CityGo, Seat MII), so their respective Whole Vehicle Type-Approval (WVTA) certificates specify the permissible vertical load on a coupling device as zero. Then a coupling device manufacturer obtains an EC or UN type-approval certificate (sometimes - in another country) for a device that is dedicated for the above mentioned type of vehicle that should never tow a trailer.</p> <p>The Article 2 of the Directive 94/20/EC says:</p> <p style="text-align: center;">Member States may not refuse:</p> <ul style="list-style-type: none"> — EEC type-approval or national type-approval for a vehicle, or refuse or prohibit the sale, registration, entry into service or use of a vehicle on grounds relating to its optional equipment with mechanical coupling devices, — EEC component type-approval or national component type-approval for a mechanical coupling, or prohibit the sale or use of a mechanical coupling device, <p>Consequently, such a coupling device enters the after-market and is legally sold throughout the EU countries and then mounted to the vehicles it is dedicated for, thus breaching the conditions of granting of the WVTA. Such cases are often very difficult to be detected by the police or during the vehicle's periodical technical inspections (PTIs).</p>													
Question / Concern:													
<p>Prior granting a component type-approval certificate, is the Type-Approval Authority obliged to verify the possibility of legal usage of the coupling device against the WVTA certificate (e.g. in ETAES) and refuse the component type-approval if the WVTA does not permit ANY vertical load on a coupling device?</p>													
Proposed solutions:													
A	TAA is obliged to verify if the WVTA allows a vehicle to tow trailers and refuse to grant a component type-approval if the result of that verification is negative.												
B	There is no such an obligation.												
C	There are other reasons / circumstances, where such component type-approval should be granted (please specify).												
TAA code:	<table border="1"> <tr> <td>„e”</td> <td rowspan="2" style="background-color: yellow;">20</td> </tr> <tr> <td>„E”</td> </tr> </table>	„e”	20	„E”									
„e”	20												
„E”													
Selection of solution	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>accepted</th> <th>refused</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">A</td> <td style="text-align: center;">X</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">B</td> <td></td> <td style="text-align: center;">X</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">C</td> <td></td> <td style="text-align: center;">X</td> </tr> </tbody> </table>		accepted	refused	A	X		B		X	C		X
	accepted	refused											
A	X												
B		X											
C		X											
<p>Majority is in favour of solution A but it was decided to forward this question to GRSG. Poland gets TAAM support to take this to GRSG. Move to next TAAM.</p>													