|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/25 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General13 July 2021RussianOriginal: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

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

**Рабочая группа по автоматизированным/автономным
и подключенным транспортным средствам**

**Одиннадцатая сессия**Женева, 27 сентября ‒‒ 1 октября 2021 года
Пункт 8 с) предварительной повестки дня
**Правила ООН № 13, 13-H, 139, 140 и ГТП № 8 ООН:**

**Уточнения**

 Предложение по поправкам новой серии 12
к Правилам № 13 ООН (торможение большегрузных транспортных средств)

 Представлено экспертом от Международной организации предприятий автомобильной промышленности[[1]](#footnote-1)\*

 Настоящее предложение было подготовлено экспертом Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) на основе неофициального документа GRVA-10-33, представленного на десятой сессии Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) в мае 2021 года. Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых элементов или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

 I. Предложение

*Пункт 5.1.2.3* (для информирования):

«5.1.2.3 Стояночная тормозная система

Стояночная тормозная система должна обеспечивать неподвижность транспортного средства на подъеме или спуске − даже при отсутствии водителя ‒‒ за счет поддержания рабочих частей в заторможенном положении с помощью чисто механического устройства. Водитель должен иметь возможность осуществлять такое торможение со своего места при условии соблюдения ‒‒ в случае прицепа ‒‒ положений
пункта 5.2.2.10 настоящих Правил.

Допускается одновременное приведение в действие пневматического тормоза прицепа и стояночной тормозной системы транспортного средства-тягача при условии, что водитель в любой момент может убедиться в том, что эффективность стояночного торможения транспортного средства с прицепом с помощью чисто механического устройства для стояночного торможения является достаточной».

*Пункт 5.2.1.26* (для информирования):

«5.2.1.26 Особые дополнительные требования в отношении электрического привода стояночной тормозной системы».

*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 быть предотвращена возможность растормаживания **с помощью** **органа управления стояночным тормозом**.

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.

**Кроме того, стояночный тормоз должен автоматически включаться, когда по крайней мере обнаруживается, что транспортное средство неподвижно, и дополнительно выполняется любое из следующих условий:**

**a)** **устройство зажигания/запуска двигателя, контролирующее подачу электроэнергии на тормоза, отключено и/или ключа извлечен;**

**b)** **водитель предположительно покинул водительское место (например, в случае срабатывания датчика открытия двери, отстегивания ремня безопасности).** **В качестве альтернативы для транспортных средств категории М стояночный тормоз должен автоматически включаться, если не происходит никаких воздействий на органы управления со стороны водителя и не происходит никакого торможения в течение времени, превышающего 30 секунд.**

**Однако автоматическое применение стояночной тормозной системы может быть дезактивировано водителем (например, во время технического обслуживания, в ситуациях маневрирования, для предотвращения замерзания стояночного тормоза в зимних условиях) с помощью специального действия (например, нажатием на педаль или переключателем)**».

*Пункт 12* изменить следующим образом:

«**12.** **Переходные положения**

**12.1** **Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 12 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в предоставлении или признании официальных утверждений типа на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 12.**

**12.2** **Начиная с [1 сентября 2024 года] Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, предоставленные впервые
на основании поправок предшествующих серий после [1 сентября 2024 года].**

**12.3 До [1 сентября 2026 года] Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, признают официальные утверждения типа, предоставленные впервые на основании поправок предшествующих серий до [1 сентября 2024 года].**

**12.4** **Начиная с [1 сентября 2026 года] Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, предоставленные на основании поправок предшествующих серий к настоящим Правилам.**

**12.5** **Независимо от пункта 12.4 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа, выданные на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам, в отношении транспортных средств, которые не затронуты изменениями, внесенными на основании поправок серии 12.**

**12.6** **Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут предоставлять официальные утверждения типа на основании любой предыдущей серии поправок к настоящим Правилам.**

**12.7** **Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают предоставлять распространения существующих официальных утверждений на основании любой предыдущей серии поправок к настоящим Правилам**».

*Приложение 4, пункт 2.3* изменить следующим образом:

«2.3 Стояночная тормозная система

2.3.1 Стояночная тормозная система, даже если она связана с одной из остальных тормозных систем, должна удерживать груженое транспортное средство, остановившееся на спуске или подъеме с уклоном в 18 %.

2.3.2 На транспортных средствах, которые допускаются к буксировке прицепа, стояночная тормозная система тягача должна быть в состоянии удерживать весь состав на спуске или на подъеме с уклоном в 12 %.

2.3.3 Если управление является ручным, то прилагаемое к нему усилие не должно превышать 60 даН.

2.3.4 Если управление является ножным, то прилагаемое к нему усилие
не должно превышать 70 даН.

2.3.5 Допускается использование стояночной тормозной системы, которая для достижения предписанной эффективности должна приводиться в действие несколько раз.

2.3.6 Для проверки соответствия требованиям пункта 5.2.1.2.4 настоящих Правил проводят испытание типа 0 с отсоединенным двигателем на начальной скорости испытания 30 км/ч. Среднее значение предельного замедления при включении устройства управления стояночным тормозом и замедление непосредственно перед остановкой транспортного средства должны составлять не менее 1,5 м/с2. Испытание проводят на груженом транспортном средстве. Усилие, прилагаемое
к органу управления, не должно превышать предписанных значений.

**2.3.7** **Для проверки соответствия требованиям, указанным
в пункте 5.2.1.26.4 настоящих Правил, проверяют автоматическое включение стояночного тормоза в соответствии с заявленными критериями включения, для чего останавливают двигатель и покидают кабину и/или, в случае транспортных средств
категории М, не производят никаких воздействий на органы управления и тормоза в течение по крайней мере 30 секунд**».

 II. Обоснование

 В настоящем документе предлагаются поправки новой серии 12
к Правилам № 13 ООН. В его основу положен неофициальный документ GRVA-10-05, представленный экспертом из Германии, и поправки, предложенные экспертами от МОПАП в документе GRVA-10-33.

1. \* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2021 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2021 год (A/75/6 (разд. 20), п. 20.51), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен
в соответствии с этим мандатом. [↑](#footnote-ref-1)