



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-Н, 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***

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.

* 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.



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:

- а) устройство зажигания/запуска двигателя, контролирующее подачу электроэнергии на тормоза, отключено и/или ключа извлечен;
- б) 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 деактивировано 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 $1,5 \text{ м/с}^2$. 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.
