

10 November 2022

## Соглашение

**О принятии согласованных технических правил Организации Объединенных Наций для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих правил Организации Объединенных Наций\***

(Пересмотр 3, включающий поправки, вступившие в силу 14 сентября 2017 года)

### Добавление 12 — Правила № 13 ООН

### Пересмотр 8 — Поправка 9

Поправки серии 12 — Дата вступления в силу: 8 октября 2022 года

### **Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств категорий М, N и O в отношении торможения**

Настоящий документ опубликован исключительно в информационных целях. Аутентичным и юридически обязательным текстом является документ: ECE/TRANS/WP.29/2022/12.



## ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

\* Прежние названия Соглашения:  
Соглашение о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств, совершено в Женеве 20 марта 1958 года (первоначальный вариант);  
Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, совершено в Женеве 5 октября 1995 года (Пересмотр 2).



*Пункт 5.1.2.3 (приведен лишь для целей 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, что эффективность стояночного торможения транспортного средства с прицепом с помощью чисто механического устройства для стояночного торможения является достаточной».

*Пункт 5.2.1.26 (приведен лишь для целей 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 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, по крайней мере когда 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 ключ 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 периода времени, превышающего 30 секунд.

Вместе с тем 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, предоставленные 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 пункта 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 никакого воздействия на органы управления и тормоза в течение по крайней мере 30 секунд».
-