



---

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств**Рабочая группа по общим предписаниям,  
касающимся безопасности

Сто двадцать шестая сессия

Женева, 10–13 октября 2023 года

Пункт 7 предварительной повестки дня

Правила № 55 ООН (механические сцепные устройства)

**Предложение по поправкам серии 03 к Правилам № 55  
ООН (механические сцепные устройства)****Представлено экспертами от Австрии и Нидерландов\***

Воспроизводимый ниже текст был совместно представлен Австрией и Нидерландами для внесения поправок в Правила № 55 ООН. В нем разъясняется необходимость наличия опорного приспособления для прицепов с центральной осью, независимо от типа сцепного устройства. Изменения к существующему тексту Правил ООН выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2023 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2023 год (A/77/6 (разд. 20), таблица 20.6), 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

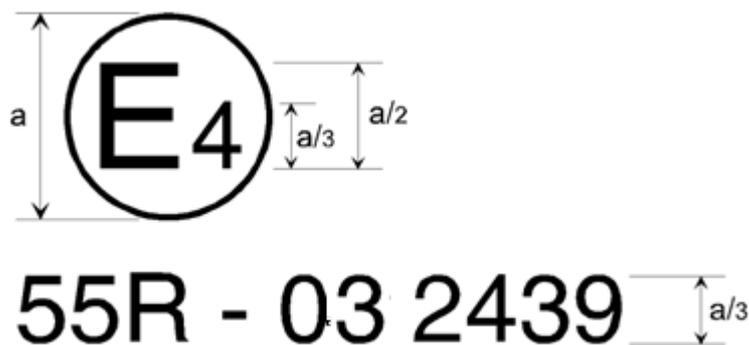
Включить новые пункты 13.6–13.10 следующего содержания:

- «13.6 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 03 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 03.
- 13.7 Начиная с 1 сентября 2025 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, предоставленные на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам.
- 13.8 Независимо от положений пункта 13.7 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа механических сцепных устройств и их элементов, предоставленные на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам.
- 13.9 Независимо от положений пункта 13.7 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 02.
- 13.10 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не отказывают в предоставлении или распространении официальных утверждений типа на основании какой-либо предыдущей серии поправок к настоящим Правилам.»

Приложение 3 изменить следующим образом:

### «Приложение 3

#### Пример схемы знака официального утверждения



$a = 8$  мм мин.

Механическое сцепное устройство или его элемент либо транспортное средство, на котором проставлен приведенный выше знак официального утверждения, является устройством или его элементом, официально утвержденным в

Нидерландах (E4) под номером официального утверждения 2439, и соответствует предписаниям поправок серии 03 к настоящим Правилам.

...»

Приложение 7, пункты 1.4–1.4.3 изменить следующим образом:

- «1.4 Крепление ~~проушин сцепных тяг~~ **сцепных устройств** и сцепных тяг на прицепах.
- 1.4.1 Сцепные тяги прицепов с центрально расположенной осью должны иметь опорное приспособление, регулируемое по высоте, если масса, приходящаяся на ~~проушину сцепной тяги~~ **сцепное устройство** прицепа, превышает 50 кг в условиях равномерной загрузки прицепа до его максимальной технически допустимой массы.
- 1.4.2 При креплении ~~проушин сцепных тяг~~ **сцепного устройства** и сцепной тяги к прицепам с центрально расположенной осью, максимальная масса С которых превышает 3,5 т и которые имеют более одной оси, прицепы должны оснащаться приспособлением, позволяющим разделить нагрузку между осями.
- 1.4.3 Шарнирные сцепные тяги не должны касаться грунта. Они не должны находиться на высоте менее 200 мм от грунта после их выведения из горизонтального положения. См. также пункты 5.3 и 5.4 приложения 5».

## II. Обоснование

1. Было отмечено, что в пункте 1.4 приложения 7 говорится только о проушинах сцепных тяг, в то время как обычные прицепы с центрально расположенной осью могут оснащаться сцепными устройствами разных типов, например класса D или класса B.
2. Необходимость наличия регулируемого по высоте опорного приспособления не должна зависеть от типа сцепного устройства: присоединение к транспортному средству прицепа с центральной осью, оснащенного буксирной проушиной или, например, сцепной головкой, требует одинаковых усилий со стороны пользователя.
3. По общему мнению большинства договаривающихся сторон и их задействованных технических служб, опорное приспособление требуется не только в случае использования проушин сцепных тяг, но и при использовании других типов сцепных устройств. При этом отмечается, что при обсуждении данного вопроса на совещании компетентных органов по официальному утверждению типа в мае 2023 года не все присутствующие были согласны с этой точкой зрения. Таким образом, возможна ситуация, при которой на рынке могут появиться прицепы с центральной осью, не оснащенные опорным приспособлением. Для решения этой проблемы и предлагаются поправки новой серии, включающие переходные положения.