

**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****Девятнадцатая сессия**

Женева, 25 июня 2024 года

Пункт 8 с) предварительной повестки дня

**Правила №№ 13, 13-Н, 139, 140 ООН и ГТП № 8 ООН:  
уточнения****Предложение по поправкам новой серии  
к Правилам № 13 ООН (торможение большегрузных  
транспортных средств)****Представлено экспертами от Европейской ассоциации  
поставщиков автомобильных деталей (КСАОД)  
и Международной организации предприятий автомобильной  
промышленности (МОПАП)\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД) и Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) с учетом документа ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/7. В его основу положен неофициальный документ GRVA-18-46/Rev.1. Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых или зачеркиванием — в случае исключенных элементов.

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2024 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2024 год (A/78/6 (разд. 20), таблица 20.5), 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 5.1.2.4.2 изменить следующим образом:

«5.1.2.4.2 В течение времени, указанного в пункте 5.1.2.4.1, система замедления без тормозов должна быть способна поддерживать среднюю скорость на уровне 30 км/ч на спуске с уклоном 7 % при максимальной массе транспортного средства или — в случае автотранспортного средства, которому разрешается буксировать прицеп категории O<sub>4</sub>, — при максимальной массе состава транспортных средств, которая не должна превышать при этом 44 тонны.

Вместе с тем в случае транспортных средств, в которых энергия поглощается только за счет торможения двигателем, применяется допуск, указанный в пункте 1.8.2.3 приложения 4».

Включить новые пункты 12.9, 12.9.1–12.9.7 следующего содержания:

- «12.9 **Переходные положения, применимые к поправкам серии 14**
- 12.9.1 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 14 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 14.
- 12.9.2 Начиная с 1 сентября 2029 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, предоставленные впервые на основании поправок предыдущих серий после 1 сентября 2029 года.
- 12.9.3 До 1 сентября 2030 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, признают официальные утверждения типа, предоставленные впервые на основании поправок предыдущих серий до 1 сентября 2029 года.
- 12.9.4 Начиная с 1 сентября 2030 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, предоставленные на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам.
- 12.9.5 Независимо от положений пункта 12.9.4 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 14.
- 12.9.6 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут предоставлять официальные утверждения типа на основании любой предыдущей серии поправок к настоящим Правилам.
- 12.9.7 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают предоставлять распространения существующих официальных утверждений на основании любой предыдущей серии поправок к настоящим Правилам».

Приложение 4, пункт 1.8.1.2 изменить следующим образом:

«1.8.1.2 транспортные средства категории N<sub>3</sub>, которым разрешается буксировать прицеп категории O<sub>4</sub>. Если максимальная масса превышает 26 т, то масса при испытании ограничивается 26 т, а если масса порожнего транспортного средства превышает 26 т, то эта масса учитывается посредством соответствующих расчетов;»

Приложение 4, пункт 1.8.2.1 изменить следующим образом:

«1.8.2.1 Эффективность системы замедления без тормозов испытывают при максимальной массе транспортного средства или ~~на основе состава~~ транспортных средств, ~~которая не должна превышать при этом 44 тонны~~ в зависимости от того, что необходимо для подтверждения эффективности, оговоренной в пункте 5.1.2.4 настоящих Правил.

**Применительно к транспортным средствам, указанным в пункте 1.8.1.2 настоящего приложения, если максимальная масса тягача превышает 26 т, то масса при испытании может ограничиваться 26 т, а если масса порожнего транспортного средства превышает 26 т, то эта масса может учитываться посредством соответствующих расчетов».**

## II. Обоснование

### A. Общие замечания

1. Когда речь идет о транспортном средстве, не предназначенном для перевозки опасных грузов («прицеп, не отвечающий требованиям ДОПОГ»), которому разрешено буксировать прицеп категории O<sub>4</sub>, то здесь возможны различные толкования, поскольку требуемая эффективность торможения ограничена значением, составляющим либо 26 т (при максимальной массе тягача), либо 44 т (при максимальной массе состава).

2. Первое из вышеприведенных толкований (эффективность ограничена значением 26 т при максимальной массе тягача) широко признается органами по официальному утверждению типа (ООУТ). Отрасли не известно ни одного ООУТ, который бы не согласился с таким толкованием.

3. Требования к испытанию типа ПА прописаны в правилах, касающихся торможения, на протяжении вот уже более 30 лет, и за это время не претерпели изменений. Отрасли неизвестно о каких-либо проблемах с безопасностью в этом плане. Логично было бы оставить данные требования в прежнем виде и улучшить их формулировку таким образом, чтобы она отражала текущее толкование.

4. Вместе с тем отрасль готова признать твердое желание GRVA повысить эффективность до уровня, соответствующего более строгому толкованию нынешнего текста. Исключительно с этой целью отраслью и было подготовлено вышеуказанное предложение, направленное на улучшение формулировки предложения, содержащегося в документе ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/7.

### B. Подробное обоснование предлагаемых изменений

5. Поправка к пункту 5.1.2.4.2 основного текста Правил: в предложении, содержащемся в документе ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/7, требования к эффективности определяются исходя из требований к испытаниям (приложение 4, пункт 1.8.2.1), что может вызвать путаницу, аналогичную сегодняшней, а именно: не сопряжено ли ограничение массы при испытании значением в 26 т также с ограничением самой эффективности.

6. В качестве альтернативы отрасль предлагает внести изменения в пункт 5.1.2.4 основного текста Правил, в котором определяются требования к эффективности системы замедления без тормозов, без всякой двусмысленности в отношении того, что требуемая эффективность не зависит от указанной в пункте 1.8.2.1 приложения 4 массы при испытании.

7. Вносить изменения в предложение, содержащееся в документе ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/7 и касающееся пункта 1.8.1.2 приложения 4,

нет необходимости. Прекрасным способом предотвратить будущие неясности является исключение из «области применения» пункта 1.8.1 ссылок на испытание.

8. Пункт 1.8.2.1 изменен во избежание дублирования других частей текста (с риском того, что несколько иная формулировка создаст неясности): предлагаемыми изменениями предусматриваются теперь прямые ссылки на соответствующие пункты:

- a) на пункт 5.1.2.4 — в отношении требуемой эффективности;
- b) на пункт 1.8.1.2 — в отношении области применения.

### **С. Обоснование новой серии поправок**

9. Отрасль действительно нуждается в новой серии поправок, учитывая повышение требований к эффективности системы замедления без тормозов.

10. Предлагаемые применительно к переходным положениям поправок этой новой серии 14 даты — 2029 год для новых типов и 2030 год для всех типов.

11. Эти даты согласуются с нынешними поправками серии 12 (для новых типов — 2024 год, для всех типов — 2026 год) и серии 13 (для новых типов — 2026 год, для всех типов — 2028 год), которыми задается интенсивный темп модификации тормозной системы для большегрузных коммерческих транспортных средств.

12. Предлагаемые даты также согласуются с объемом работ, необходимых для адаптации процесса производства:

a) требование к эффективности системы замедления без тормозов является одним из **основных** технических параметров, от которых зависит размер **всего** силового агрегата транспортного средства. Повышение требований к эффективности может потребовать пересмотра конструкции силовых агрегатов, изменения концепций охлаждения и/или иного концептуального подхода к аккумуляторам (для аккумуляторных электромобилей) в зависимости от выбранного технического решения, которое допускается действующими правилами;

b) конструкция трансмиссии, валидационные проверки (в плане тормозной способности, мощности двигателя, расхода топлива и т. д.), методы расчета, документация на продукцию, сертификационные файлы, логистика поставок, коммерческие предложения и их обоснование, документация по послепродажному обслуживанию — все они напрямую зависят от комбинации этих параметров, с тысячами возможных нюансов;

c) любые поправки к требованиям относительно испытания типа ПА требуют тщательного рассмотрения. Предлагаемые изменения к требованиям будут иметь серьезные последствия для сертификации и определения характеристик продукции.