



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.29/2005/98  
26 August 2005

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил в области  
транспортных средств (WP.29)

(Сто тридцать седьмая сессия, 15-18 ноября 2005 года,  
пункты 6.3.2 и В.2.2.2 повестки дня)

ЗАПРОС НА ВКЛЮЧЕНИЕ В КОМПЕНДИУМ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ПРАВИЛ  
ФЕДЕРАЛЬНОГО СТАНДАРТА (FMVSS) № 135 СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ  
АМЕРИКИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ  
СРЕДСТВ - ТОРМОЗНЫЕ СИСТЕМЫ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Передано представителем Соединенных Штатов Америки

Примечание: Воспроизведенный ниже документ представлен Соединенными Штатами Америки для рассмотрения Исполнительным комитетом (АС.3). В нем содержится запрос на включение в Компендиум потенциальных правил федерального стандарта (FMVSS) № 135 по тормозным системам легковых автомобилей.

Настоящий документ является рабочим документом, который распространяется для обсуждения и представления замечаний. Ответственность за его использование в других целях полностью ложится на пользователя. Документы можно также получить через Интернет:

<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>

ЗАПРОС НА ВКЛЮЧЕНИЕ В КОМПЕНДИУМ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ПРАВИЛ  
ФЕДЕРАЛЬНОГО СТАНДАРТА (FMVSS) № 135 СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ  
АМЕРИКИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ  
СРЕДСТВ - ТОРМОЗНЫЕ СИСТЕМЫ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Соединенные Штаты Америки обращаются с запросом на включение в Компендиум потенциальных правил федерального стандарта (FMVSS) № 135 по безопасности механических транспортных средств - тормозные системы легковых автомобилей.

Справочная информация

Национальный закон о безопасности дорожного движения и механических транспортных средств предусматривает, что каждый из федеральных стандартов FMVSS должен быть объективным и реальным, с тем чтобы изготовитель мог удостоверить соответствие своих транспортных средств всем применимым стандартам. В каждом из FMVSS указываются эксплуатационные требования и любые необходимые условия и процедуры испытаний, которые используются Национальной администрацией безопасности дорожного движения (НАБДД) при проведении ею периодических испытаний механических транспортных средств и их оборудования. Каждое испытываемое транспортное средство должно соответствовать объективным требованиям, изложенным в применимом федеральном стандарте FMVSS. В рамках данной системы самосертификации правительство объективно не принимает решений о предоставлении официального утверждения или об отказе в официальном утверждении какого-либо типа транспортного средства или какого-либо типа тормозной системы.

В отличие от системы самосертификации, используемой в Соединенных Штатах Америки, Европейское сообщество установило систему "официального утверждения типа", в рамках которой правительство утверждает каждый тип механического транспортного средства либо элемента оборудования механического транспортного средства в зависимости от того, соответствует ли он требованиям безопасности. Например, в нынешних правилах Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), касающихся торможения, а именно: в Правилах № 13 и согласованных с ними Правилах № 13-Н, используется метод расчета для определения реализуемого сцепления транспортного средства соответствующей конструкции. Изготовители представляют результаты своих расчетов (либо входные параметры, необходимые для проведения расчетов) правительственным органам вместе с опытным транспортным средством, и правительства затем принимают решение о предоставлении официального утверждения или об отказе в официальном утверждении транспортного

средства данного типа на основе обзора результатов этих расчетов и испытания реальных транспортных средств.

Для устранения любых излишних нетарифных барьеров, препятствующих торговле, Соединенные Штаты Америки в соответствии с Генеральным соглашением по тарифам и торговле (ГАТТ) приняли участие в дискуссиях, проводившихся в рамках Совещания экспертов по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) ЕЭК ООН. В результате этих дискуссий НАБДД издала ряд нормотворческих уведомлений с предложением о введении нового стандарта FMVSS, а именно: федерального стандарта FMVSS № 135 по тормозным системам легковых автомобилей. Аналогичным образом, GRRF также разработала предлагаемые новые Правила № 13-Н, которые будут совместимы с FMVSS № 135. На протяжении всего этого нормотворческого процесса НАБДД подчеркивала, что любые вводимые ею требования должны соответствовать потребности в обеспечении и положениям Закона о безопасности. Администрация подчеркивает, что нельзя жертвовать интересами безопасности в стремлении обеспечить согласование FMVSS с правилами ЕЭК ООН.

10 мая 1985 года НАБДД опубликовала в Федеральном регистре (50 FR 19744) уведомление о предлагаемой нормотворческой деятельности (УПНД; реестр 85-06, уведомление 1) с целью разработки FMVSS № 135, который заменит FMVSS № 105 в части, касающейся легковых автомобилей. 14 января 1987 года НАБДД опубликовала в Федеральном регистре (52 FR 1474) дополнительное уведомление о предлагаемой нормотворческой деятельности (ДУПНД; реестр 85-06, уведомление 4) с целью совершенствования и уточнения предложенного стандарта. 3 июля 1991 года НАБДД опубликовала в Федеральном регистре (56 FR 30528) второе ДУПНД (реестр 85-06, уведомление 5) с учетом замечаний по ДУПНД и результатов испытаний транспортных средств, проведенных НАБДД.

В указанных выше уведомлениях НАБДД изложила свой общий подход к разработке предлагаемого согласованного стандарта. Администрация заявила, что новый стандарт будет отличаться от существующего главным образом в том отношении, что он будет содержать пересмотренную процедуру проведения испытания, основывающуюся на согласованных международных процедурах, выработанных в ходе дискуссий, состоявшихся между НАБДД и GRRF. НАБДД заявила об уверенности в том, что новый FMVSS будет обеспечивать такой же уровень безопасности в плане аспектов эксплуатации, охватываемых стандартом FMVSS № 105, и более высокий уровень в плане дополнительных аспектов безопасности. Администрация предложила ввести новые требования относительно реализуемого сцепления, которые, по ее мнению, будут

обеспечивать устойчивость транспортного средства в процессе торможения при всех видах трения.

НАБДД незначительно пересмотрела требования, предложенные в ДУПНД от июля 1991 года. В этом документе разъясняются изменения, внесенные в окончательное правило, и причины, лежащие в основе решения, принятого администрацией.

### Описание правил

#### FMVSS 135 - тормозные системы легковых автомобилей

В стандарте № 135 указываются требования к системам рабочего тормоза легкового транспортного средства и к связанным с ним системам стояночного тормоза. Цель этих правил состоит в обеспечении безопасной эксплуатации тормозной системы при обычных и экстренных условиях езды. Они применяются ко всем легковым автомобилям, изготовленным после 1 сентября 2000 года, и к универсальным пассажирским транспортным средствам, грузовым автомобилям и автобусам, полный вес которых с грузом (GVWR) составляет не более 3 500 кг (7 716 фунтов) и которые изготавливаются с 1 сентября 2002 года либо позднее.

Стандарт включает требования относительно оборудования, динамического дорожного испытания, несрабатывания системы, стояночного тормоза, а также условия и процедуры проведения испытаний, имеющие отношение к этим требованиям. Что касается требований к оборудованию, то FMVSS № 135 содержит положения об индикаторе износа тормозных накладок, об отключении АБС, о маркировке топливного бака и об индикаторе износа тормозной системы. Что касается условий проведения испытаний, то FMVSS № 135 включает положения о температуре окружающей среды, о дорожной испытательной поверхности, об используемой аппаратуре и о первоначальной температуре в момент торможения. Что касается динамических дорожных испытаний, то FMVSS № 135 содержит положения о допустимости полного затормаживания колеса, об испытательном цикле, об обкатке, о цикле испытаний на полное затормаживание колеса, об испытании на определение крутящего момента колеса, об испытании на проверку эксплуатационных характеристик в неразогретом состоянии, об испытании на проверку эксплуатационных характеристик на высокой скорости, об испытании на проверку эксплуатационных характеристик в разогретом состоянии и об испытании тормозных накладок на потерю эффективности при нагреве и на предмет определения времени восстановления эффективности тормозов после их нагрева. FMVSS № 135 также содержит требования о статическом испытании стояночного тормоза и об испытаниях на несрабатывание систем некоторых типов, в том числе на остановку при выключенном

двигателе, при функциональном несрабатывании АБС, при функциональном несрабатывании пропорционального клапана, при несрабатывании гидропривода и усилителя.

#### Преимущества в плане обеспечения безопасности

НАБДД рассмотрела экономические последствия применения этих правил и сочла, что FMVSS № 135 обеспечивает эквивалентный уровень безопасности по эксплуатационным аспектам, охватываемым FMVSS № 105, и будет затрагивать дополнительные аспекты эффективности торможения, позволяющие обеспечивать преимущества в плане безопасности за счет меньших расходов на производство легковых автомобилей на основе снятия нетарифных барьеров, препятствующих торговле. Кроме того, администрация считает, что для завершения разработки полной процедуры испытаний в рамках этого нового стандарта потребуется приблизительно столько же времени и денежных средств, как и в случае существующих процедур, предусмотренных в FMVSS № 105.

#### Затраты

Определенной экономии затрат можно добиться посредством пересмотра процедур проведения испытаний. По оценкам НАБДД, с учетом издержек на непроизводственную рабочую силу, накладных расходов на рабочую силу, общее управление и прибыли экономия может составить 256 долл. США.

#### Соответствующие документы:

Окончательное правило FMVSS № 135 - тормозные системы легковых автомобилей

Оценка окончательного правила - международный стандарт (FMVSS) № 135 по тормозным системам легковых автомобилей

---