



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**

Сто восемьдесят шестая сессия

Женева, 8–11 марта 2022 года

Пункт 4.7.1 предварительной повестки дня

Соглашение 1958 года:

Рассмотрение проектов поправок к действующим
правилам ООН, представленных GRVA**Предложение по поправкам новой серии 12
к Правилам № 13 ООН (торможение большегрузных
транспортных средств)****Представлено Рабочей группой по автоматизированным/
автономным и подключенным транспортным средствам* ****

Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) на ее одиннадцатой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/11, п. 91). В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/25. Этот текст представляется Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету (AC.1) для рассмотрения на их сессиях в марте 2022 года.

* Настоящий документ был запланирован к опубликованию изданию после установленного срока в силу обстоятельств, не зависящих от представившей его стороны.

** В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2022 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2022 год (A/76/6 (часть V, разд. 20), п. 20.76), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



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 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 (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 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 обнаруживается по крайней мере, что транспортное средство неподвижно, и дополнительно выполняется любое из следующих условий:

а) устройство зажигания/запуска двигателя, контролирующее подачу электроэнергии на тормоза, отключено и/или извлечен ключ;

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 периода времени, превышающего 30 секунд.

Вместе с тем автоматическое применение стояночной тормозной системы может быть предотвращено 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 м/с². 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».
-