|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/20 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General17 July 2017RussianOriginal: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

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

**Рабочая группа по общим предписаниям,
касающимся безопасности**

**113-я сессия**

Женева, 10–13 октября 2017 года

Пункт 14 предварительной повестки дня

**Сводная резолюция о конструкции
транспортных средств (СР.3)**

 Предложение по поправкам к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3)

 Представлено экспертом от Российской Федерации[[1]](#footnote-1)\*

 Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Российской Федерации для изменения единицы измерения массы транспортного средства с тонны на килограмм в СР.3 (документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.5). По просьбе Рабочей группы по вопросам шума (GRB) (см. пункт 26 докла-да ECE/TRANS/WP.29/GRB/63) данное предложение было передано для дальнейшего рассмотрения Рабочей группе по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), ответственной за СР.3. В его основу положен неофициальный документ GRSG-112-11, распространенный в ходе 112-й сессии GRSG (см. пункт 53 доклада ECE/TRANS/WP.29/GRSG/91). Изменения к действующему тексту СР.3 выделены жирным шрифтом в случае новых положений и зачеркиванием в случае исключенных элементов.

 I. Предложение

*Пункты 2.2.2 и 2.2.3* изменить следующим образом:

«2.2.2 "*Категория M2*": транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие более восьми сидячих мест, помимо сиденья водителя, и максимальная масса которых не превышает ~~5 т~~ **5 000 кг**.

2.2.3 "*Категория M3*": транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие более восьми сидячих мест, помимо сиденья водителя, и максимальная масса которых превышает ~~5 т~~ **5 000 кг**.»

*Пункты 2.3.1–2.3.3* изменить следующим образом:

«2.3.1 "*Категория N1*": транспортные средства, используемые для перевозки грузов и имеющие максимальную массу не более ~~3,5 т~~
**3 500 кг**.

2.3.2 "*Категория N2*": транспортные средства, используемые для перевозки грузов и имеющие максимальную массу свыше ~~3,5 т~~
**3 500 кг**, но не более ~~12 т~~ **12 000 кг**.

2.3.3 "*Категория N3*": транспортные средства, используемые для перевозки грузов и имеющие максимальную массу более ~~12 т~~
**12 000 кг**.»

*Пункты 2.4.1–2.4.4* изменить следующим образом:

«2.4.1 "*Категория O1*": прицепы с максимальной массой не более ~~0,75 т~~ **750 кг**.

2.4.2 "*Категория O2*": прицепы с максимальной массой свыше ~~0,75 т~~
**750 кг**, но не более ~~3,5 т~~ **3 500 кг**.

2.4.3 "*Категория O3*": прицепы с максимальной массой свыше ~~3,5 т~~ **3,500 кг**, но не более ~~10 т~~ **10 000 кг**.

2.4.4 "*Категория O4*": прицепы с максимальной массой более ~~10 т~~
**10 000 кг**.»

*Пункты 2.8.1.1–2.8.2.1* изменить следующим образом:

«2.8.1.1 Транспортные средства категории N1 с максимальной массой не более ~~2 т~~ **2 000 кг**, а также транспортные средства категории M1 считают транспортными средствами повышенной проходимости, если они имеют…

 …

2.8.1.2 Транспортные средства категории N1, максимальная масса которых свыше ~~2 т~~ **2 000 кг**, или транспортные средства категории N2, M2 или M3 с максимальной массой не более ~~12 т~~ **12 000 кг** считают транспортными средствами повышенной проходимости, если их конструкция обеспечивает одновременный привод всех колес, включая транспортные средства, в которых привод одной оси может отключаться, либо если они удовлетворяют следующим трем требованиям…

 …

2.8.1.3 Транспортные средства категории M3, максимальная масса которых свыше ~~12 т~~ **12 000 кг**, или транспортные средства категории N3 считают транспортными средствами повышенной проходимости, если их конструкция обеспечивает одновременный привод всех колес, включая транспортные средства, в которых привод одной оси может отключаться, либо если соблюдаются следующие требования…

 …

2.8.2 Нагрузка и условия проверки

2.8.2.1 Транспортные средства категории N1 с максимальной массой не более ~~2 т~~ **2 000 кг** и транспортные средства категории M1 должны быть в снаряженном состоянии, т.е. заправлены охлаждающей жидкостью, смазкой, топливом, укомплектованы инструментом и запасным колесом; также должна быть учтена стандартная масса водителя, принимаемая равной 75 кг.»

*Пункт 8.14.1.1* изменить следующим образом:

«8.14.1.1 Лица, находящиеся в таком транспортном средстве, должны быть защищены соответствующей панелью или перегородкой, способной выдержать без разрушения равномерно распределенную статическую силу 800 даН на ~~тонну~~ **1 000 кг** разрешенной полезной нагрузки, направленную горизонтально и параллельно продольной средней плоскости транспортного средства.»

*Пункт 8.14.3* изменить следующим образом:

«8.14.3 Если транспортное средство оборудовано рамой или опорой, находящейся позади кабины и предназначенной для закрепления длинномерного груза, например стального проката или телеграфных столбов, то эта рама или опора должна обеспечивать сопротивление совокупному действию двух сил – каждая из которых составляет 600 даН на ~~тонну~~ **1 000 кг** разрешенной полезной нагрузки, – приложенных к верхней части рамы и направленных вперед и вниз.»

*Пункт 8.28* изменить следующим образом (сноска7 остается без изменения):

«8.28 Тахографы

 Установка тахографа7 должна быть обязательной на автотранспортных средствах, разрешенный максимальный вес которых, включая вес прицепов, которые разрешается буксировать в сцепке с транспортным средством, превышает ~~7,5 т~~ **7,500 кг** или которые относятся к категории D, определенной в приложениях 6 и 7 Конвенции 1968 года о дорожном движении.»

 II. Обоснование

1. Настоящее предложение нацелено на согласование используемых в СР.3 единиц измерения массы с единицами, предусмотренными международной системой СИ, и на достижение единообразия при указании единиц измерения массы транспортных средств категорий L, M, N и O в СР.3, а также в сопоставлении СР.3 с Конвенцией о дорожном движении 1968 года.

2. Использование тонны в качестве единицы измерения массы транспортного средства способствует сокращению значащих цифр в измеренном значении, что может привести к неправильной классификации транспортного средства.

3. Математическое округление измеренных величин производится с учетом определенного ряда значащих цифр, в котором предпоследняя цифра достоверна, а последняя проблематична.

4. Значащими цифрами являются все цифры, указанные справа от первой цифры, не равной нулю. Нули же – начиная со значения 10 до порядка n – незначимы.

5. С учетом правил математического округления можно сделать вывод о том, что значения, например 12 тонн и 12 000 кг, не эквивалентны, так как первое состоит из двух значащих цифр, а второе – из пяти. Точность измерения в первом и втором случаях может различаться.

6. Что касается сопоставления измеренного значения с установленным пределом, то измеренное значение будет достаточно точным, если будет иметь на одну значащую цифру больше, чем установленный предел. Измеренное значение округляется до того же числа значащих цифр, что и установленный предел. В случае примера с установленным значением 12 тонн масса как в 11 550 кг, так и в 12 450 кг будет соответствовать установленному значению 12 тонн.

7. Таким образом, согласно предусмотренному в СР.3 в настоящее время значению транспортное средство с максимальной массой 12 499 кг относится к категории N2, хотя это и противоречит всякой логике.

8. Предлагаемая поправка позволит избежать неверного толкования установленных пределов для массы в СР.3.

1. \* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту
на 2016−2017 годы (ECE/TRANS/254, пункт 159, и ECE/TRANS/2016/28/Add.1, направление деятельности 3.1) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом. [↑](#footnote-ref-1)