



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***

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 доклада 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.

* 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.



I. Предложение

Пункты 2.2.2 и 2.2.3 изменить следующим образом:

- «2.2.2 "Категория M_2 ": транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие более восьми сидячих мест, помимо сиденья водителя, и максимальная масса которых не превышает ~~5~~ **5 000 кг**.
- 2.2.3 "Категория M_3 ": транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие более восьми сидячих мест, помимо сиденья водителя, и максимальная масса которых превышает ~~5~~ **5 000 кг**.»

Пункты 2.3.1–2.3.3 изменить следующим образом:

- «2.3.1 "Категория N_1 ": транспортные средства, используемые для перевозки грузов и имеющие максимальную массу не более ~~3,5~~ **3 500 кг**.
- 2.3.2 "Категория N_2 ": транспортные средства, используемые для перевозки грузов и имеющие максимальную массу свыше ~~3,5~~ **3 500 кг**, но не более ~~12~~ **12 000 кг**.
- 2.3.3 "Категория N_3 ": транспортные средства, используемые для перевозки грузов и имеющие максимальную массу более ~~12~~ **12 000 кг**.»

Пункты 2.4.1–2.4.4 изменить следующим образом:

- «2.4.1 "Категория O_1 ": прицепы с максимальной массой не более ~~0,75~~ **750 кг**.
- 2.4.2 "Категория O_2 ": прицепы с максимальной массой свыше ~~0,75~~ **750 кг**, но не более ~~3,5~~ **3 500 кг**.
- 2.4.3 "Категория O_3 ": прицепы с максимальной массой свыше ~~3,5~~ **3,500 кг**, но не более ~~10~~ **10 000 кг**.
- 2.4.4 "Категория O_4 ": прицепы с максимальной массой более ~~10~~ **10 000 кг**.»

Пункты 2.8.1.1–2.8.2.1 изменить следующим образом:

- «2.8.1.1 Транспортные средства категории N_1 с максимальной массой не более ~~2~~ **2 000 кг**, а также транспортные средства категории M_1 считают транспортными средствами повышенной проходимости, если они имеют...
- ...
- 2.8.1.2 Транспортные средства категории N_1 , максимальная масса которых свыше ~~2~~ **2 000 кг**, или транспортные средства категории N_2 , M_2 или M_3 с максимальной массой не более ~~12~~ **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 M_3 , максимальная масса которых свыше ~~12~~ **12 000 кг**, или транспортные средства категории N_3 считают транспортными средствами повышенной проходимости, если их конструкция обеспечивает одновременный привод всех ко-

лес, 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 N_1 с максимальной массой не более ~~2~~ **2 000 кг** и транспортные средства категории M_1 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~~ **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.
