



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

Рабочая группа по вопросам торможения
и ходовой части

Восемьдесят вторая сессия

Женева, 20–23 сентября 2016 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

Правила № 55

**Предложение по поправкам к Правилам № 55
(механические сцепные устройства)**

Представлено экспертом от Польши*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Польши и имеет целью включение в Правила поправки, вводящей в действие новое ограничение, предусматривающее предоставление официального утверждения типа компонента механических сцепных устройств, предназначенных для транспортных средств категории M₁, только в том случае, если они предназначены для буксировки прицепов. Изменения к нынешнему тексту Правил № 55 выделены жирным шрифтом.

* 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 работы 3.1) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

GE.16-11499 (R) 250716 250716



* 1 6 1 1 4 9 9 *

Просьба отправить на вторичную переработку



I. Предложение

Включить новый пункт 8.2 следующего содержания:

«8.2 До выдачи официального утверждения типа компонента механических сцепных устройств, предназначенных для определенного типа транспортного средства категории M₁, орган по официальному утверждению выясняет, предназначен ли данный конкретный тип транспортного средства для буксировки прицепа, путем проверки документации об официальном утверждении типа транспортного средства с целью установить, составляет ли максимально допустимая статическая вертикальная нагрузка на шаровой наконечник больше нуля. Если эта величина равна нулю, то в официальном утверждении отказывают».

Пункты 8.2–8.5 (прежние), изменить нумерацию на 8.3–8.6.

II. Обоснование

1. В ходе недавнего совещания органов Европейского союза по официальному утверждению типа (СООУ), состоявшегося в Исландии в 2015 году, эксперт от Польши поднял проблему выдачи свидетельств официального утверждения ООН на устройства, предназначенные для транспортных средств, которые вообще не должны использоваться для буксировки прицепа (выдержку из протокола совещания СООУ см. в приложении ниже).

2. Исходя из этого, в настоящем документе предлагается ввести в действие новое общее ограничение, предусматривающее предоставление официального утверждения типа компонентов механических сцепных устройств только в том случае, если данный тип транспортного средства предназначен для буксировки прицепа.

Приложение [только на английском языке]

Icelandic Transport Authority	TAAM ICELAND 2015				
9.3. Regulation R55. Directive 94/20/EC . Mechanical coupling components of combinations of vehicles vs. framework directive 2007/46/EC.					
(Poland 1)					
Background:					
<p>There are M1 category small passenger cars that are not designed to tow a trailer (e.g. VW Up!, Škoda CityGo, Seat MII), so their respective Whole Vehicle Type-Approval (WVTA) certificates specify the permissible vertical load on a coupling device as zero. Then a coupling device manufacturer obtains an EC or UN type-approval certificate (sometimes - in another country) for a device that is dedicated for the above mentioned type of vehicle that should never tow a trailer.</p> <p>The Article 2 of the Directive 94/20/EC says:</p>					
Member States may not refuse:					
<ul style="list-style-type: none"> — EEC type-approval or national type-approval for a vehicle, or refuse or prohibit the sale, registration, entry into service or use of a vehicle on grounds relating to its optional equipment with mechanical coupling devices, — EEC component type-approval or national component type-approval for a mechanical coupling, or prohibit the sale or use of a mechanical coupling device, 					
<p>Consequently, such a coupling device enters the after-market and is legally sold throughout the EU countries and then mounted to the vehicles it is dedicated for, thus breaching the conditions of granting of the WVTA. Such cases are often very difficult to be detected by the police or during the vehicle's periodical technical inspections (PTIs).</p>					
Question / Concern:					
<p>Prior granting a component type-approval certificate, is the Type-Approval Authority obliged to verify the possibility of legal usage of the coupling device against the WVTA certificate (e.g. in ETAES) and refuse the component type-approval if the WVTA does not permit ANY vertical load on a coupling device?</p>					
Proposed solutions:					
A	TAA is obliged to verify if the WVTA allows a vehicle to tow trailers and refuse to grant a component type-approval if the result of that verification is negative.				
B	There is no such an obligation.				
C	There are other reasons / circumstances, where such component type-approval should be granted (please specify).				
TAA code:	<table border="1" style="display: inline-table;"> <tr> <td style="text-align: center;">„e”</td> <td style="text-align: center;">20</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">„E”</td> <td></td> </tr> </table>	„e”	20	„E”	
„e”	20				
„E”					
Selection of solution		accepted	refused		
A	A	X			
B	B		X		
C	C		X		
<p>Majority is in favour of solution A but it was decided to forward this question to GRSG. Poland gets TAAM support to take this to GRSG. Move to next TAAM.</p>					