



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

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

106-я сессия

Женева, 5–9 мая 2014 года

**Доклад Рабочей группы по общим предписаниям,
касающимся безопасности, о работе ее 106-й сессии
(5–9 мая 2014 года)**

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	2–4	3
III. Правила № 107 (транспортные средства категорий М ₂ и М ₃) (пункт 2 повестки дня)	5–14	3
А. Предложения по дальнейшим поправкам	5–12	3
В. Требования, касающиеся служебных дверей, окон и аварийных выходов	13–14	7
IV. Правила № 34 (предотвращение опасности возникновения пожара) (пункт 3 повестки дня)	15	7
V. Правила № 43 (безопасное остекление) (пункт 4 повестки дня)	16–23	7
VI. Правила № 46 (устройства непрямого обзора) (пункт 5 повестки дня) .	24–27	9
VII. Правила № 58 (задняя противоподкатная защита) (пункт 6 повестки дня)	28–29	10

GE.14-07353 (R) 131014 151014



* 1 4 0 7 3 5 3 *

Просьба отправить на вторичную переработку



VIII.	Правила № 67 (транспортные средства, работающие на СНГ) (пункт 7 повестки дня)	30	11
IX.	Правила № 110 (транспортные средства, работающие на КПП) (пункт 8 повестки дня)	31–35	11
X.	Правила № 118 (характеристики горения материалов) (пункт 9 повестки дня)	36–37	12
XI.	Правила № 121 (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов) (пункт 10 повестки дня)	38–39	13
XII.	Пересмотр и распространение официальных утверждений (пункт 11 повестки дня)	40	13
XIII.	Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (пункт 12 повестки дня)	41	13
XIV.	Необходимость разработки новых правил, касающихся одометрического оборудования (пункт 13 повестки дня)	42–43	14
XV.	Автоматические системы вызова экстренных оперативных служб (пункт 14 повестки дня)	44–46	14
XVI.	Прочие вопросы (пункт 15 повестки дня)	47–54	15
	A. Применение поправок к поправкам различных серий	47–48	15
	B. Правила № 105 (транспортные средства ДОПОГ)	49	15
	C. Определения, используемые в правилах ООН	50–51	15
	D. Правила № 116 (системы охранной сигнализации транспортных средств)	52	16
	E. Выражение признательности г-ну Рамосу, г-ну Сакаи и г-ну Танахаси	53–54	16
XVII.	Предварительная повестка дня 107-й сессии	55	16
Приложения			
I.	Перечень неофициальных документов, рассмотренных в ходе сессии		18
II.	Проект поправок к Правилам № 107 (пункт 11) (на основе документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/19)		21
III.	Проект поправок серии 03 к Правилам № 34 (пункт 15) (на основе документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/16)		29
IV.	Неофициальная группа по автоматическим системам вызова экстренных оперативных служб (АСВЭС) (пункт 44)		32
V.	Неофициальные группы GRSG		34

I. Участники

1. Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), провела свою 106-ю сессию 5 (вторая половина дня) – 9 (первая половина дня) мая 2014 года в Женеве. Председателем этой сессии был г-н А. Эрарио (Италия). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690, ECE/TRANS/WP.29/690/Amend.1 и Amend.2) в работе сессии участвовали эксперты от следующих стран: Бельгии, Венгрии, Германии, Индии, Испании, Италии, Канады, Катара, Кувейта, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Объединенных Арабских Эмиратов, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Саудовской Аравии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Турции, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии. В ее работе приняли участие также эксперт от Европейской комиссии (ЕК) и эксперты от следующих неправительственных организаций: Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Европейской ассоциации по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ), Международной автомобильной федерации (ФИА), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной ассоциации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ). По особому приглашению Председателя в работе сессии участвовал эксперт от Международной ассоциации изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/1 и Add.1,
неофициальный документ GRSG-106-01

2. GRSG рассмотрела и утвердила предложенную повестку 106-й сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/1 и Add.1).

3. GRSG также утвердила порядок рассмотрения пунктов повестки дня, предложенный Председателем в документе GRSG-106-01. GRSG приняла к сведению основные решения, которые принял Всемирный форум (WP.29) в ходе своих сессий, состоявшихся в ноябре 2013 года и марте 2014 года (доклад ECE/TRANS/WP.29/1106 и ECE/TRANS/WP.29/1108).

4. Неофициальные документы, распространенные в ходе сессии, перечислены в приложении I к настоящему докладу. Неофициальные рабочие группы GRSG перечислены в приложении V.

III. Правила № 107 (транспортные средства категорий M₂ и M₃) (пункт 2 повестки дня)

A. Предложения по дальнейшим поправкам

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2013/14,
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/2,
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/3,

ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/4,
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/5,
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/6,
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/19,
неофициальные документы GRSG-106-09, GRSG-106-19,
GRSG-106-23, GRSG-106-25 и GRSG-106-28

5. Эксперт от Германии представил документ GRSG-106-23, который заменяет документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2013/14 и в котором предлагаются новые требования, касающиеся предотвращения ДТП в случае открытой крышки отсека двигателя. GRSG учла ряд замечаний. GRSG приняла это предложение, воспроизведенное ниже, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2014 года в качестве проекта дополнения 2 к поправкам серии 05 и проекта дополнения 1 к поправкам серии 06 к Правилам № 107 ООН.

Приложение 3, включить новый пункт 7.3.1 следующего содержания:

"7.3.1 Если моторный отсек транспортного средства расположен позади отделения водителя, то должна быть исключена возможность запуска двигателя из кабины водителя в том случае, когда основная крышка моторного отсека, расположенная в задней торцевой части транспортного средства, открыта и обеспечивает прямой доступ к частям, которые представляют опасность при работающем двигателе (например, к шкивам ременных приводов)".

6. Эксперт от Германии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/2, в котором уточняются технические положения, касающиеся транспортных средств с низким полом. GRSG приняла это предложение, воспроизведенное ниже, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2014 года в качестве составной части (см. пункт 5 выше) проекта дополнения 2 к поправкам серии 05 и проекта дополнения 1 к поправкам серии 06 к Правилам № 107 ООН.

Приложение 8, пункт 3.1 изменить следующим образом:

"3.1 Ступеньки

Высота первой ступеньки... классов II, III и В. В том случае, когда этому требованию удовлетворяет только одна служебная дверь, не **предусматривается** никаких ограждений или указателей, которые препятствовали бы использованию этой двери как для входа, так и для выхода.

В качестве альтернативного варианта для транспортных средств классов I и А высота первой над уровнем грунта ступеньки не должна превышать 270 мм в двухдверных проемах: на выходе и на входе.

В транспортных средствах с низким полом может использоваться система опускания пола, но не выдвигаемая ступенька.

В других транспортных средствах может использоваться система опускания пола и/или выдвигаемая ступенька.

Высота ступенек у..."

7. Эксперт от Германии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/3, в котором предлагаются изменения, нацеленные на обеспечение автоматического включения аварийных сигналов в случае обнаружения превышения температуры в моторном отсеке и/или отопительном отделении. Эксперт от МОПАП подчеркнул необходимость включения переходных положений и объявил о подготовке конкретного предложения для рассмотрения на следующей сессии. GRSG приняла это предложение, воспроизведенное ниже, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2015 года в качестве проекта дополнения 3 к поправкам серии 05 и проекта дополнения 2 к поправкам серии 06 к Правилам № 107 ООН. GRSG подчеркнула необходимость принятия WP.29 этих поправок вместе с параллельными поправками к Правилам № 48 ООН, которые должны быть представлены Рабочей группой по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE). Эксперт от Германии вызвался представить официальный документ GRE для рассмотрения на ее сессии в октябре 2014 года.

Приложение 3, пункт 7.5.1.5 изменить следующим образом:

"7.5.1.5 В случае транспортных средств, в которых двигатель расположен позади отделения водителя, данный отсек оснащают системой аварийной сигнализации, подающей водителю как звуковой, так и оптический сигнал, **а также включающей аварийные сигналы** при наличии избыточной температуры в моторном отсеке и в каждом из отделений, где находится отопительное устройство, использующее для отопления выхлопные газы".

Приложение 3, пункт 7.5.6.2 изменить следующим образом:

"7.5.6.2 После обнаружения огня система, предусмотренная в пункте 7.5.6.1, подает водителю звуковой и визуальный сигналы в отделение водителя, **а также включает аварийные сигналы**".

8. Эксперт от Венгрии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/4, в котором предлагается упростить нынешние положения пункта 7.6.8.2 приложения 3 к Правилам. GRSG приняла это предложение, воспроизведенное ниже, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2014 года в качестве части составной части (см. пункты 5 и 6 выше) проекта дополнения 2 к поправкам серии 05 и проекта дополнения 1 к поправкам серии 06 к Правилам № 107 ООН.

Приложение 3, пункты 7.6.8.2 и 7.6.8.2.1 изменить следующим образом:

"7.6.8.2 Каждое запасное окно должно **либо**:

7.6.8.2.1 легко и быстро открываться изнутри и снаружи транспортного средства при помощи соответствующего приспособления; **это положение предусматривает возможность использования, например, многослойного бесосколочного стекла или стекла, изготовленного из пластического материала; либо**"

9. Эксперт от МОПАП представил документ GRSG-106-19, который дополняет его предложение, содержащееся в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/5, по уточнению текущих переходных положений Правил № 107 ООН. И наконец, GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/5 с поправками, указанными ниже, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2014 года в качестве составной части (см. пункты 5, 6 и 8 выше) проекта дополнения 2 к

поправкам серии 05 и проекта дополнения 1 к поправкам серии 06 к Правилам № 107 ООН.

Пункт 10.24 изменить следующим образом:

"10.24 Независимо от пунктов 10.22 и 10.23 **Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа, предоставленные на основании поправок предыдущих серий, которые не затронуты поправками серии 05.**"

Включить новый пункт 10.25 следующего содержания:

"**10.25 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не отказывают в распространении официальных утверждений типа транспортных средств, которые не затронуты поправками серии 05.**"

10. Эксперт от Швеции, напомнив о своем выступлении на предыдущей сессии GRSG (GRSG-105-32), представила документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/6, в котором предлагаются новые требования, касающиеся испытаний автоматических систем пожаротушения, активируемых при выявлении возгорания в моторном отсеке и/или отопительном отделении городских и междугородных автобусов. GRSG дала положительную оценку этому документу и отметила общую поддержку в данной связи. После обсуждения, сферы охвата и цели новых требований GRSG решила провести окончательное рассмотрение данной темы на своей следующей сессии в октябре 2014 года. В этой связи Председатель предложил всем экспертам подумать о возможном принятии документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/6 в качестве факультативных требований в контексте дополнения к поправкам серии 06 либо в качестве обязательных требований в рамках новой серии поправок, предусматривающих соответствующие переходные положения, включая поправки к положениям о маркировке.

11. Эксперт от Бельгии представил документ GRSG-106-28, который заменяет ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/19 и содержит поправки к требованиям по безопасности для троллейбусов, нацеленные на их обновление с учетом соответствующего стандарта EN 50502, касающегося электрических систем. Эксперт от Российской Федерации представил документ GRSG-106-09, содержащий ряд предложений по уточнению предложенного текста. GRSG приняла этот документ, воспроизведенный в приложении II к настоящему докладу, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2014 года в качестве составной части (см. пункты 5, 6, 8 и 9 выше) проекта дополнения 1 к поправкам серии 06 к Правилам № 107 ООН при условии окончательного рассмотрения на следующей сессии GRSG в октябре 2014 года.

12. Эксперт от ЕС представил документ GRSG-106-25, в котором предлагается согласовать положения Правил № 107 ООН, касающиеся условий нагрузки багажного отделения, с предписаниями соответствующего регламента ЕС. GRSG отметила общую поддержку в контексте этого предложения и поручила секретариату распространить документ GRSG-106-25 под официальным условным обозначением для рассмотрения на своей следующей сессии.

В. Требования, касающиеся служебных дверей, окон и аварийных выходов

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/7,
неофициальный документ GRSG-106-18

13. Эксперт от Венгрии, напомнив об обсуждении, которое состоялось на прошлой сессии GRSG в контексте положений, касающихся доступа к аварийным люкам, представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/7, в котором предлагаются обновленные поправки. GRSG отметила ряд проблем и оговорок, высказанных в связи с этим предложением. В ходе обсуждения GRSG не поддержала это предложение и решила исключить его из повестки дня в ожидании передачи экспертом от Венгрии нового документа.

14. Эксперт от МОПАП представил документ GRSG-106-18 с поправками к определению "систем блокировки в ночное время", уточняющими, что системы, которые рассчитаны на приведение в действие пассажирами изнутри транспортного средства, системами блокировки в ночное время не считаются. GRSG приняла это предложение и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2014 года в качестве составной части (см. пункты 5, 6, 8, 9 и 11 выше) проекта дополнения 1 к поправкам серии 06 к Правилам № 107 ООН.

IV. Правила № 34 (предотвращение опасности возникновения пожара) (пункт 3 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/16,
неофициальные документы GRSG-106-20, GRSG-106-33
и GRSG-106-39

15. Эксперт от Японии предоставил материалы (GRSG-106-33), обосновывающие необходимость поправок, предложенных в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/16 с поправками, содержащимися в документе GRSG-106-20, и нацеленные на предотвращение опасности возникновения пожара в транспортных средствах при определенных условиях в случае наезда сзади. GRSG приняла к сведению ряд замечаний. После состоявшегося обсуждения GRSG приняла документ GRSG-106-39, воспроизведенный в приложении III к настоящему докладу, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2014 года в качестве проекта поправок серии 03 к Правилам № 34 ООН при условии, что GRSG окончательно рассмотрит его на своей следующей сессии в октябре 2014 года.

V. Правила № 43 (безопасное остекление) (пункт 4 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/8,
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/9,
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/14,
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/15,
неофициальные документы GRSG-106-02, GRSG-106-04,
GRSG-106-05, GRSG-106-10, GRSG-106-13, GRSG-106-16,
GRSG-106-21 и GRSG-106-30

16. Эксперт от Германии, являющийся Председателем неофициальной группы по пластиковым стекловым материалам (НГПСМ), сообщил о значительном прогрессе в работе, достигнутом этой группой на ее восьмом и девятом совещаниях (Париж, 27–29 ноября 2013 года; Берлин, 25 и 26 марта 2014 года) (GRSG-106-13). От имени НГПСМ он представил документ GRSG-106-16, в котором предлагаются новые положения, касающиеся пластиковых стекловых материалов, используемых в ветровых стеклах, и многослойных безосколочных стекол, не являющихся ветровыми. GRSG приняла к сведению некоторые замечания и решила возобновить к рассмотрению этого вопроса на своей следующей сессии. Секретариату было поручено распространить документ GRSG-106-16 под официальным условным обозначением.

17. Эксперт от Германии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/8, содержащий предложение по поправке к Правилам № 43 ООН, нацеленной на облегчение усилий технических служб, расположенных на большой высоте над уровнем моря, в плане соблюдения требуемых для испытания на удар параметров барометрического давления. Эксперт от КСАОД отметил, что предпочел бы внести поправку (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/9) в процедуру испытания с использованием кипящей воды. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/9, воспроизведенный ниже, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2014 года в качестве проекта дополнения 3 к поправкам серии 01 к Правилам № 43 ООН.

Приложение 3, пункт 5.1 изменить следующим образом:

"5.1 Процедура

Три образца или три пробы квадратной формы... нагревают до 100 °C +0 °C/-2 °C. ...установленный период времени и приняв меры предосторожности против нежелательного термического удара. **Испытание проводится в печи, если температура кипящей воды превышает указанные допуски.** Если образцы вырезаны из ветрового стекла, то одна из их сторон должна быть частью края ветрового стекла".

18. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/14, который содержит предложение по поправке к Правилам № 43 ООН, нацеленной на недопущение административного давления в случае небольших стекол, которые не требуются для обеспечения обзора для водителя как спереди, так и сзади. Эксперт от Турции выразил обеспокоенность в связи с возможным риском нанесения травм осколками остекления при боковом столкновении. Эксперт от Франции отметил необходимость внесения исправлений в текст, переведенный на французский язык. Эксперт от Германии выразил обеспокоенность и отметил, что предпочел бы отложить принятие документа до следующей сессии GRSG.

19. GRSG решила снять квадратные скобки, сохранив текст и цифры. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/14 и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в виде отдельного документа для обсуждения на их сессиях в ноябре 2014 года в качестве проекта дополнения 3 к поправкам серии 01 к Правилам № 43 ООН при условии окончательного рассмотрения на сессии GRSG в октябре 2014 года.

20. Эксперт от Франции от имени НГПСМ представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/15, содержащий предложения по новым определениям внутренних и внешних стекол и обновленные положения прило-

жения 21, касающиеся установки безопасных стекловых материалов на транспортных средствах. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/15 и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2014 года в качестве составной части (см. пункт 17 выше) проекта дополнения 3 к поправкам серии 01 к Правилам № 43 ООН.

21. Эксперт от КСАОД представил документ GRSG-106-30, в котором исправлена ошибка, допущенная в тексте приложения 6 к Правилам № 43 ООН с поправками серии 01. GRSG поручила секретариату подготовить соответствующее исправление.

22. Эксперты от Германии и КСАОД сняли с рассмотрения свои документы GRSG-106-02 и GRSG-106-05.

23. Со ссылкой на дискуссию, состоявшуюся на сессии WP.29 в марте 2014 года (GRSG-106-04), эксперт от Республики Корея, рассказал о результатах национального расследования, связанного с выявленными дефектами в панорамных люках автомобилей (GRSG-106-21). В этой связи он предложил внести поправку в глобальные технические правила (ГТП) № 6, касающиеся стекловых материалов (GRSG-106-10). GRSG отметила ряд замечаний и аспектов, вызывающих обеспокоенность в контексте неприемлемости поправок к положениям об испытании на сбрасывание. Эксперты от Канады и Германии сочли, что в эти ГТП необходимо внести дальнейшие поправки. После обсуждения GRSG решила сохранить документ GRSG-106-10 в повестке дня и возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии. Председатель просил всех экспертов за это время передать свои замечания эксперту от Республики Корея (электронная почта katrietf@ts2020.kr). Он также просил экспертов от Германии и Республики Корея подготовить совместное конкретное предложение.

VI. Правила № 46 (устройства непрямого обзора) (пункт 5 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2013/5,
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2013/21,
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/10,
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/17,
неофициальные документы GRSG-106-08 и GRSG-106-22

24. Эксперт от Нидерландов, являющийся Председателем неофициальной группы по системам видеокамеры/видеомонитора (СВВ), рассказал о прогрессе в работе этой группы, достигнутом на ее совещаниях, состоявшихся в Кельне 5 и 6 февраля 2014 года и в Берлине 27 и 28 марта 2014 года (GRSG-106-08). Он сообщил, что СВВ намерена представить – для рассмотрения на следующей сессии GRSG – окончательное предложение, допускающее возможность замены всех зеркал с системами видеокамер/видеомониторов, и отметил, что GRSG сможет принять это предложение не ранее мая 2015 года. В заключение он указал, что срок действия мандата СВВ истекает в конце 2014 года и что группа желает продлить его на один год. Председатель GRSG вызвался заручиться согласием на это со стороны WP.29 на его сессии в июне 2014 года, с тем чтобы продлить мандат до конца 2015 года. Эксперт от МОПАП объявил, что к следующей сессии GRSG будет организована демонстрация транспортных средств, оборудованных системами видеокамер/видеомониторов.

25. Эксперт от Германии снял с рассмотрения документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2013/21. Он представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/17 о новых требованиях, касающихся установки внешних зеркал с механизмом складывания, которые могут управляться электронным образом или автоматически при превышении определенной скорости движения транспортного средства. GRSG приняла к сведению ряд замечаний и решила возобновить рассмотрение этих предложений на следующей сессии GRSG на основе обновленного официального документа, подготовленного Германией.

26. Эксперт от МОПАП снял с рассмотрения документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/10.

27. Эксперт от Японии представил документ GRSG-106-22, заменяющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2013/5. GRSG отметила ряд аспектов, вызывающих обеспокоенность, а также различные позиции в плане толкования предложенных пунктов. GRSG решила учредить (если это понадобится) группу заинтересованных экспертов под руководством Японии в целях уточнения аспектов толкования Правил № 34 ООН и Правил № 46 ООН. После состоявшегося обсуждения GRSG решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей следующей сессии в октябре 2014 года на основе предложения, которое должно быть представлено группой заинтересованных экспертов.

VII. Правила № 58 (задняя противоподкатная защита) (пункт 6 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/11,
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/18,
неофициальные документы GRSG-106-11, GRSG-106-26,
GRSG-106-32 и GRSG-106-40

28. Напомнив о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2013/27, эксперт от Германии представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/18 и GRSG-106-26, предусматривающие включение в Правила № 58 ООН более строгих требований к устройствам задней противоподкатной защиты. Эксперт от МОПАП предложил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/11 с альтернативными положениями. Эксперт от Германии представил документ GRSG-106-32, содержащий сопоставление предлагаемых положений, изложенных в этих документах. Эксперт от МАИАКП представил некоторые замечания и рекомендации своей организации (GRSG-106-11). Эксперт от Швеции выразил обеспокоенность в связи с условиями проведения испытания на официальное утверждение типа устройств задней противоподкатной защиты (GRSG-106-40). GRSG отметила ряд замечаний.

29. После состоявшегося обсуждения GRSG согласилась возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии в октябре 2014 года на основе пересмотренного официального документа, который должен быть подготовлен экспертами от Германии совместно с экспертами от Швеции, МАИАКП и МОПАП. Секретариату было поручено сохранить документ GRSG-106-32 в повестке дня.

VIII. Правила № 67 (транспортные средства, работающие на СНГ) (пункт 7 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2013/29,
неофициальный документ GRSG-106-12

30. Напомнив о дискуссии по документу ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2013/29, состоявшейся на предыдущей сессии ЕАСНГ, эксперт от ЕАСНГ представил документ GRSG-106-12, дополняющий его предложение о включении в Правила № 67 ООН новых положений, направленных на предотвращение поступления сжиженного нефтяного газа (СНГ) в бак с бензиновым или дизельным топливом и наоборот. GRSG приняла к сведению некоторые замечания. Эксперт от Германии сделал оговорку относительно необходимости дальнейшего изучения этого вопроса и отметил, что предпочел бы при необходимости организовать совещание с участием заинтересованных экспертов для дальнейшего обсуждения этой темы. GRSG решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей следующей сессии на основе пересмотренного предложения, подготовленного совместно экспертами от Германии и ЕАСНГ.

IX. Правила № 110 (транспортные средства, работающие на КПП) (пункт 8 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRSG-106-07, GRSG-106-15,
GRSG-106-24, GRSG-106-27 и GRSG-106-29

31. Эксперт от Канады выступил с сообщением о бортовых баллонах высокого давления для природного газа как автомобильного топлива для механических транспортных средств (GRSG-106-29). Он подчеркнул необходимость всемирного согласования требований в отношении испытаний резервуаров для КПП и предложил согласовать положения приложения 3 к Правилам № 110 ООН с положениями стандарта ISO 11439:2013. Он отметил, что GRSG следует также рассмотреть вопрос о том, чтобы просто ограничиться включением в приложение 3 ссылок на стандарт ISO 11439. GRSG отметила, что WP.29 принял решение, что ни в какие правила ООН не следует включать ссылку на частный стандарт, если этот стандарт не находится в открытом доступе (см. доклад ECE/TRANS/WP.29/1108, пункт 39). Эксперт от МОПАП усомнился в актуальности вопроса об этом стандарте ISO в случае включения всех положений в правила ООН. Председатель просил экспертов по вопросам использования газа подготовить официальный документ для рассмотрения на следующей сессии GRSG. Секретариату было поручено сохранить документ GRSG-106-29 в повестке дня в качестве справочного.

32. Напомнив об обсуждении, состоявшемся на предыдущей сессии GRSG, эксперт от Нидерландов представил документ GRSG-106-07, в котором предложены новые положения, касающиеся направленного сброса для предохранительных клапанов резервуаров для КПП. GRSG отметила ряд замечаний в отношении возможного расположения резервуаров на транспортном средстве и усомнилась в необходимости рассмотрения также вопроса о транспортных средствах с резервуарами для СПГ или даже с резервуарами с водородом. После состоявшейся дискуссии GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии в октябре 2014 года на основе пересмотренного предложения, которое должно быть представлено экспертом от Нидерландов.

33. Эксперт от Бельгии представила документ GRSG-106-15, в котором нашли отражение нынешние положения Правил № 110 ООН, касающиеся периодического переосвидетельствования баллонов для КПП (приложение 3А) и баков для СПГ (приложение 3В). Она усомнилась в целесообразности требований о различной периодичности для проверок таких баллонов и баков. После состоявшейся дискуссии GRSG подчеркнула необходимость изучения этой темы и решила сохранить документ GRSG-106-15 в повестке дня.

34. Эксперт от Нидерландов представил документ GRSG-106-24, в котором предлагается внести поправки в положения, касающиеся установки топливных баков для СПГ, с тем чтобы не допустить их касания земли. GRSG приняла к сведению некоторые замечания и решила вернуться к рассмотрению этой темы на своей следующей сессии на основе обновленного предложения Нидерландов.

35. Эксперт от Германии снял с рассмотрения документ GRSG-105-31 и представил документ GRSG-106-27, предусматривающий обязательное наличие внешней защиты газовых баллонов и лишаящий изготовителя права принимать такое решение по своему усмотрению. Эксперты от Франции и МОПАП отметили, что предпочли бы принять такие обязательные положения вместе с набором переходных положений. GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии в октябре 2014 года на основе пересмотренного предложения эксперта от Германии.

Х. Правила № 118 (характеристики горения материалов) (пункт 9 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/13,
неофициальный документ GRSG-106-17

36. Эксперт от Нидерландов предложил распространить область применения Правил № 18 ООН на транспортные средства, оснащенные двигателями, работающими на КПП (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/13). GRSG приняла к сведению ряд замечаний и решила возобновить рассмотрение этой темы на одной из последующих сессий в ожидании итогов дискуссии по положениям об автоматических системах пожаротушения в Правилах № 107 ООН (см. пункт 10 выше) и по предложению относительно направленного сброса для предохранительных клапанов резервуаров для КПП в контексте Правил № 110 ООН (см. пункт 32).

37. Эксперт от МОПАП представил документ GRSG-106-17, в котором обновлена ссылка на стандарт ISO 6722 в положениях, касающихся испытания электропроводки. Эксперт от МОПАП вызвался подготовить обоснование с изложением различий между прошлым и новым стандартом. GRSG решила возобновить рассмотрение этой темы на своей следующей сессии на основе официального документа и поручила секретариату представить копию соответствующего стандарта ISO.

XI. Правила № 121 (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов) (пункт 10 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2012/30 и Corr.1,
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/12,
неофициальный документ GRSG-106-35

38. Эксперт от МОПАП представил документ GRSG-106-35 с обоснованием предложения ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/12, направленного на адаптацию положений о многофункциональных дисплеях к требованиям технического прогресса. GRSG приняла к сведению ряд замечаний и решила представить его на рассмотрение на следующей сессии Рабочей группы по вопросам торможения и ходовой части (GRRF). GRSG также решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей следующей сессии в ожидании замечаний GRRF.

39. Напомнив о цели документа ECE/TRANS/WP.29/2012/30 и Corr.1 к нему (по-прежнему фигурирующих в повестке дня WP.29), Председатель сообщил GRSG, что GRRF приняла пересмотренные переходные положения. Как он отметил, он ожидает, что проект поправок серии 01 к Правилам № 121 ООН будет рассмотрен WP.29 и AC.1 на их сессиях в июне 2014 года.

XII. Пересмотр и распространение официальных утверждений (пункт 11 повестки дня)

40. GRSG приняла к сведению решение WP.29 (см. доклад ECE/TRANS/WP.29/1106, пункт 12) впредь не разрабатывать конкретные положения, касающиеся пересмотра и распространения официальных утверждений, так как такие положения отныне охвачены проектом пересмотра 3 Соглашения 1958 года (ECE/TRANS/WP.29/2014/53). GRSG также отметила, что вступление в силу пересмотра 3 Соглашения ожидается в марте 2016 года. GRSG решила исключить этот пункт из повестки дня.

XIII. Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (пункт 12 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRSG-104-39-Rev.3

41. GRSG вновь рассмотрела перечень всех потенциальных правил ООН, определенных для программы МОУТКТС и относящихся к ведению GRSG, и решила предпринять шаги, указанные в пересмотренном документе GRSG-104-39-Rev.3. Специальный представитель по МОУТКТС вызвался информировать неофициальную рабочую группу о ходе этой работы. Он объявил, что неофициальная рабочая группа по МОУТКТС планирует направить всем Договаривающимся сторонам вопросник для подробного рассмотрения перечней А и В в проекте Правил № 0 ООН. GRSG решила возобновить обсуждение этой темы на своей следующей сессии.

XIV. Необходимость разработки новых правил, касающихся одометрического оборудования (пункт 13 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRSG-106-06, GRSG-106-36 и GRSG-106-37

42. Напомнив об обсуждении, состоявшемся на предыдущей сессии GRSG, эксперт от Бельгии представил материалы (GRSG-106-36), свидетельствующие о необходимости подготовки новых положений, касающихся одометрического оборудования. Он представил документ GRSG-106-06 с предложением по включению в Правила № 39 ООН поправок, касающихся измерителей скорости. Эксперт от ФИА представил материалы, свидетельствующие о простоте использования современного одометрического оборудования (GRSG-106-37). Он отметил настоятельную потребность в разработке мер защиты одометрического оборудования от несанкционированного использования. Ряд экспертов сочли, что WP.29 следует даже разработать требования о периодическом техническом осмотре для включения их в Предписание № 2 ООН, прилагаемое к Соглашению 1997 года.

43. GRSG приветствовала предложение Бельгии. GRSG приняла к сведению общую поддержку этого предложения, хотя ряд Договаривающихся сторон и просили дополнить предлагаемые поправки положениями об обязательной установке одометрического оборудования на транспортных средствах, в том числе требованием об испытании на защиту от несанкционированного использования и переходными положениями. GRSG решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей следующей сессии в октябре 2014 года на основе нового предложения Бельгии с учетом поступивших замечаний.

XV. Автоматические системы вызова экстренных оперативных служб (пункт 14 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRSG-106-03 и GRSG-106-31

44. Эксперт от Российской Федерации, являющийся Председателем неофициальной рабочей группы по автоматическим системам вызова экстренных оперативных служб (АСВЭС), сообщил об итогах последних трех совещаний. Он подчеркнул необходимость согласования положений Правил № 94 ООН и Правил № 95 ООН. Он объявил, что следующее совещание планируется провести в Турине (Италия) 2–4 сентября 2014 года. GRSG отметила документ GRSG-106-03 с предложением по кругу ведения и правилам процедуры группы по АСВЭС и приняла их в том виде, в каком они приведены в приложении IV к настоящему докладу.

45. GRSG также отметила недостаточную согласованность в работе различных сетей мобильной связи, действующих в регионах, а также трудности, с которыми сталкивается группа по АСВЭС при разработке требований к испытаниям в контексте различных процедур и протоколов передачи данных. GRSG одобрила предложение о введении различных классов АСВЭС и подчеркнула необходимость ориентации новых положений на характеристики эффективности и обеспечения их технологической нейтральности.

46. GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии в октябре 2014 года на основе конкретного предложения груп-

пы по АСВЭС. Секретариату было поручено сохранить документ GRSG-106-31 в повестке дня в качестве справочного.

XVI. Прочие вопросы (пункт 15 повестки дня)

A. Применение поправок к поправкам различных серий

Документация: неофициальный документ WP.29-162-18

47. GRSG приняла к сведению документ WP.29-162-18, в котором отражены некоторые беспокойства, связанные с дополнениями к правилам ООН, предусматривающими продолжительные сроки действия переходных положений, а также с административными процедурами представления и принятия таких поправок. Секретариат проинформировал GRSG о просьбе Управления по правовым вопросам Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке о том, чтобы при принятии дополнения четко указывать, к какой серии поправок оно относится, особенно в случае правил ООН с поправками различных серий, действующими одновременно, с учетом продолжительных сроков действия переходных положений.

48. GRSG приняла также к сведению предложение группы по МОУТКТС указывать в переходных положениях будущих поправок конкретную дату (т.е. 1 сентября) для применения этих поправок вместо указания периода в "месяцах после вступления в силу". Эта просьба пока будет относиться только к правилам ООН, перечисленным в Правилах № 0 ООН, касающихся МОУТКТС. GRSG не отметила никаких возражений в данной связи и одобрила этот подход.

B. Правила № 105 (транспортные средства ДОПОГ)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/20

49. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/20, предусматривающий согласование вариантов Правил № 105 ООН на всех трех языках и обновление ссылок на стандарты ИСО и МЭК. GRSG напomniaла о решении WP.29 (см. пункт 31 выше), касающемся ссылок на частные стандарты в правилах ООН, но приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/20. GRSG поручила секретариату представить его WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2014 года в качестве проекта дополнения 2 к поправкам серии 05 к Правилам № 105.

C. Определения, используемые в правилах ООН

Документация: неофициальные документы GRSG-106-14 и GRSG-106-34

50. GRSG приняла к сведению документ GRSG-106-14, в котором перечислены ряд несоответствий в определениях, используемых в правилах ООН, относящихся к ведению GRSG. Было решено, что при подготовке будущих поправок эксперты должны стремиться к согласованию определений.

51. По просьбе GRE GRSG рассмотрела предложение о включении в Сводную резолюцию о конструкции транспортных средств (СР.3) новых категорий Т, R, и S таких сельскохозяйственных транспортных средств, как сельскохозяйственные прицепы и буксируемая техника (GRSG-106-34). GRSG отметила ряд

поправок к этому документу и решила возобновить рассмотрение этой темы на своей следующей сессии в октябре 2014 года. Секретариату было поручено распространить документ GRSG-106-34-Rev.1 под официальным условным обозначением.

D. Правила № 116 (системы охранной сигнализации транспортных средств)

Документация: неофициальный документ GRSG-106-38

52. Эксперт от ЕК проинформировал GRSG о таких новых инновационных системах охранной сигнализации транспортных средств, как подача сигнала о потере связи или разблокирование дверей с помощью смартфона (GRSG-106-38), и задал вопрос о необходимости разработки надлежащей поправки к Правилам № 116 ООН. GRSG решила возобновить рассмотрение этой темы на своей следующей сессии в октябре 2014 года и поручила секретариату сохранить документ GRSG-106-38 в повестке дня.

E. Выражение признательности г-ну Рамосу, г-ну Сакаи и г-ну Танахаси

53. GRSG отметила, что г-н Хуан Рамос Гарсия покидает свой пост, проработав более 16 лет в Секции по правилам в области транспортных средств и транспортным инновациям, в том числе 5 лет в качестве секретаря GRSG и 11 лет в качестве секретаря WP.29. GRSG поблагодарила его продолжительными аплодисментами за его непрерывные усилия и пожелала ему долгого и счастливого пребывания на заслуженном отдыхе.

54. Узнав о том, что г-н Масахико Сакаи и г-н Масааки Танахаси (Япония) больше не будут принимать участия в работе сессий, GRSG выразила им признательность за их весомый вклад в работу Группы. GRSG пожелала г-ну Танахаси продолжительного и счастливого пребывания на заслуженном отдыхе, а г-ну Сакаи – всего самого доброго в его будущей деятельности.

XVII. Предварительная повестка дня 107-й сессии

55. GRSG утвердила следующую предварительную повестку дня 107-й сессии, которую планируется провести в Женеве 30 сентября (откроется в 14 ч. 30 м.) – 3 октября (завершится в 12 ч. 30 м.) 2014 года¹.

1. Утверждение повестки дня
2. Правила № 107 (транспортные средства категорий M₂ и M₃):
 - a) Предложения по дальнейшим поправкам
 - b) Требования, касающиеся служебных дверей, окон и запасных выходов
3. Правила № 34 (топливные баки)
4. Правила № 39 (механизм для измерения скорости)

¹ GRSG отметила, что официальные документы следует представить в секретариат ЕЭК ООН до 4 июля 2014 года, т.е. за 12 недель до начала сессии.

5. Правила № 43 (безопасное остекление)
6. Правила № 46 (устройства непрямого обзора)
7. Правила № 58 (задняя противоподкатная защита)
8. Правила № 67 (оборудование для сжиженного нефтяного газа (СНГ))
9. Правила № 110 (элементы специального оборудования для КПП)
10. Правила № 116 (СОСТС)
11. Правила № 118 (характеристики горения материалов)
12. Правила № 121 (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов)
13. Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства
14. Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (СР.3)
15. Автоматические системы вызова экстренных оперативных служб (АСВЭС)
16. Выборы должностных лиц
17. Прочие вопросы

Приложение I

Перечень неофициальных документов, рассмотренных в ходе сессии

Перечень неофициальных документов (GRSG-106-...), распространенных в ходе сессии (только на английском языке)

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
1	(GRSG Chair) Running order of the 106th session of GRSG (5-9 May 2014)	(f)
2	(Germany) Proposal for an amendment to UN Regulation No. 43	(f)
3	(AECS) Terms of Reference and Rules of Procedure of the informal group of GRSG on Accident Emergency Call System (AECS)	(b)
4	(Secretariat) Defect investigation by the Republic of Korea on panorama sunroofs	(f)
5	(CLEPA) CLEPA comments on ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/14 - Amendments to UN Regulation No. 43 (Safety glazing)	(f)
6	(Belgium) Proposal for draft amendments to UN Regulation No. 39 (Speedometer)	(c)
7	(Netherlands) UN Regulation No. 110 (CNG/LNG vehicles)	(c)
8	(Netherlands) Report from the informal group on Camera-Monitor Systems, UN Regulation No. 46 (Devices for indirect vision)	(f)
9	(Russian Federation) Comments and proposals on ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/19 (UN Regulation No. 107 on M2 and M3 vehicles)	(f)
10	(Republic of Korea) Proposal for an amendment to UN GTR No. 6 (Safety glazing)	(d)
11	(CLCCR) Proposal for amendments to UN Regulation No. 58 (Rear Underrun Protection)	(f)
12	(AEGPL) Proposals on ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2013/29 - Amendments to UN Regulation No. 67/01 (LPG equipment)	(c)
13	(Germany) 7th Progress report of the Informal Group on Plastic Glazing (IGPG)	(f)
14	(Secretariat) Definitions in UN Regulations	(f)
15	(Belgium) UN Regulation No. 110 (CNG/LNG vehicles)	(d)
16	(IPGP) Draft proposal for amendments to UN Regulation No. 43 (Safety glazing)	(c)
17	(OICA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 118 (Burning behaviour)	(c)
18	(OICA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 107 (M2 and M3 vehicles)	(a)
19	(OICA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/5	(a)
20	(Japan) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/16	(b)

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
21	(Republic of Korea) Defect Investigation on Panoramic Sunroof in Korea	(f)
22	(Japan) Proposal for amendments to UN Regulation No. 46 (Devices for indirect vision)	(e)
23	(Germany) Proposal for amendments to UN Regulation No. 107 (M2 and M3 vehicles)	(b)
24	(The Netherlands) UN Regulation No. 110 (CNG/LNG vehicles)	(c)
25	(EC) Proposal for amendments to UN Regulation No. 107 (M2 and M3 vehicles)	(c)
26	(Germany) Proposal for amendments to UN Regulation No. 58 (Rear Underrun Protection)	(c)
27	(Germany) Proposal for amendments to UN Regulation No. 110	(e)
28-Rev.1	(Secretariat) Updated Proposal for a Supplement to the 06 series of amendments to UN Regulation No. 107 (Trolleybuses)	(a)
29	(Canada) ECE R110 Annex & ISO 11439 - High pressure cylinders for the on-board storage of natural gas as a fuel for automotive vehicles	(f)
30	(CLEPA) Proposal for a Corrigendum to UN Regulation No. 43, 01 series of amendments	(f)
31	(AECS) Proposal for an amendment to UN Regulation No. 43	(d)
32	(Germany) UN R58 - RUPD requirements: Comparison of proposed requirements of ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/11 and ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/18	(d)
33	(Japan) Proposal for amendment of UN Regulation No. 34	(f)
34-Rev.1	(Secretariat) Revised Proposal for amendments ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2 - Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3)	(c)
35	(OICA) Controls, tell-tale and indicator (UN R121.00) - Focus on common space regarding the current Regulation	(f)
36	(Belgium) Proposal for amendments to UN Regulation No. 39 (Speedometer)	(f)
37	(FIA) Protection against mileage fraud	(f)
38	(EC) UN Regulation No. 116 and innovative vehicle alarm systems / anti-theft systems	(d)
39	(Secretariat) Proposal for the 03 series of amendments to Regulation No. 34 (Prevention of fire risks) as adopted by GRSG at its 106th session	(b)
40	(Sweden) Concerns regarding the proposal for amendments to UN Regulation No. 58 (Rear Underrun Protection)	(f)

**Перечень неофициальных документов, распространенных
в ходе предыдущей сессии GRSG (только на английском языке)**

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
GRSG-104-39-Rev.3	(IWVTA Ambassador) Priority of Discussion on Technical Requirements for IWVTA and Draft Report to IWVTA Informal Meeting	(e)

Примечания:

- a) Принят/одобрен без изменений для рассмотрения на сессии WP.29.
- b) Принят/одобрен с изменениями для рассмотрения на сессии WP.29.
- c) Рассмотрение будет возобновлено на основе официального документа.
- d) Сохранен в качестве справочного документа/рассмотрение будет продолжено.
- e) Пересмотренное предложение для следующей сессии.
- f) Рассмотрение завершено или документ подлежит замене.

Приложение II

Проект поправок к Правилам № 107 (пункт 11) (на основе документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/19)

Приложение 12

Пункты 1.1–1.2.2 изменить следующим образом:

"1.1 "Напряжение в контактной сети" означает напряжение, подаваемое на **троллейбус** из внешнего источника электроснабжения.

Конструкция троллейбусов должна быть такой, чтобы они могли функционировать от контактной сети с номинальным напряжением:

- a) либо 600 В (рабочий диапазон 400–720 В и **800 В постоянного тока в течение 5 минут**);
- b) либо 750 В (рабочий диапазон 500–900 В и **1 000 В постоянного тока в течение 5 минут**); и
- c) **выдерживать перегрузку по напряжению в 1 270 В в течение 20 мс.**

1.2 Электрические цепи троллейбуса подразделяются **на в зависимости от их номинального напряжения на следующие классы:**

1.2.1 "Класс напряжения А" означает:

номинальное напряжение ≤ 30 В переменного тока и номинальное напряжение ≤ 60 В постоянного тока.

1.2.2 "Класс напряжения В" означает:

30 В переменного тока < номинальное напряжение $\leq 1 000$ В переменного тока и

60 В постоянного тока < номинальное напряжение $\leq 1 500$ В постоянного тока".

Пункт 1.2.3 исключить.

Пункты 1.3–2.6 изменить следующим образом:

"1.3 Рабочие климатические условия

1.3.1 Троллейбусы должны иметь такую конструкцию, которая позволяла бы им надежно функционировать в следующих условиях окружающей среды:

1.3.1.1 диапазон температур: от **-25 °C** до **+40 °C**;

1.3.1.2 относительная влажность: **98%** при температуре до **25 °C**;

1.3.1.3 диапазон атмосферного давления: от **86,6 кПа** до **106,6 кПа**;

1.3.1.4 диапазон высоты над уровнем моря: не более **1 400 м**;

1.3.2 **Особые условия окружающей среды, которые выходят за рамки рабочих климатических условий, предусмотренных в пункте 1.3.1 выше, должны указываться в документации об офици-**

- альном утверждении типа (приложение 1, часть 1, добавления 1–3) и карточке сообщения (приложение 1, часть 2, добавления 1–3).
- 1.4 "Самозатухающий материал" означает материал, горение которого прекращается при удалении источника пламени.
- 1.5 "**Изоляция**": существуют различные типы изоляции, а именно:
- 1.5.1 **функциональная изоляция, обеспечивающая функционирование оборудования;**
- 1.5.2 **основная изоляция, защищающая человека от опасности поражения электрическим током в системах с защитным соединением;**
- 1.5.3 **дополнительная изоляция, защищающая человека от опасности поражения электрическим током в системах без защитного соединения;**
- 1.5.4 **двойная изоляция, представляющая собой сочетание основной и дополнительной изоляции, каждая из которых может отдельно подвергаться испытаниям через металлизированный промежуточный слой.**
- 1.6 "**Номинальное напряжение изоляции**":
- 1.6.1 **в случае цепей, подключенных к контактной сети, номинальное напряжение изоляции (U_{Nm}) для каждой части двойной изоляции является максимальным напряжением контактной сети в соответствии с пунктом 1.1 выше и**
- 1.6.2 **в случае цепей, изолированных от контактной сети, номинальное напряжение изоляции (U_{Nm}) является максимальным постоянным напряжением, возникающим в цепи.**
2. Токосъем
- 2.1 Электропитание троллейбуса обеспечивается от проводов контактной сети при помощи одного или нескольких **соединительных устройств**, обычно включающих два токоснимателя. (В случае применения направляющих систем может использоваться один токосниматель или пантограф.) Токосниматель состоит из приспособления для крепления к крыше (основание токоприемника), штанги, токосъемной головки и сменной контактной вставки. Токосниматели устанавливаются таким образом, чтобы они могли перемещаться в горизонтальном и вертикальном направлениях.
- Токосниматель должен допускать вращение не менее чем на $\pm 55^\circ$ вокруг вертикальной оси и не менее чем на $\pm 20^\circ$ вокруг горизонтальной оси своего основания, установленного на троллейбусе.**
- 2.2 Штанги должны изготавливаться **либо** из материала, **обеспечивающего изоляцию**, либо из металла, покрытого изоляционным материалом, представляющим собой **функциональную изоляцию для предотвращения короткого замыкания между воздушными контактными сетями при случайном отсоединении от контактной сети (схода с контактного провода)**, и должны быть устойчивы к механическим ударам.

- 2.3 **Токосниматели** должны быть рассчитаны на обеспечение надлежащего эффективного контакта с проводами контактной сети при высоте подвески проводов **не менее 4–6 м** над поверхностью земли и должны допускать отклонение продольной оси троллейбуса от оси контактных проводов не менее 4,0 м в любую сторону.
- 2.4 **Каждая штанга оснащается механизмом автоматического опускания при случайном отсоединении от контактной сети (схода с контактного провода).**
- 2.5 **В случае схода должна исключаться возможность контакта между опущенными штангами и любой частью крыши.**
- 2.6 Головка **токоснимателя** в случае ее вывинчивания из гнезда должна оставаться соединенной со штангой".

Пункт 2.7 исключить.

Пункт 2.8 (прежний), изменить нумерацию на 2.7, а текст следующим образом:

- "**2.7** **Токосниматели** могут быть снабжены механизмом дистанционного управления из кабины водителя, по крайней мере для опускания".

Пункт 2.9 (прежний), изменить нумерацию на 2.8.

Пункт 3.5 изменить следующим образом:

- "3.5 Все электрические цепи и ветви электрических цепей **класса напряжения В** должны быть двухпроводными. Кузов троллейбуса **может использоваться в качестве проводника для защиты цепей класса напряжения В с двойной изоляцией от контактной сети. Он также может использоваться в качестве обратного соединения для цепей класса напряжения А**".

Пункт 3.7 изменить следующим образом:

- "3.7 Электрооборудование, подключенное к контактной сети, должно иметь, помимо основной изоляции, дополнительную изоляцию от кузова троллейбуса, бортового источника энергии и интерфейсов сигнальных устройств.

Для защиты токопроводящих частей и металлизированного промежуточного слоя, находящихся внутри пассажирского салона или грузового отделения, должна быть обеспечена степень защиты IPXXD (в соответствии со стандартом ISO 20653:2013).

Для защиты токопроводящих частей и металлизированного промежуточного слоя, находящихся вне пассажирского салона или грузового отделения, а также не на крыше, должна быть обеспечена степень защиты IPXXB (в соответствии со стандартом ISO 20653:2013).

Для защиты токопроводящих частей и металлизированного промежуточного слоя, находящихся на крыше и имеющих дистанционную защиту, никакой степени защиты не требуется".

Включить новые пункты 3.7.1 и 3.7.2 следующего содержания:

- "**3.7.1** **Внешние системы изоляции, например на крыше и на тяговом двигателе, которые характеризуются случайной проводимостью**

стью и регулярно подвергаются очистке, должны иметь минимальный зазор 10 мм.

Эти системы изоляции должны быть защищены от атмосферного воздействия или должны быть выполнены в виде изоляции зонтичного либо коллекторного типа или по иному методу, обеспечивающему эквивалентный эффект. В качестве изолирующего материала или укрытия рекомендуется силикон. В этом случае минимальная длина пути утечки должна составлять 20 мм.

В случае использования других материалов, конструкции или вариантов установки либо в случае предельных условий эксплуатации необходимо обеспечить большую длину пути утечки. Документация по компоновке является частью официального утверждения (см. пункт 6.2.11 приложения 1, часть 1, добавления 1, 2 и 3).

- 3.7.2 На оборудование класса напряжения В наносится обозначение в виде символа молнии. Фон знака должен быть желтым, а кайма и стрелка должны быть черными.



Этот знак должен быть также отчетливо нанесен на защитных кожухах и ограждениях, при снятии которых открывается доступ к токопроводящим частям цепей класса напряжения В. При оценке потребности в этом знаке следует принимать во внимание доступность и возможность снятия барьеров/защитных кожухов".

Пункты 3.8–3.10.1 изменить следующим образом:

- "3.8 **Токопроводящие части** электрооборудования, за исключением токоснимателей, разрядников для защиты от перенапряжения и резисторов в цепях тяговых двигателей, защищают от влаги и пыли.
- 3.9 **Должны быть предусмотрены средства для периодического испытания сопротивления всей основной и дополнительной изоляции оборудования с двойной изоляцией. Сопротивление изоляции электрических цепей на новом и сухом троллейбусе при испытательном напряжении 1 000 В постоянного тока должно быть не ниже следующих значений:**
- | | | |
|-------|--|----------------|
| 3.9.1 | для каждой системы основной изоляции: | 10 МОм; |
| 3.9.2 | для каждой системы дополнительной изоляции: | 10 МОм; |
| 3.9.3 | в целом для двойной изоляции: | 10 МОм. |
- 3.10 Электропроводка и аппаратура
- 3.10.1 Во всех цепях используются гибкие провода. Номинальное напряжение изоляции проводов относительно земли должно быть не менее номинального напряжения изоляции в соответствии с пунктом 1.6".

Пункты 3.10.4 и 3.10.5 изменить следующим образом:

- "3.10.4 Проводники токов разных классов напряжения монтируют раздельно.
- 3.10.5 Кабелепроводы должны быть изготовлены из невоспламеняющегося или самозатухающего материала. **Кабелепроводы для проводников тока класса напряжения В в пассажирском салоне должны быть закрытыми и должны быть изготовлены из металла. Металлические кабелепроводы соединяются с шасси транспортного средства**".

Пункт 3.10.12 изменить следующим образом:

- "3.10.12 Каждая система изоляции для оборудования класса напряжения В, находящегося на борту троллейбуса, подвергается испытанию с переменным напряжением и испытательной частотой 50–60 Гц в течение 1 минуты.

Испытательное напряжение (U_{Test}) электропроводки и оборудования троллейбуса должно быть следующим:

основная изоляция: $U_{\text{Test}} = 2 \times U_{\text{Nm}} + 1\,500 \text{ В}$,

дополнительная изоляция: $U_{\text{Test}} = 1,6 \times U_{\text{Nm}} + 500 \text{ В}$.

Для цепей с двойной изоляцией от воздушной контактной сети испытательное напряжение (U_{Test}) должно составлять не менее 1 500 В либо:

основная изоляция: $U_{\text{Test}} = 2 \times U_{\text{Nm}} + 1\,000 \text{ В}$.

Эквивалентное испытательное напряжение постоянного тока равняется значению переменного тока, умноженному на $\sqrt{2}$.

Усиленной изоляции в троллейбусах для цепей, напрямую подключенных к воздушной контактной сети, не допускается".

Пункты 3.10.12.1 и 3.10.12.2 исключить.

Пункты 3.11–3.11.2 исключить.

Пункты 4.1–4.3 изменить следующим образом:

- "4.1 У троллейбуса каждая цепь, работающая на напряжении воздушной контактной сети, должна иметь двойную изоляцию от шасси транспортного средства.
- 4.2 Влияние динамических зарядных токов, обусловленных емкостными связями между электрооборудованием класса напряжения В и электрическим шасси, уменьшается за счет защитного сопротивления изоляционных материалов, используемых на входах. Стойки и поручни в дверных проходах, дверные панели и рукоятки, пандусы и первые ступеньки должны быть изготовлены из изоляционного материала или покрыты изоляцией, обладающей повышенной механической прочностью, либо должны быть изолированы от кузова троллейбуса.
- 4.3 Троллейбус должен быть оснащен бортовым прибором постоянного контроля токоутечки или разности потенциалов между шасси и дорожным покрытием. Этот прибор автоматически отключает высоковольтные цепи от контактной сети (когда троллейбус не нахо-

дится в движении), если ток утечки превышает 3 мА или если напряжение тока превышает 60 В постоянного тока (в соответствии со стандартом EN 50122-1 или стандартом IEC 62128-1)".

Пункты 4.4–4.7 исключить.

Приложение 1, часть 1, добавления 1, 2 и 3, включить новые пункты 6–6.6.2 следующего содержания:

- "6. Особые положения, касающиеся троллейбусов**
- 6.1 Особые условия окружающей среды, необходимые для надежного функционирования:**
- 6.1.1 температура:
- 6.1.2 влажность внешней среды:
- 6.1.3 атмосферное давление:
- 6.1.4 высота над уровнем моря:
- 6.2 Транспортное средство**
- 6.2.1 размеры при сложенных штангах
- 6.2.3 источник питания:
- 6.2.4 номинальное напряжение воздушной контактной сети (В):
- 6.2.5 номинальный ток контактной сети транспортного средства (А), включая вспомогательные приводы, переменный ток высокого напряжения:
- 6.2.6 эффективность
- 6.2.7 максимальная скорость (км/ч: нормальное функционирование/автономное функционирование):
- 6.2.8 максимальный уклон (%: нормальное функционирование/автономное функционирование):
- 6.2.9 описание основных силовых цепей:
- 6.2.10 схемы силовых цепей:
- 6.2.11 защитные меры (общие схемы и чертежи):
- 6.2.12 контроль изоляции (если предусмотрен):
- 6.2.13 марка и тип контрольного прибора:
- 6.2.14 принцип контроля, его описание:
- 6.2.15 описание уровней изоляции оборудования:
- 6.3 Электродвигатель**
- 6.3.1 марка и тип электродвигателя:
- 6.3.2 тип (обмотка, возбуждение):
- 6.3.3 максимальная часовая/непрерывная мощность (кВт):
- 6.3.4 номинальное напряжение (В)
- 6.3.5 номинальный ток (А)

6.3.6	номинальная частота (Гц)
6.3.7	расположение в транспортном средстве:
6.4	Силовая электроника
6.4.1	марка и тип тягового инвертора:
6.4.2	максимальная непрерывная мощность:
6.4.3	система охлаждения:
6.4.4	марка и тип зарядного устройства 24-вольтовой батареи:
6.4.5	максимальная непрерывная мощность:
6.4.6	система охлаждения:
6.4.7	марка и тип трехфазного источника переменного тока:
6.4.8	максимальная непрерывная мощность:
6.4.9	система охлаждения:
6.5	Источник энергии для автономного функционирования
6.5.1	аккумуляторная система:
6.5.2	батарея/суперконденсаторы:
6.5.3	марка и тип аккумуляторной системы:
6.5.4	вес (кг)
6.5.5	емкость (А·ч)
6.5.6	расположение в транспортном средстве:
6.5.7	марка и тип блока управления:
6.5.8	марка и тип зарядного устройства:
6.5.9	номинальное напряжение (В)/минимальное напряжение (В), напряжение в конце процесса зарядки (В)
6.5.10	номинальная сила тока (А)/макс. сила тока разряда (А), макс. сила тока заряда (А)
6.5.11	схема функционирования, управление и безопасность:
6.5.12	характеристики периодов зарядки:
6.5.13	двигатель-генераторная установка:
6.5.14	часовая/непрерывная мощность (кВт):
6.5.15	марка и тип установки или двигателя и генератора:
6.5.16	топливо и топливная система:
6.5.17	расположение в транспортном средстве:
6.6	Токосниматель
6.6.1	марка и тип токоснимателя:
6.6.2	функционирование токоснимателя:

Приложение 1, часть 2

Добавление 1, включить новые пункты 1.13–1.13.1.4 следующего содержания:

- "1.13 Троллейбусы
- 1.13.1 **Особые условия окружающей среды, необходимые для надежного функционирования:**
- 1.13.1.1 температура:
- 1.13.1.2 влажность внешней среды:
- 1.13.1.3 атмосферное давление:
- 1.13.1.4 высота над уровнем моря:"

Добавление 2, включить новые пункты 1.9–1.9.1.4 следующего содержания:

- "1.9 Троллейбусы
- 1.9.1 **Особые условия окружающей среды, необходимые для надежного функционирования:**
- 1.9.1.1 температура:
- 1.9.1.2 влажность внешней среды:
- 1.9.1.3 атмосферное давление:
- 1.9.1.4 высота над уровнем моря:"

Добавление 3, включить новые пункты 1.5–1.5.1.4 следующего содержания:

- "1.5 Троллейбусы
- 1.5.1 **Особые условия окружающей среды, необходимые для надежного функционирования:**
- 1.5.1.1 температура:
- 1.5.1.2 влажность внешней среды:
- 1.5.1.3 атмосферное давление:
- 1.5.1.4 высота над уровнем моря:"

Приложение III

Проект поправок серии 03 к Правилам № 34 (пункт 15) (на основе документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/16)

Пункт 1.2 изменить следующим образом:

"1.2 ЧАСТЬ II-1: по просьбе изготовителя к официальному утверждению транспортных средств категорий **М, N и O, официально утвержденных на основании части I или IV настоящих Правил и оснащенных баком(ами) для жидкого топлива, в отношении предотвращения опасности возникновения пожара в случае лобового и/или бокового столкновения, а также к официальному утверждению транспортных средств категорий M_1 и N_1 , общая допустимая масса которых превышает 2,8 т, и категорий M_2 , M_3 , N_2 , N_3 и O, оснащенных баком(ами) для жидкого топлива, официально утвержденных на основании части I или IV настоящих Правил, в отношении предотвращения опасности возникновения пожара в случае заднего столкновения.**

ЧАСТЬ II-2: к официальному утверждению транспортных средств категорий M_1 и N_1 , общая допустимая масса которых не превышает 2,8 т, оснащенных баком(ами) для жидкого топлива, официально утвержденных на основании части I или IV настоящих Правил, в отношении предотвращения опасности возникновения пожара в случае заднего столкновения".

Пункт 3.1.4.2 изменить следующим образом:

"3.1.4.2 номера настоящих Правил, за которым следуют код "RI", если транспортное средство официально утверждено на основании части I Правил, "RII-1", если транспортное средство официально утверждено на основании частей I или IV и части II-1 Правил, или "RII-2", если транспортное средство официально утверждено на основании частей I или IV и части II-2 Правил, тире и номер официального утверждения, расположенные справа от круга, предписанного в пункте 3.1.4.1".

Включить новую часть II-2 следующего содержания:

"ЧАСТЬ II-2 – ОФИЦИАЛЬНОЕ УТВЕРЖДЕНИЕ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА В ОТНОШЕНИИ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ОПАСНОСТИ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ПОЖАРА В СЛУЧАЕ НАЕЗДА СЗАДИ

- 9.6** Определения и требования к испытаниям
- 9.6.1** Применяются пункты 7–8.2.2 части II-1.
- 9.6.2** Испытание транспортного средства проводится в соответствии с процедурами, описанными в приложении 4 к настоящим Правилам.
- 9.6.3** После испытания на столкновение транспортное средство должно отвечать требованиям, изложенным в пунктах 9.1–9.4 части II-1".

Включить новые пункты 17.7–17.11 следующего содержания:

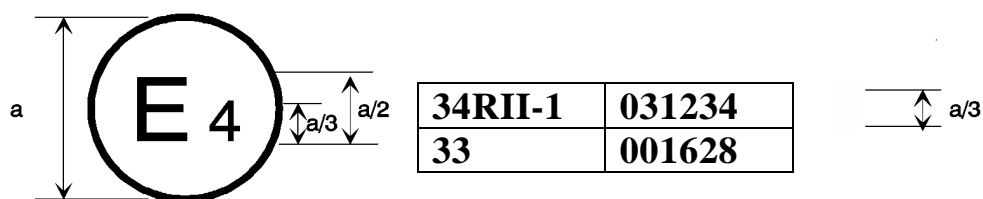
- "17.7 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 03 ни одна Договаривающаяся сторона, применяющая настоящие Правила, не отказывает в предоставлении или признании официальных утверждений типа на основании настоящих Правил с поправками серии 03.
- 17.8 Начиная с 1 сентября 2018 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальные утверждения типа только в том случае, если тип транспортного средства, подлежащий официальному утверждению, отвечает требованиям настоящих Правил с поправками серии 03.
- 17.9 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не отказывают в распространении официальных утверждений, предоставленных на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам, на существующие типы.
- 17.10 Даже после даты вступления в силу поправок серии 03 к настоящим Правилам официальные утверждения типа на основании поправок предыдущей серии к настоящим Правилам, которые не затронуты поправками серии 03, остаются в силе и Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают их признавать.
- 17.11 Независимо от переходных положений, изложенных выше, Договаривающиеся стороны, для которых настоящие Правила вступают в силу после даты вступления в силу самой последней серии поправок, не обязаны признавать официальные утверждения типа, которые были предоставлены в соответствии с какой-либо предыдущей серией поправок к настоящим Правилам".

По всему тексту приложения 2 заменить номер "02" на "03".

Приложение 2, образец В изменить следующим образом:

"Образец В

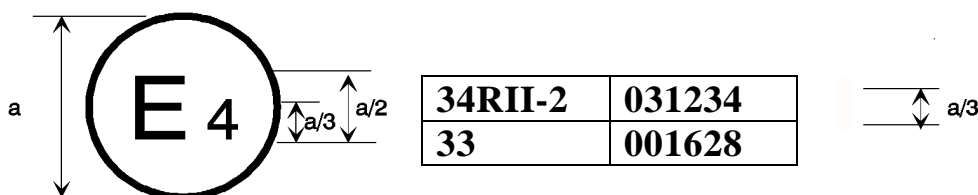
(см. пункт 3.1.5 настоящих Правил)



$a = 8$ мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что данный тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (E4) на основании Правил № 34, части I или IV и II-1, и Правил № 33*. Номера официального утверждения указывают, что на момент предоставления соответствующих официальных утверждений

Правила № 34 включали поправки серии 03, а Правила № 33 оставались в их первоначальном варианте.



Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что данный тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (E4) на основании Правил № 34, части I или IV и II-2, и Правил № 33*. Номера официального утверждения указывают, что на момент предоставления соответствующих официальных утверждений Правила № 34 включали поправки серии 03, а Правила № 33 оставались в их первоначальном варианте".

Приложение 4

Пункт 2.1 изменить следующим образом:

"2.1 Место проведения испытания

Зона испытания должна иметь достаточную площадь для размещения системы приведения в движение ударного элемента, для обеспечения свободного смещения транспортного средства после удара и для установки испытательного оборудования. Та часть, где происходят столкновение и смещение транспортного средства, должна быть горизонтальной, плоской и чистой и должна иметь нормальное, сухое и чистое дорожное покрытие".

Пункт 2.2.2 изменить следующим образом:

"2.2.2 Ударная поверхность должна быть плоской, должна иметь ширину не менее 2 500 мм и высоту 800 мм, а радиусы закругления ее краев должны составлять 40–50 мм. Она должна быть покрыта фанерой толщиной 20+/-2 мм в хорошем состоянии".

Пункт 2.4.2 изменить следующим образом:

"2.4.2 Скорость столкновения должна составлять 48–52 км/ч".

Приложение IV

Неофициальная группа по автоматическим системам вызова экстренных оперативных служб (АСВЭС) (пункт 44)

А. Круг ведения

1. Неофициальная группа была учреждена WP.29 на его 160-й сессии (доклад ECE/TRANS/WP.29/1104, пункт 76).
2. Неофициальная группа должна разработать проект нормативных предложений по новым правилам ООН, касающимся автоматических систем вызова экстренных оперативных служб (АСВЭС) и прилагаемым к Соглашению 1958 года, в целях установления единообразных технических требований к таким системам, с тем чтобы сократить численность лиц, погибающих и получающих ранения в дорожно-транспортных происшествиях.
3. Неофициальная группа использует в качестве основы для обсуждения предложение России ECE/TRANS/WP.29/2013/67, переданное и представленное на 160-й сессии WP.29, состоявшейся в Женеве 25–28 июня 2013 года.
4. При подготовке своего нормативного предложения неофициальной группе следует в полной мере учитывать имеющиеся данные и результаты исследований. Группе следует рассмотреть уже существующие стандарты (например, директивы и правила ИСО, Общества инженеров автомобильной промышленности и транспорта, EN, ЕКС, ХЕЛПНЕТ, ГОСТ/ГОСТ-Р, МСЭ, Европейского института стандартизации сферы телекоммуникации 3GPP) и национальные законодательства в области АСВЭС.
5. Неофициальная группа должна сосредоточиться на бортовых системах для транспортных средств категорий M₁ и N₁.
6. Целевая дата окончания работы неофициальной группы – 109-я сессия GRSG, которая состоится в октябре 2015 года. Транспортные средства категорий N₂, N₃, M₂ и M₃ могут быть охвачены на более позднем этапе.
7. Предполагается, что неофициальная группа предложит GRSG проект текста правил ООН, касающихся АСВЭС. Процесс принятия остается в ведении GRSG, WP.29 и AC.1 в соответствии с правилами, определенными в Соглашении 1958 года.

В. Правила процедуры

1. Неофициальная группа является подгруппой GRSG и открыта для участия Договаривающихся сторон, изготовителей и поставщиков транспортных средств, технических служб и всех членов GRSG.
2. Деятельностью неофициальной группы будут управлять председатель и секретарь:

- a) ответственность за обеспечение председательства возлагается на Российскую Федерацию;
 - b) ответственность за обеспечение секретариата возлагается на МОПАП.
3. Официальным рабочим языком неофициальной группы будет английский язык.
 4. Все документы и/или предложения должны направляться секретарю группы в приемлемом электронном формате заблаговременно до начала совещания. Группа может отказаться обсуждать любой аспект или любое предложение, которое было распространено позднее чем за 10 рабочих дней до начала совещания.
 5. Секретарь будет заносить повестку дня и соответствующие документы на веб-сайт заблаговременно до начала всех запланированных совещаний.
 6. Решения будут приниматься консенсусом. Если консенсуса достичь невозможно, то председатель группы должен представить GRSG различные точки зрения. При необходимости председатель может запросить указаний у GRSG.
 7. Информация о работе неофициальной группы будет регулярно доводиться до сведения GRSG председателем, секретарем или их представителем(ями), по возможности, в качестве неофициального документа.
 8. Все рабочие документы следует распространять в цифровом формате. Документы о работе совещаний следует передавать секретарю для опубликования на веб-сайте WP.29.

Приложение V

Неофициальные группы GRSG

<i>Неофициальная группа</i>	<i>Председатель</i>	<i>Секретарь</i>
Системы видеокамер/ видеомониторов (СВКВМ)	Г-н Х. Йонгенелен (Нидерланды) Тел.: +31 79 3458268 Факс: +31 79 3458041 Электронная почта: hjongenelen@rdw.nl	Г-н К. Шенеманн (КСАОД) Тел.: +49 7132-156-127 Мобильный телефон: +49 171-8263933 Электронная почта: kai.schoenemann@gentex.de
Пластиковые стекловые материалы (НГПСМ)	Г-н К. Пройссер (Германия) Тел.: +49 230 443623 Факс: +49 230 4467544 Электронная почта: dr.klaus.preusser@schwerte.de	Г-н О. Фонтен (МОПАП) Тел.: +33 1-43590013 Факс: +33 1-45638441 Электронная почта: ofontaine@oica.net
Автоматические системы вызова экстренных оперативных служб (АСВЭС)	Г-н Д. Загарин (Российская Федерация) Тел.: +7 495 9949916 Факс: +7 495 9949940 Электронная почта: zagarin@autorc.ru	Г-н О. Фонтен (МОПАП) Тел.: +33 1-43590013 Факс: +33 1-45638441 Электронная почта: ofontaine@oica.net