


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**
**Рабочая группа по общим предписаниям,
касающимся безопасности**
110-я сессия

Женева, 26–29 апреля 2016 года

**Доклад Рабочей группы по общим предписаниям,
касающимся безопасности о работе ее 110-й сессии
(26–29 апреля 2016 года)**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники.....	1	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	2–4	4
III. Правила № 107 (транспортные средства категорий М ₂ и М ₃) (пункт 2 повестки дня)	5–8	5
A. Предложения по дальнейшим поправкам	5–7	5
B. Требования, касающиеся служебных дверей, окон и аварийных выходов	8	6
IV. Правила № 39 (механизм для измерения скорости/одометр) (пункт 3 повестки дня)	9–12	6
V. Правила № 43 (безопасное остекление) (пункт 4 повестки дня)	13–14	7
VI. Правила № 46 (устройства непрямого обзора) (пункт 5 повестки дня)	15–20	7
VII. Правила № 55 (механические сцепные устройства) (пункт 6 повестки дня)	21	8

GE.16-08586 (R) 270616 290616



* 1 6 0 8 5 8 6 *

Просьба отправить на вторичную переработку



VIII.	Правила № 60 (органы, приводимые в действие водителем (мопеды/мотоциклы)) (пункт 7 повестки дня)	22	9
IX.	Правила № 66 (прочность силовой структуры (автобусы)) (пункт 8 повестки дня)	23–24	9
X.	Правила № 67 (транспортные средства, работающие на СНГ) (пункт 9 повестки дня)	25–26	9
XI.	Правила № 73 (боковые защитные устройства) (пункт 10 повестки дня).....	27–28	10
XII.	Правила № 105 (транспортные средства ДОПОГ) (пункт 11 повестки дня).....	29–30	10
XIII.	Правила № 110 (транспортные средства, работающие на КПП/СПГ) (пункт 12 повестки дня).....	31–39	11
XIV.	Правила № 116 (системы охранной сигнализации транспортных средств) (пункт 13 повестки дня).....	40–41	14
XV.	Правила № 118 (характеристики горения материалов) (пункт 14 повестки дня).....	42–43	14
XVI.	Правила № 121 (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов) (пункт 15 повестки дня)	44–46	15
XVII.	Автоматические системы вызова экстренных оперативных служб (АСВЭС) (пункт 16 повестки дня).....	47–49	15
XVIII.	Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) (пункт 17 повестки дня).....	50–51	16
XIX.	Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (СР.3) (пункт 18 повестки дня).....	52–53	16
XX.	Регистратор данных об аварии (пункт 19 повестки дня).....	54–56	17
XXI.	Глобальные технические правила № 6 (безопасные стекловые материалы) (пункт 20 повестки дня)	57–58	17
XXII.	Поправки к правилам, касающимся объемного механизма определения точки Н (пункт 21 повестки дня)	59	18
XXIII.	Новые правила, касающиеся автоматических систем помощи при вождении (пункт 22 повестки дня)	60–61	18
XXIV.	Прочие вопросы (пункт 23 повестки дня).....	62–67	18
	А. Эффективность основанных на программном обеспечении систем, подпадающих под действие правил ООН	62–63	18
	В. Уведомление относительно предлагаемых правил по безопасности городских и междугородных автобусов	64–65	19
	С. Выражение признательности г-ну Пройссеру и г-ну Айралю.....	66–67	19
XXV.	Предварительная повестка дня 111-й сессии	68	20

Приложения

I.	Перечень неофициальных документов, рассмотренных в ходе сессии	21
II.	Проекты дополнений к поправкам серии 04, 05, 06 и 07 к Правилам № 107 (пункт 5) (заменяют ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2015/21)	23
III.	Проект поправок серии 06 к Правилам № 105 (пункт 30) (заменяет ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/13).....	25
IV.	Проект дополнения 9 к Правилам № 121 и проект дополнения 1 к поправкам серии 01 к Правилам № 121 (пункт 46)	36
V.	Неофициальные группы GRSG	37

I. Участники

1. Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), провела свою 110-ю сессию 26–29 апреля 2016 года в Женеве. Обязанности Председателя сессии исполнял 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, Израиля, Испании, Италии, Канады, Китая, Кувейта, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Румынии, Саудовской Аравии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Турции, Финляндии, Франции, Швейцарии, Швеции и Японии. Кроме того, в работе сессии принял участие эксперт от Европейской комиссии (ЕК). В работе сессии приняли участие эксперты от следующих неправительственных организаций: Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Европейской ассоциации по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международной организации по стандартизации (ИСО), Международной ассоциации по использованию природного газа на транспортных средствах («НГВ-Глобал») и Международного союза общественного транспорта (МСОТ). По особому приглашению Председателя в работе сессии приняли участие эксперт от Международной автомобильной федерации (ФИА) и представитель Международной ассоциации изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/1 и Add.1
неофициальный документ GRSG-110-01

2. GRSG рассмотрела и утвердила предложенную повестку 110-й сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/1 и Add.1).

3. GRSG утвердила также порядок рассмотрения пунктов повестки дня, предложенный Председателем в документе GRSG-110-01. GRSG приняла к сведению основные решения, которые принял Всемирный форум (WP.29) в ходе своих сессий, состоявшихся в ноябре 2015 года и марте 2016 года (доклады ECE/TRANS/WP.29/1118 и ECE/TRANS/WP.29/1120). GRSG эксперты выразили обеспокоенность по поводу сокращения должности категории общего обслуживания в Секции по правилам в области транспортных средств и подчеркнули важность секретариатского обслуживания Всемирного форума WP.29 и его шести вспомогательных органов. GRSG просила руководство ЕЭК ООН найти быстрое решение для обеспечения надлежащего администрирования трех приглашений, относящихся к ведению WP.29.

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 М₂ и М₃) (пункт 2 повестки дня)

A. Предложения по дальнейшим поправкам

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2015/21
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/5
неофициальные документы GRSG-110-03, GRSG-110-04,
GRSG-110-08-Rev.1, GRSG-110-09 и GRSG-110-21

5. Ссылаясь на обсуждение документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2015/21 на предыдущей сессии GRSG, эксперт от Румынии внес на рассмотрение документ GRSG-110-03, в котором уточняются требования, касающиеся расстояния между сиденьями, и который заменяет собой официальный документ. Эксперт от МОПАП представил документ GRSG-110-09, изменяющий положения об использовании контрольных устройств в случае размещения экранов или устройств визуального отображения на потолке городских и междугородных автобусов. Эксперт от Италии внес на рассмотрение документ GRSG-110-21 для согласования поправок серии 05, 06 и 07 к Правилам № 107 ООН с требованиями дополнения 4 к поправкам серии 04, касающимися барьеров в проходе и количества приоритетных сидений в городских и междугородных автобусах. GRSG приняла это предложение в том виде, в каком оно воспроизведено в приложении II к докладу, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2016 года в качестве проектов дополнений к поправкам серии 04, 05, 06 и 07 к Правилам № 107 ООН.

6. Эксперт от Бельгии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/5, в котором предлагается исключить новые предписания в области безопасности для троллейбусов из Правил № 107 ООН и включить их в Правила № 100 ООН, касающиеся транспортных средств с электроприводом. Эксперт от Соединенного Королевства выразил обеспокоенность по поводу различий в сфере охвата обоих правил и их применения в отношении троллейбусов. GRSG приняла к сведению замечания Рабочей группы по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE) относительно возможного согласования правил № 107 и 116 ООН с Правилами № 10 ООН, касающимися электромагнитной совместимости (GRSG-110-04). Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ GRSG-110-08-Rev.1 о применимости Правил № 100 ООН, а не приложения 12 к Правилам № 107 ООН в отношении положений об электробезопасности. Эксперт от Франции пояснил, что причина нынешней проблемы троллейбусов связана с применением законодательства Европейского союза (ЕС) об официальном утверждении типа комплектного транспортного средства. Эксперт от Японии проинформировал GRSG о намерении Председателя GRE запросить мнение WP.29 по этому вопросу на предстоящей сессии в июне 2016 года. Председатель GRSG усомнился в необходимости привлекать также экспертов Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP), занимающихся Правилами № 100 ООН. Ряд экспертов высказались за сохранение положений по электрической безопасности в Правилах № 107 ООН. Исходя из этого, GRSG решила, что экспертам из соответствующих рабочих групп следует найти простое решение, позволяющее избежать излишних трудностей для операторов общественного транспорта. Эксперт от Бельгии вызвался провести более подробный анализ совместимости или несовместимости областей применения и технических положений правил № 10, 100 и 107 ООН, касающихся троллейбусов.

7. GRSG решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей следующей сессии в октябре 2016 года в ожидании результатов анализа, который проведет Бельгия. GRSG просила секретариат сохранить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/5 в повестке дня в качестве справочного.

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

8. GRSG отметила отсутствие каких-либо новых предложений по этому пункту повестки дня и решила исключить его из предварительной повестки дня следующей сессии.

IV. Правила № 39 (механизм для измерения скорости/одометр) (пункт 3 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2015/16 и Согг.1
неофициальные документы GRSG-109-13 и GRSG-110-17

9. Напомнив о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2015/16, представленного на предыдущей сессии GRSG, эксперт от ФИА подтвердил свою позицию относительно необходимости защиты одометра от занижения показателей пробега, что требует рассмотрения данного вопроса в более широком контексте. Он представил документ GRSG-110-17 о ходе обсуждений по теме кибербезопасности в подгруппе по автономному вождению неофициальной рабочей группы по интеллектуальным транспортным системам (ИТС-АВ) WP.29. Он предложил дополнительно обсудить с экспертами МОПАП вопросы безопасности и функциональные требования безопасности в стандартах ISO 26262 и 15408, касающихся кибербезопасности, защиты данных и удаленного доступа к бортовым данным. Эксперт от МОПАП сообщил о своем намерении согласовать в ближайшем будущем общую позицию с заинтересованной стороной и вызвался проинформировать об этом на следующей сессии GRSG.

10. Председатель GRSG предложил возобновить рассмотрение этого вопроса на следующей сессии GRSG и просил эксперта от ФИА связаться с МОПАП.

11. Эксперт от ЕК напомнил об обсуждении на прошлой сессии GRSG документа GRSG-109-13, в котором предлагается изменить требования, предъявляемые к цифровым дисплеям спидометров. Эксперт от Франции подчеркнул необходимость указывать также на механизме для измерения скорости соответствующие единицы измерения. Эксперт от МОПАП вызвался подготовить вместе с экспертом от ЕС совместное предложение для рассмотрения на следующей сессии GRSG. Эксперт от Соединенного Королевства напомнил GRSG о том, что следует добавить некоторые транспортные средства категории L.

12. GRSG решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей следующей сессии на основе официального документа, который должен быть подготовлен ЕК, МАЗМ и МОПАП с учетом полученных замечаний.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2015/3
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2015/22

13. Эксперт от МОПАП снял с рассмотрения документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/3.

14. Эксперт от Венгрии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2015/22, в котором уточняются технические требования к оборудованию для испытания на абразивную стойкость. Эксперт от Германии сообщил GRSG о ходе работы в рамках ИСО по вопросам, касающимся оборудования для испытания на абразивную стойкость. Он выразил надежду на то, что соответствующий стандарт ИСО будет опубликован к концу 2016 года. GRSG решила возобновить рассмотрение документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2015/22 на своей следующей сессии, которая состоится в октябре 2016 года, в ожидании опубликования стандарта ИСО.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/12
неофициальные документы GRSG-110-10, GRSG-110-11,
GRSG-110-12 и GRSG-110-28

15. Эксперт от Российской Федерации представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/12, содержащий предложение об исправлении редакционных ошибок в тексте Правил № 46 ООН на русском языке. GRSG приняла это предложение и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2016 года в качестве исправления к поправкам серии 03 и 04 к Правилам № 46 ООН.

16. Эксперт от Германии предложил также исправить положения пункта 6.2.1.2 о времени запаздывания устройств непрямого обзора с положениями пункта 6.2.2.3.4.3, касающимися систем видеокамер/видеомониторов (GRSG-110-28). GRSG одобрила предлагаемый текст, воспроизведенный ниже:

Пункт 6.2.1.2 изменить следующим образом:

«6.2.1.2 Если устройство непрямого обзора... то общий процесс сканирования, воспроизведения и возврата в исходное положение должен длиться в общей сложности не более **200 миллисекунд при комнатной температуре 22 °C ± 5 °C**».

17. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2016 года в качестве проекта дополнения 4 к поправкам серии 04 к Правилам № 46 ООН при условии окончательного одобрения GRSG на ее следующей сессии в октябре 2016 года.

18. От имени целевой группы (ЦГ) по Правилам № 46 ООН эксперт от Японии сообщил о прогрессе, достигнутом группой в ходе недавнего совещания, которое состоялось перед сессией GRSG. Он сделал сообщение о результатах национального исследования по вопросу о ДТП со смертельным исходом с участием пешеходов и автотранспортных средств, движущихся с низкой скоростью (GRSG-110-10). Он предложил экспертам GRSG представить результаты анало-

гичных исследований в своих странах, если таковые имеются. В заключение эксперт отметил, что во избежание подобных ДТП возможным решением могло бы стать принятие новых требований, в соответствии с которыми водитель должен видеть зону спереди и сзади в непосредственной близости от транспортного средства (GRSG-110-11). Он сослался на документ GRSG-110-12, в котором предлагается первый набор поправок к Правилам № 46 ООН. GRSG приветствовала подробную информацию, представленную Японией.

19. Эксперт от Германии сообщил о ряде проведенных в его стране исследований дорожно-транспортных происшествий подобного типа и высказался за то, чтобы решить эту проблему с использованием системы предупреждения, например системы помощи при вождении, во избежание ДТП по причине «мертвой зоны», о которых упоминается в пункте 22 (см. пункты 60–61 ниже), вместо применения бордюрных зеркал и устройств заднего вида, предложенных в документе GRSG-110-12. Эксперт от Соединенного Королевства проинформировал GRSG о проведенном его министерством исследовании по вопросам обнаружения уязвимых участников дорожного движения с использованием датчиков транспортного средства. Он подчеркнул, что проблема по-прежнему заключается в том, что для предотвращения столкновения у водителя должно быть достаточно времени для реагирования. Эксперт от Канады сообщил о ряде исследований, проведенных в его стране за последние пять лет в связи с дорожно-транспортными происшествиями, в которых большегрузные автомобили сбивали пешеходов и велосипедистов, и выразил полную поддержку деятельности GRSG по этому вопросу. Эксперт от Франции согласился с полученными замечаниями и высказался за применение системы обнаружения опасности и предупреждения водителя. Рассматривая обсуждаемую тему в более широкой перспективе, эксперт от МОПАП заявил, что Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) уже анализировала подробно системы обнаружения препятствий при разработке положений для Правил № 131 ООН, касающихся автоматических систем экстренного торможения (АСЭТ).

20. После обсуждения GRSG рекомендовал ЦГ действовать поэтапно и вернуться к обсуждению этого вопроса с учетом также транспортных средств малой и большой грузоподъемности. Исходя из этого, Председатель GRSG предложил всем экспертам принять участие в деятельности ЦГ и представить подробные данные об авариях таких транспортных средств с участием пешеходов и велосипедистов в своих странах. GRSG решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей следующей сессии и сохранить документ GRSG-110-12 в своей повестке дня в качестве справочного.

VII. Правила № 55 (механические сцепные устройства) (пункт 6 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/4

21. Эксперт от Польши проинформировал GRSG о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/4, в котором предлагается включить в Правила № 55 ООН поправку, предусматривающую введение в действие нового ограничения на официальное утверждение типа компонента механических сцепных устройств, используемых на транспортных средствах категории M₁, только в том случае, если они предназначены для буксировки прицепов. Он сообщил о своем намерении представить GRRF документ для рассмотрения на ее следующей сессии в сентябре. GRSG одобрила такое намерение и решила исключить этот пункт из повестки дня.

VIII. Правила № 60 (органы, приводимые в действие водителем (мопеды/мотоциклы)) (пункт 7 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2016/27

22. Напоминая о своем решении, принятом на предыдущей сессии, GRSG рассмотрела предложение МАЗМ, касающееся идентификации органов управления, контрольных сигналов и индикаторов на двухколесных мотоциклах и мопедах. GRSG подтвердила принятие предложенных поправок к Правилам № 60 ООН, воспроизведенных в документе ECE/TRANS/WP.29/2016/27, и его передачу WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их предстоящих сессиях в июне 2016 года.

IX. Правила № 66 (прочность силовой структуры (автобусы)) (пункт 8 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/11
неофициальный документ GRSG-110-16

23. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/11, в котором предлагается изменить положения Правил № 66 ООН в отношении проникновения в остаточное пространство в ходе испытания на опрокидывание. Эксперт от Соединенного Королевства представил документ GRSG-110-16, в котором предлагается альтернативный текст.

24. В целом GRSG одобрила это предложение, однако отметила озабоченность по поводу формулировки «никакого риска контакта» («no risk of contact»). GRSG просила экспертов от Соединенного Королевства и МОПАП пересмотреть предложенный текст и решила возобновить рассмотрение документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/11 на своей следующей сессии и сохранить оба документа в повестке дня в качестве справочных.

X. Правила № 67 (транспортные средства, работающие на СНГ) (пункт 9 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2015/35
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/7
неофициальные документы GRSG-110-13 и GRSG-110-25

25. Эксперт от ЕАСНГ представил документ GRSG-110-13, который заменяет его предложение ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2015/35 и в котором предлагаются новые положения, направленные на предотвращение поступления сжиженного нефтяного газа (СНГ) в бак с бензиновым или дизельным топливом и наоборот. GRSG отметила общую поддержку этого предложения. Учитывая оговорку эксперта от Франции в отношении необходимости дополнительного изучения, GRSG решила провести окончательное рассмотрение этого предложения на своей следующей сессии в октябре 2016 года и поручила секретариату распространить документ GRSG-110-13 с официальным условным обозначением.

26. Напомнив о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/7, эксперт от Нидерландов представил документ GRSG-110-25 о внесении поправок в положения Правил № 67 ООН, касающихся транспортных средств, работающих на

СНГ, с целью предусмотреть возможность применения шлангов класса 0/1 с соединительными муфтами, в которых используются другие патрубки, помимо изготовленных из цельнотянутых трубок. GRSG приняла к сведению ряд замечаний о необходимости подробных нормативов испытаний для целей официального утверждения типа и разъяснения обязанностей. Председатель GRSG предложил всем экспертам направить эксперту от Нидерландов свои замечания. GRSG решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей следующей сессии в октябре 2016 года на основе обновленного официального предложения Нидерландов, в котором будут учтены полученные замечания.

XI. Правила № 73 (боковые защитные устройства) (пункт 10 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/2
неофициальный документ GRSG-110-20-Rev.1

27. Эксперт от Соединенного Королевства напомнил GRSG о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/2 (на основе документа GRSG-109-17) по изменению области применения Правил для обеспечения того, чтобы как можно большее число транспортных средств оснащалось боковым защитным устройством. Эксперт от МАИАКП поддержал это предложение в принципе, однако высказался за то, чтобы предусмотреть отступления для некоторой пищевой продукции (GRSG-110-20-Rev.1). GRSG приняла к сведению ряд замечаний.

28. GRSG решила возобновить рассмотрение этой темы на своей следующей сессии и поручила секретариату сохранить документы ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/2 и GRSG-110-20-Rev.1 в повестке дня в качестве справочных. Исходя из этого, эксперт от Соединенного Королевства вызвался подготовить с учетом поступивших замечаний обновленный документ для рассмотрения на следующей сессии GRSG.

XII. Правила № 105 (транспортные средства ДОПОГ) (пункт 11 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2013/13 и Corr.1
неофициальный документ GRSG-110-07

29. GRSG отметила документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/13 (представленный секретариатом) по согласованию положений Правил № 105 ООН с положениями нового варианта Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) издания 2017 года. Эксперт от Нидерландов представил документ GRSG-110-07, в котором предлагаются некоторые исправления для документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/13.

30. GRSG приняла предложение, воспроизведенное в приложении III к настоящему докладу, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2016 года в качестве проекта поправок серии 06 к Правилам № 105 ООН при условии, что Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (WP.15) окончательно рассмотрит его на своей сессии в мае 2016 года, а GRSG – на своей следующей сессии в октябре 2016 года.
(Примечание секретариата: WP.15 одобрила предлагаемые поправки.)

ХIII. Правила № 110 (транспортные средства, работающие на КПП/СПГ) (пункт 12 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2015/36
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/6
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/8
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/9
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/10
неофициальные документы GRSG-110-05, GRSG-110-23,
GRSG-110-26 и GRSG-110-27

31. Эксперт от МОПАП напомнил об обсуждении на предыдущей сессии GRSG документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2015/36, в котором предлагается изменить положения Правил № 67 ООН с целью разрешить установку автономных отопителей на КПП для подогрева двигателя. Эксперт от Германии представил документ GRSG-110-27, уточняющий текст пункта 18.5.1.3.

32. GRSG приняла это предложение, воспроизводимое ниже, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях, намеченных на ноябрь 2016 года, в качестве проекта дополнения 5 к поправкам серии 01 к Правилам № 110 ООН.

Пункт 18.5.1.2 изменить следующим образом:

«18.5.1.3 Независимо от положений пункта 18.5.1.2

- а) автоматический клапан баллона может оставаться в открытом положении во время этапов контролируемой остановки и
- б) **в случае установки в отделении, где расположен обогреватель КПП, системы пожарной сигнализации автоматический(е) клапан(ы) баллона может (могут) открываться электронным блоком управления, для того чтобы обеспечить возможность его работы для подогрева охлаждающей жидкости двигателя».**

33. Напомнив экспертам GRSG о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/6, эксперт от ИСО внес на рассмотрение документ GRSG-110-05, в котором предлагаются дополнительные поправки к Правилам № 110 ООН, направленные на согласование требований к баллонам КПП с положениями стандарта ISO 11439:2013. GRSG приветствовала работу, выполненную ИСО. GRSG приняла к сведению ряд оговорок и запрос на детальное обоснование предложения о том, чтобы вместо воспроизведения положений, касающихся испытания, делать только ссылки на стандарты ИСО. Учитывая рекомендацию WP.29, GRSG подчеркнула необходимость статичных ссылок на международные стандарты, упоминаемые в предложении. Ряд экспертов просили предоставить им свободный доступ к этим стандартам. Секретариат указал на возможность размещения копий стандартов на веб-сайте GRSG, однако они будут защищены паролем, который будет распространен среди экспертов GRSG до предстоящей сессии GRSG.

34. После обсуждения эксперт от ИСО сообщил о своем намерении передать в секретариат текст наиболее важных стандартов, на которые делаются ссылки в его предложении. Он изъявил готовность в надлежащее время представить пересмотренный официальный документ, учитывающий полученные замечания, для внесения поправок в Правила № 110 ООН.

35. Эксперт от Нидерландов внес на рассмотрение документ GRSG-110-26 (заменяющий ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/8), в котором содержится предложение внести поправку в Правила № 110 ООН с целью допустить использование иных методов уплотнения, помимо тех, которые предусматривают использование уплотнительного конуса с углом 45°, во избежание требований, предусматривающих конструктивные ограничения. По этому предложению был высказан ряд замечаний.

36. GRSG приняла это предложение, которое воспроизводится ниже, и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2016 года в качестве части (см. пункт 32 выше) проекта дополнения 5 к поправкам серии 01 к Правилам № 110 ООН.

Приложение 4В, пункт 1.6.2.2 изменить следующим образом:

«1.6.2.2 **В качестве типа разъема для соединительной муфты шлангов используют:**

- a) уплотнительный конус накидной гайки типа, имеющего половинный вертикальный угол 45°, или
- b) **другие сцепные устройства, отвечающие требованиям к испытаниям, описанным в пункте 1.7, а также к испытаниям, упомянутым в приложениях 5А и 5В.**

В случае типа разъема с использованием мягкого уплотнительного элемента (например, уплотнительного кольца) тип выбранного материала подвергается испытанию в соответствии с приложениями 5D, 5F и 5G.

Сцепные устройства должны иметь дополнительные взаимозаменяющие части».

37. Эксперт от Нидерландов представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/9, направленный на исправление опечатки и уточнения нынешних положений Правил. Он внес также на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/10 с предложением включить положения, касающиеся топливного соединителя СПГ, как указано в стандарте ISO 12617:2015. По обоим предложениям был высказан ряд замечаний. Эксперт от Франции сделал оговорку в отношении необходимости дополнительного изучения вопроса о ссылке на стандарт ИСО в пункте 2.2 приложения 4J. После обсуждения GRSG приняла оба предложения, которые воспроизводятся ниже, и поручила секретариату передать их WP.29 и AC.1 для рассмотрения на сессиях в ноябре 2016 года в качестве части (см. пункты 32 и 36 выше) проекта дополнения 5 к поправкам серии 01 к Правилам № 110 ООН.

*Пункт 7.1, исправить «в пунктах 8.12–8.21» на «в пунктах 8.12– **8.22**».*

*Приложение 4А, пункт 4.2.4, исправить «класса 1 и класса 2» на «**класса 2**».*

*Приложение 4Н, пункт 2.2, исправить «5 секунд» на «**2** секунд».*

Приложение 4J

Пункт 2.2 исключить.

Пункт 3.1.6, в тексте на английском языке исправить «shall be not be» на «shall not be».

XIV. Правила № 116 (системы охранной сигнализации транспортных средств) (пункт 13 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2015/7
неофициальный документ GRSG-107-08

40. Напомнив о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2015/7, эксперт от МОПАП проинформировал GRSG о том, что по этому вопросу не было получено никакой новой информации. Он предложил возобновить его обсуждение на следующей сессии GRSG и вызвался подготовить пересмотренный документ. GRSG одобрила это предложение и решила сохранить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2015/7 в повестке дня в качестве справочного.

41. GRSG вновь рассмотрела документ GRSG-107-08 о возможном использовании инновационной системы, позволяющей открывать транспортное средство с помощью смартфона, а также вопрос о том, может ли бесшумный сигнал тревоги, поступающий в службу безопасности через Интернет, подпадать под требование официального утверждения типа. Эксперт от МОПАП разъяснил, что экспертам следует проводить различие между иммобилизаторами и системами запираания дверей. После обсуждения GRSG поддержала позицию Германии, в соответствии с которой, согласно существующему определению «ключа» в положениях Правил № 116 ООН, такие системы пока не могут официально утверждаться по типу конструкции. Было решено, что в случае обнаружения необходимости разрешить использование таких инновационных систем для целей активации или отключения иммобилизаторов и систем запираания дверей на транспортных средствах вначале в Правила № 116 ООН необходимо будет внести поправки.

XV. Правила № 118 (характеристики горения материалов) (пункт 14 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/3
неофициальный документ GRSG-110-02

42. Напомнив об обсуждении этого вопроса на предыдущей сессии GRSG, эксперт от Германии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/3, в котором предлагаются обновленные требования к испытаниям для электрических кабельных муфт и кабелепроводов. Эксперт от Финляндии предложил изменить также положения об испытаниях в приложении 8, касающиеся испытательного оборудования и размеров образцов (GRSG-110-02).

43. После обсуждения GRSG не смогла достичь полного согласия по этим предложениям и решила провести их окончательное обсуждение на своей следующей сессии. Поэтому секретариату было поручено сохранить оба документа в повестке дня, если не будет представлено пересмотренное предложение.

XVI. Правила № 121 (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов) (пункт 15 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2015/24
неофициальные документы GRSG-110-04, GRSG-110-06
и GRSG-110-14

44. Эксперт от Российской Федерации напомнил, что цель документов ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2015/24 и GRSG-110-14 состоит в том, чтобы включить в Правила № 121 ООН новый символ для органа управления и контрольного сигнала экстренного вызова. Это предложение получило полную поддержку GRSG. Однако было решено представить его параллельно с проектом новых правил по АСВЭС (пункт 47 ниже). Поэтому GRSG предпочла сохранить данный документ в повестке дня и просила секретариат распространить документ GRSG-110-14 под официальным условным обозначением.

45. GRSG отметила результаты недавней сессии GRE (GRSG-110-04) и просьбу о согласовании Правил № 121 ООН. В этой связи эксперт от Италии представил документ GRSG-110-06, направленный на уточнение положений Правил № 121 ООН в отношении указания неисправности источника света.

46. GRSG приняла это предложение, воспроизведенное в приложении IV, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2016 года в качестве проекта дополнения 9 к первоначальному варианту Правил № 121 ООН и проекта дополнения 1 к поправкам серии 01 к Правилам № 121 ООН.

XVII. Автоматические системы вызова экстренных оперативных служб (АСВЭС) (пункт 16 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRSG-110-15 и GRSG-110-22

47. Эксперт от Российской Федерации, являющийся председателем НРГ по АСВЭС, сообщил о результатах работы, проведенной группой (GRSG-110-22). Он обратил внимание GRSG на разные мнения экспертов, высказанные в ходе обсуждения требований в отношении эффективности в случае испытания на устойчивость устройств вызова экстренных оперативных служб при механическом воздействии (импульсное испытание). Он представил проект новых правил ООН по АСВЭС (GRSG-110-15) и отметил, что это пока еще не окончательный вариант предложения. Он проинформировал GRSG о решении группы двигаться вперед с использованием двухэтапного подхода и сообщил о намерении НРГ доработать базовое предложение к середине июля 2016 года для представления и принятия на следующей сессии GRSG в октябре 2016 года на основе официального документа.

48. GRSG приветствовала предложение, подготовленное НРГ. Эксперт от ЕК проинформировал GRSG о том, что законодательство ЕС по системам вызова экстренных оперативных служб (eCall) основано на ускорении/замедлении 65g. Эксперт от Нидерландов подчеркнул важность АСВЭС в качестве элемента безопасности транспортных средств и необходимость обеспечения их функционирования в случае серьезных аварий. Поэтому он высказался за то, чтобы согласовать требования проекта правил ООН по АСВЭС в отношении эффективности с требованиями правил ЕС. Эксперты от Японии и Российской Федера-

ции выразили обеспокоенность по поводу значительной стоимости испытательного оборудования, используемого для испытания на такое ускорение/замедление (65g). По их мнению, GRSG следует учитывать экономические последствия для технических служб. В качестве компромиссного решения эксперт от МОПАП предложил использовать двухэтапный подход и вначале принять новые правила ООН с показателем 60g, а затем перейти к более жестким требованиям, предусматривающим значение 65g, в качестве новой серии поправок к правилам. Эксперт от КСАОД поддержал такую позицию.

49. Поскольку GRSG не удалось достичь договоренности по этому вопросу, Председатель GRSG предложил всем экспертам проверить на национальном уровне практические возможности применения и долговечность испытательного оборудования, предназначенного для импульсного испытания с использованием значения 65g, и направить свои замечания по документу GRSG-110-15 не позднее конца июня 2016 года секретарю/председателю НРГ. Он предложил также экспертам от ЕК, Японии и Российской Федерации найти компромиссное решение по показателю эффективности для импульсного испытания с учетом реальных выгод в плане сохранения жизни между двумя импульсами. GRSG одобрила такое предложение и решила возобновить обсуждение этого вопроса на следующей сессии GRSG на основе официального документа.

XVIII. Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) (пункт 17 повестки дня)

Документация: неофициальные документы WP.29-168-12 и GRSG-110-24

50. Эксперт от МОПАП, в своем качестве специального представителя GRSG в НРГ по МОУТКТС, проинформировал GRSG о результатах, достигнутых в ходе недавних совещаний НРГ (WP.29-168-12). По итогам работы целевой группы, созданной GRSG на предыдущей сессии, он внес на рассмотрение документ GRSG-110-24, в котором предлагается ряд решений для уточнения области применения Правил № 116 ООН. GRSG дала положительную оценку этому документу и отметила ряд замечаний.

51. После обсуждения GRSG решила в будущем создать три отдельные правила ООН, касающиеся i) противоугонных устройств, ii) систем аварийной сигнализации и iii) иммобилизаторов. GRSG решила возобновить рассмотрение этой темы на своей следующей сессии в октябре 2016 года на основе конкретных предложений и поручила секретариату сохранить документ GRSG-110-24 в повестке дня в качестве справочного.

XIX. Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (СР.3) (пункт 18 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2015/30

52. Напомнив о цели ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2015/30, эксперт от МА3М сообщил о своем намерении представить для обсуждения на предстоящей сессии GRSG пересмотренное предложение относительно определения термина «двоенные колеса» с учетом замечаний, полученных от членов его организации.

53. GRSG приветствовала эту информацию и решила вернуться к рассмотрению данного вопроса на своей следующей сессии в октябре 2016 года на основе обновленного официального документа МАЗМ.

XX. Регистратор данных об аварии (пункт 19 повестки дня)

54. Ссылаясь на обсуждение этого вопроса на предыдущей сессии GRSG, эксперт от Соединенного Королевства сообщил, что НРГ по интеллектуальным транспортным системам (ИТС) и, в частности, ее подгруппа по автоматизированному вождению (ИТС/АВ) еще не обсуждали подробно необходимость разработки новых правил о факультативной установке на транспортных средствах регистратора данных об аварии (РДА), принимая во внимание технические параметры, которые должны храниться, а также доступ к данным и их безопасность. Эксперт от Германии проинформировал GRSG о том, что НРГ по автоматической функции рулевого управления (АФРУ) GRRF провела предварительное обсуждение вопроса о необходимости установки на автоматизированных транспортных средствах так называемой системы хранения данных для АФРУ (СХДА). Эксперт от МОПАП добавил, что группа по АФРУ в настоящее время решает, какие данные необходимо регистрировать и/или хранить. Он рекомендовал проводить различие между данными, собираемыми с помощью существующих «обычных» РДА, собираемыми данными, направляемыми для АСВЭС, и данными, которые будут собираться в рамках АФРУ.

55. GRSG подтвердила, что она намерена запросить мнение WP.29 о том, как двигаться вперед в деле координации мероприятий по регистрации и защиты данных в рамках вспомогательных рабочих групп WP.29 и их НРГ, занимающихся автоматизированным вождением, функциями рулевого управления и системами вызова экстренных оперативных служб. Председатель GRSG сообщил о своем намерении проконсультироваться по данному вопросу с WP.29 на его сессии в июне 2016 года.

56. Эксперт от Соединенного Королевства вызвался подготовить к следующей сессии GRSG предложение о возможных путях продвижения вперед с учетом рекомендаций WP.29. GRPE одобрила это предложение и решила возобновить рассмотрение данного вопроса на своей следующей сессии.

XXI. Глобальные технические правила № 6 (безопасные стекловые материалы) (пункт 20 повестки дня)

57. Эксперт от Республики Корея, являющийся председателем НРГ по стеклам для панорамных люков автомобилей (СПЛА), сообщил об итогах четвертого совещания, состоявшегося 25 апреля 2016 года в Женеве перед сессией GRSG. Он добавил, что НРГ решила прекратить свои исследования и рассмотрела первое предложение об ограничении печати керамическими красками. Он сообщил о намерении неофициальной группы вновь собраться в Гилхинге (Германия) 28 июня 2016 года для завершения работы над предложением по поправкам к Правилам ООН, касающимся безопасных стекловых материалов.

58. GRSG приветствовала значительный прогресс в работе, проводимой НРГ, и решила возобновить обсуждение этого вопроса на следующей сессии GRSG на основе конкретного предложения по поправкам, которое будет представлено неофициальной рабочей группой.

XXII. Поправки к правилам, касающимся объемного механизма определения точки Н (пункт 21 повестки дня)

59. Эксперт от Германии проинформировал GRSG о недавних переговорах с Обществом инженеров автомобильной промышленности (CAE) по вопросу о получении подробных чертежей и технических спецификаций, на которые сделаны ссылки в правилах ООН. Он добавил, что уже проинформировал WP.29 об этом на его сессии в ноябре 2015 года (см. доклад ECE/TRANS/WP.29/1118, пункт 42). GRSG приветствовала эту информацию и решила исключить данный пункт из повестки дня.

XXIII. Новые правила, касающиеся автоматических систем помощи при вождении (пункт 22 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRSG-109-19, GRSG-110-18-Rev.1 и GRSG-110-19

60. Эксперт из Израиля сделал сообщение (GRSG-110-19) о необходимости разработки новых технических положений, касающихся систем обнаружения «мертвой зоны» и систем предупреждения, а также установки таких систем, предназначенных для недопущения столкновения, на большегрузных транспортных средствах и о всеобщей поддержке этой идеи. Ссылаясь на документ GRSG-109-19, представленный на предыдущей сессии, эксперт от Германии внес на рассмотрение документ GRSG-110-18-Rev.1 о нынешнем состоянии разработки процедур испытаний для проекта новых правил, касающихся автоматических систем помощи при вождении (АСПВ), во избежание подобных ДТП по причине «мертвых зон» с помощью системы информирования и предупреждения водителя. Он сообщил о результатах нескольких сценариев испытания большегрузных транспортных средств с предлагаемым испытательным маневром. В заключение он отметил, что исследования еще продолжаются. GRSG приветствовала эти сообщения и приняла к сведению ряд замечаний.

61. После обсуждения GRSG решила продолжить работу на основе двухэтапного подхода: i) подготовить новые требования для систем предупреждения водителя и ii) затем изучить возможность разработки дополнительных требований в отношении автоматических тормозных систем. GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии на основе первого проекта новых правил ООН, касающихся АСПВ, который, как ожидается, будет представлен Германией.

XXIV. Прочие вопросы (пункт 23 повестки дня)

А. Эффективность основанных на программном обеспечении систем, подпадающих под действие правил ООН

Документация: неофициальный документ WP.29-168-15

62. Ссылаясь на решение WP.29, принятое на его сессии в марте 2016 года (ECE/TRANS/WP.29/1120, пункт 38), секретарь GRRF сообщил об итогах обсуждения, состоявшегося в рамках GRRF в контексте МОУТКТС (WP.29-168-

15), а также по вопросу об эффективности автомобильных систем (например, систем контроля давления в шинах) в иных условиях, чем те, которые опробуются в соответствии с предписанными процедурами испытаний. Он добавил, что некоторые системы безопасности, в частности системы, в которых используется программное обеспечение, могут быть предназначены для работы только в ограниченных условиях испытаний, а не во всех соответствующих условиях вождения.

63. GRSG приняла эту информацию к сведению и согласилась с необходимостью обсуждения вспомогательными рабочими группами Всемирного форума возможных рисков, связанных с применением таких систем. Однако GRSG полагала, что органам по официальному утверждению типа следует опираться на положения действующих правил ООН, касающихся испытаний, и не следует заниматься сбором только негативных данных в ходе процедуры официального утверждения типа.

В. Уведомление относительно предлагаемых правил по безопасности городских и междугородных автобусов

64. Секретариат проинформировал GRSG об уведомлении относительно предлагаемых правил в Соединенных Штатах Америки, касающихся безопасности городских и междугородных автобусов, разработку которых начала Национальная администрация безопасности дорожного движения.

65. GRSG приветствовала это сообщение и отметила, что более подробная информация имеется по адресу www.nhtsa.gov/About+NHTSA/Press+Releases/nhtsa-nprm-additional-motorcoach-safety-04252016.

С. Выражение признательности г-ну Пройссеру и г-ну Айрально

66. Узнав о том, что д-р Клаус Пройссер (Германия) выходит на пенсию, GRSG поблагодарила его за значительный вклад в работу GRSG в течение последних десятилетий, и в особенности за его самоотверженное выполнение обязанностей Председателя НРГ по безопасному остеклению GRSG начиная с 2011 года.

67. GRSG отметила, что г-н Луи-Сильвен Айраль (ККАОД) также решил уйти в отставку и больше не будет приезжать на сессии. GRSG высоко оценила его неизменную поддержку в течение всех лет участия в сессиях. GRSG выразила обоим экспертам признательность за их плодотворный труд продолжительными аплодисментами и пожелала им долгой и счастливой жизни после выхода на пенсию.

XXV. Предварительная повестка дня 111-й сессии

68. Была утверждена следующая предварительная повестка дня 111-й сессии GRSG, которая состоится в Женеве с 11 (с 9 ч. 30 м.) по 14 (до 12 ч. 30 м.) октября 2016 года¹:

1. Утверждение повестки дня.
2. Правила № 107 (транспортные средства категорий М₂ и М₃).
3. Правила № 39 (механизм для измерения скорости/одометр).
4. Правила № 43 (безопасное остекление).
5. Правила № 46 (устройства непрямого обзора).
6. Правила № 66 (прочность силовой структуры (автобусы)).
7. Правила № 67 (транспортные средства, работающие на СНГ).
8. Правила № 73 (боковые защитные устройства).
9. Правила № 110 (транспортные средства, работающие на КПП и СПГ).
10. Правила № 116 (системы охранной сигнализации транспортных средств).
11. Правила № 118 (характеристики горения материалов).
12. Правила № 121 (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов).
13. Автоматические системы вызова экстренных оперативных служб (АСВЭС).
14. Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС).
15. Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (СР.3).
16. Бортовые электронные системы хранения данных.
17. Глобальные технические правила № 6 (безопасные стекловые материалы).
18. Новые правила, касающиеся автоматических систем помощи при вождении (АСПВ).
19. Выборы должностных лиц.
20. Прочие вопросы.

¹ GRSG приняла к сведению, что крайний срок для представления официальных документов в секретариат ЕЭК ООН – 15 июля 2016 года, т.е. за 12 недель до начала сессии.

Приложение I

Перечень неофициальных документов, рассмотренных в ходе сессии

Перечень неофициальных документов (GRSG-110-...), 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 110 th session of GRSG (26 - 29 April 2016)	(f)
2	(Finland) Proposal for Supplement 3 to the 02 series of amendments and Supplement 1 to the 03 series of amendments to Regulation No. 118 (Burning behaviour)	(d)
3	(Romania/CLCCR/OICA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 107 (Buses and coaches)	(b)
4	(Secretariat) GRE Comments to UN Regulations Nos. 107 (Buses and coaches) and 121 (Identification of controls, tell-tales and indicators)	(f)
5	(ISO) Proposal for amendments to Regulation No. 110 (Specific components for CNG)	(e)
6	(France/Germany/Italy) UN Regulation No. 121 (Identification of controls, tell-tales and indicators) - Draft proposal for Supplement 1 to the 01 series of amendments	(a)
7	(Netherlands) Draft Corrigendum to ECE/TRANS/WP.29/2106/13 (UN Regulation No. 105 - ADR vehicles)	(b)
8-Rev.1	(OICA) Applicability of UN Regulations to trolley buses	(f)
9	(OICA) Proposal for amendments to Series 04 to 07 of Regulation No. 107 (M2 and M3 vehicles)	(b)
10	(Japan) Study of pedestrian's fatal accidents (vs. motor vehicles at low speed) in Japan	(f)
11	(Japan) Requirement for the view of the vehicle's surroundings and rear	(f)
12	(Japan) Proposal for amendments to Regulation No. 46 (Devices for indirect vision)	(d)
13	(AEGPL) Proposal for amendments to the 01 series of amendments to Regulation No. 67 (Equipment for Liquefied Petroleum Gas)	(c)
14	(AECS) Proposal to amend ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2015/24 (UN Regulation No. 121)	(c)
15	(AECS) Regulation No. XXX on uniform provisions concerning the approval of Accident Emergency Call Devices (AECD), vehicles with regard to the installation of an AECD of an approved type and vehicles with regard to their AECS	(e)
16	(UK) Proposal for the 02 series of amendments to Regulation No. 66 (Strength of superstructure (buses))	(d)
17	(FIA) Protection against mileage fraud - Current status in ITS-AD	(f)
18-Rev.1	(Germany) Draft Regulation on driver assist systems to avoid blind spot accidents	(f)
19	(Israel) Blind Spot Detection and Warning	(f)
20-Rev.1	(CLCCR) Proposal for amendments to Regulation No. 73 (Lateral protection devices)	(d)
21	(Italy) Proposal for supplements to the 05, 06 and 07 series of amendments to UN Regulation No. 107 (Buses and coaches)	(b)
22	(AECS Chair) Progress report of GRSG informal group on Accident Emergency Call Systems (AECS)	(f)
23	(France) Proposal for amendments to Regulation No. 110 (CNG and LNG vehicles)	(c)
24	(IWVTA) Proposal for amendments to Regulation No. 116 (Protection of vehicles against unauthorized use)	(d)
25	(The Netherlands) Proposal for amendments to Regulation No. 67 (LPG vehicles)	(e)

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
26	(The Netherlands) Proposal for amendments to Regulation No. 110 (CNG and LNG vehicles)	(b)
27	(Germany) Proposal for amendments to Regulation No. 110	(b)
28	(Germany) Proposal for a supplement to the 04 series of amendments to Regulation No. 46 (Devices for indirect vision)	(b)

Перечень распространенных неофициальных документов, связанных с предыдущей сессией GRSG или WP.29 (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	(f)
GRSG-107-08	(Germany) UN Regulation No. 116 and innovative vehicle alarm systems / anti-theft systems	(f)
GRSG-109-13	(EC) Proposal for amendments to the 01 series of amendments to Regulation No. 39 (Speedometer)	(e)
GRSG-109-19	(Germany) Information on requirements for driver assistance systems for heavy goods vehicles addressing blind spot accidents	(f)
WP.29-168-12	(IWVTA) Report to 168th WP.29 session from the 20th IWVTA Informal Group meeting	(f)
WP.29-168-15	(Secretariat) The performance of automotive systems in conditions other than those tested in the framework of type-approval or self-certification	(f)

Notes:

- a) Adopted/endorsed with no change for consideration at WP.29.
- b) Adopted/endorsed with changes for consideration at WP.29.
- c) Resume consideration on the basis of an official document.
- d) Kept as reference document/continue consideration.
- e) Revised proposal for the next session.
- f) Consideration completed or to be superseded.

Приложение II

Проекты дополнений к поправкам серии 04, 05, 06 и 07 к Правилам № 107 (пункт 5) (заменяют ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2015/21)

Приложение 3

Пункт 7.7.5.1 изменить следующим образом:

«7.7.5.1 ...

На транспортных средствах классов II, III и V контрольное устройство, указанное на рис. 6 в приложении 4, может касаться любого экрана или устройства визуального отображения, установленного на потолке над проходом. Максимальное усилие, необходимое для перемещения любого такого экрана или устройства визуального отображения в сторону при применении контрольного устройства в проходе в обоих направлениях, не должно превышать 35 ньютонов. Это максимальное усилие прилагают к середине нижнего края экрана или устройства визуального отображения в обоих направлениях поочередно до тех пор, пока экран или устройство визуального отображения не достигнет положения, которое позволяет свободно перемещать контрольное устройство. После смещения экрана или устройства визуального отображения они должны оставаться в таком положении и не должны возвращаться в первоначальное положение.

Если в салоне транспортного средства класса I, II или A установлен барьер, то контрольное устройство, указанное на рис. 6 приложения 4, может касаться этого барьера при условии, что максимальное усилие, необходимое для перемещения такого барьера в сторону и прилагаемое перпендикулярно ему, не превышает 50 ньютонов в точке соприкосновения контрольного устройства, указанного на рис. 6 приложения 4, и этого барьера.

Максимальное усилие прилагают в обоих направлениях движения контрольного устройства.

Если транспортное средство оборудовано подъемником, установленным рядом с барьером, то барьер может быть временно заблокирован во время работы подъемника».

Пункты 7.7.8.4.1 и 7.7.8.4.2 изменить следующим образом:

«7.7.8.4 Расстояние между сиденьями (см. приложение 4, рис. 12А и 12В)

7.7.8.4.1 Если сиденья установлены в одном направлении, то расстояние между передней стороной спинки сиденья и задней стороной спинки расположенного впереди сиденья (размер Н) при измерении по горизонтали, параллельно продольной плоскости транспортного средства, и на любой высоте над полом между верхней поверхностью подушки сиденья и точкой на высоте 620 мм над уровнем пола должно составлять не менее:

<i>H</i>	
Классы I, A и B	650 мм
Классы II и III	680 мм

7.7.8.4.2 Все измерения проводят при несжатых подушках и спинках сидений с использованием контрольного шаблона, показанного в приложении 4 на рис. 12В».

Приложение 3, пункт 7.7.8.5.3 изменить следующим образом:

«7.7.8.5.3 Минимальное число мест для лиц приоритетной категории, отвечающих требованиям пункта 3.2 приложения 8, составляет четыре в транспортных средствах класса I, два в транспортных средствах класса II и одно в транспортных средствах класса A. **В случае транспортных средств класса III или класса B, подпадающих под действие требований приложения 8, минимальное число мест для лиц приоритетной категории составляет два в транспортных средствах класса III и одно в транспортных средствах класса B.**

Откидное сиденье не может служить местом для лиц приоритетной категории».

Приложение 4, рис. 12 изменить следующим образом:

«Рис. 12А

Расстояние между сиденьями...

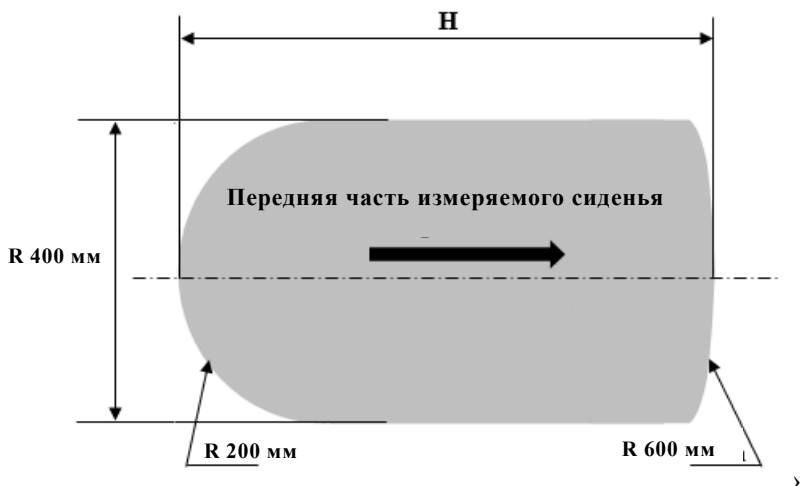
...

Рис. 12В

Контрольный шаблон для измерения точки Н

(см. приложение 3, пункт 7.7.8.4.2)

Толщина шаблона: максимум 5 мм



Приложение III

Проект поправок серии 06 к Правилам № 105 (пункт 30) (заменяет ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2016/13)

Пункт 3.2.2 изменить следующим образом:

«3.2.2 обозначение транспортного средства в соответствии с пунктом 9.1.1.2 ДОПОГ (EX/II, EX/III, AT, FL, MEMU)»;

Пункт 5.1, таблица, изменить следующим образом:

«

Технические характеристики		Обозначение транспортного средства (в соответствии с главой 9.1 приложения В к ДОПОГ)				
		EX/II	EX/III	AT	FL	
5.1.1	Электрооборудование					
5.1.1.1	Общие положения	X	X	X	X	
5.1.1.2.1	Кабели	X	X	X	X	
5.1.1.2.2	Дополнительная защита	X	X	X	X	
5.1.1.3	Плавкие предохранители и автоматические выключатели	X	X	X	X	
5.1.1.4	Аккумуляторные батареи	X	X	X	X	
5.1.1.5.	Освещение	X	X	X	X	
5.1.1.6	Электрические соединения	X	X	X	X	
5.1.1.7	Напряжение	X	X			
5.1.1.8	Главный переключатель аккумуляторных батарей		X		X	
5.1.1.9	Электроцепи, постоянно находящиеся под напряжением					
5.1.1.9.1					X	
5.1.1.9.2			X			
5.1.2	Тормозное оборудование					
5.1.2.1		X	X	X	X	
5.1.3	Предотвращение опасности возникновения пожара					

Технические характеристики		Обозначение транспортного средства (в соответствии с главой 9.1 приложения В к ДОПОГ)				
		EX/II	EX/III	AT	FL	
5.1.3.2	Топливные баки	X	X		X	
5.1.3.3	Двигатель	X	X		X	
5.1.3.4	Система выпуска отработавших газов	X	X		X	
5.1.3.5	Износостойкая тормозная система транспортного средства	X	X	X	X	
5.1.3.6	Топливные обогревательные приборы					
5.1.3.6.1		X	X	X	X	
5.1.4	Устройство ограничения скорости	X	X	X	X	
5.1.5	Сцепные устройства автотранспортных средств и прицепов	X	X	X	X	
5.1.6	Предупреждение других рисков, связанных с топливом			X	X	

»

Пункт 5.1.1.1 изменить следующим образом:

«5.1.1.1 Общие положения

Установка должна быть сконструирована, выполнена и снабжена средствами защиты так, чтобы при нормальных условиях эксплуатации транспортных средств она не могла вызвать случайного возгорания или короткого замыкания.

Установленное электрооборудование в целом должно удовлетворять положениям пунктов 5.1.1.2–5.1.1.9 в соответствии с таблицей, приведенной в пункте 5.1».

Включить новые пункты 5.1.1.2.1 и 5.1.1.2.2 следующего содержания:

«5.1.1.2.1 Кабели

Ни один из кабелей электрической цепи не должен пропускать ток, сила которого превышает допустимое значение для такого кабеля. Провода должны быть соответствующим образом изолированы.

Кабели должны быть пригодны для условий зоны транспортного средства, в которой их предполагается использовать, таких как температурный диапазон и водостойкость, указанных в стандартах ISO 16750-4:2010 и ISO 16750-5:2010.

Кабели должны соответствовать стандарту ISO 6722-1:2011, включая исправление Corr. 01:2012, или ISO 6722-2:2013.

Кабели должны быть надежно закреплены и расположены так, чтобы они были защищены от механических и термических воздействий.

5.1.1.2.2 Дополнительная защита

Кабели, расположенные позади кабины водителя и на прицепах, должны быть дополнительно защищены, с тем чтобы минимизировать любое случайное возгорание или короткое замыкание в случае удара или деформации.

Дополнительная защита должна выдерживать нормальные условия эксплуатации транспортного средства.

Дополнительная защита отвечает надлежащим требованиям, если используются многожильные кабели, соответствующие стандарту ISO 14572:2011 или одному из примеров, приведенных на рис. 1–4 ниже, или другой конфигурации, обеспечивающей такую же эффективную защиту.

Кабели датчиков частоты вращения колес не нуждаются в дополнительной защите.

Считается, что транспортные средства EX/II, являющиеся автофургонами, в которых электропроводка, находящаяся за кабиной водителя, защищена корпусом, отвечают этому требованию.

Рис. 1



Рис. 2

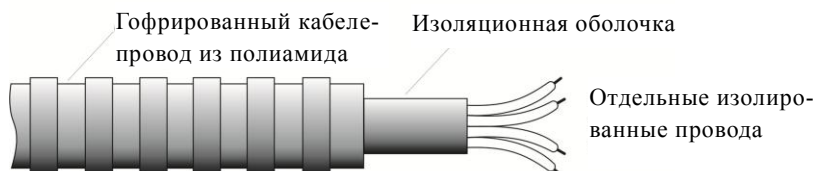


Рис. 3

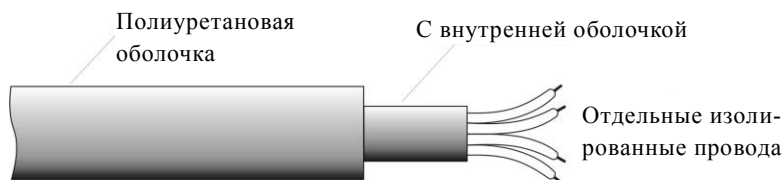
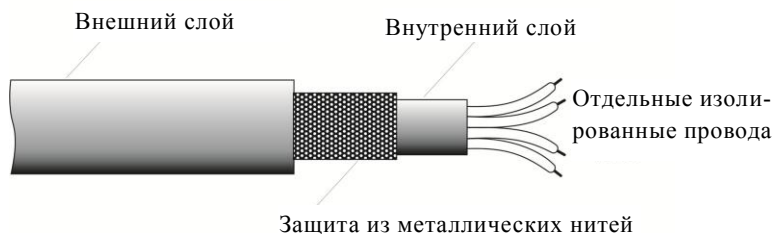


Рис. 4



»

Пункт 5.1.1.2.1 (прежний), изменить нумерацию на 5.1.1.3 и изложить в следующей редакции:

«5.1.1.3 Предохранители и автоматические выключатели

Все электрические цепи должны быть защищены плавкими предохранителями или автоматическими выключателями, кроме электрических цепей:

- a) от **аккумуляторной** батареи до системы холодного пуска;
- b) от **аккумуляторной** батареи до генератора переменного тока;
- c) от генератора переменного тока до блока плавких предохранителей или автоматических выключателей;

- d) от аккумуляторной батареи до стартера;
- e) от аккумуляторной батареи до управляющего блока износоустойчивой тормозной системы (см. пункт 5.1.2.1), если эта система является электрической или электромагнитной;
- f) от аккумуляторной батареи до электрического механизма подъема оси балансира тележки.

Вышеупомянутые незащищенные электрические цепи должны иметь минимальную протяженность».

Пункт 5.1.1.2.2 (прежний) исключить.

Пункт 5.1.1.4 изменить следующим образом:

«5.1.1.4 Аккумуляторные батареи

Клеммы аккумуляторной батареи должны быть электрически изолированы или находиться под **изолирующей крышкой. Аккумуляторные батареи, которые могут выделять воспламеняющийся газ и которые** не расположены под капотом двигателя, должны быть помещены в вентилируемый контейнер».

Пункты 5.1.1.6.2 и 5.1.1.6.3 (прежние), изменить нумерацию на 5.1.1.5 и 5.1.1.6 и изложить в следующей редакции:

«5.1.1.5 Освещение

Применение **источников света** с винтовым цоколем не допускается.

5.1.1.6 Электрические соединения **между автотранспортными средствами и прицепами**

5.1.1.6.1 Электрические соединения должны быть устроены так, чтобы **исключить возможность:**

- a) **попадания влаги и грязи; подключенные части** должны иметь защиту степени **по крайней мере IP54** в соответствии с МЭК 60529;
- b) **непреднамеренного разъединения; соединения должны удовлетворять требованиям, приведенным в пункте 5.6 ISO 4091:2003.**

5.1.1.6.2 **Считается, что требования пункта 5.1.1.6.1 соблюдаются:**

- a) **в случае стандартизированных соединителей, предназначенных для конкретных целей в соответствии с ISO 12098:2004⁵, ISO 7638:2003⁵, EN 15207:2014⁵ или ISO 25981:2008⁵;**
- b) **в том случае, если электрические соединения являются частью автоматизированных сцепных устройств (см. Правила № 55).**

⁵ ISO 4009, на который содержится ссылка в указанном стандарте, не применяется».

Включить новый пункт 5.1.1.6.3 следующего содержания:

«5.1.1.6.3 Электрические соединения для других целей, касающихся надлежащего функционирования транспортных средств или их оборудования, могут быть использованы при условии, что они соответствуют требованиям пункта 5.1.1.6.1».

Включить новый пункт 5.1.1.7 следующего содержания:

«5.1.1.7 Напряжение

Номинальное напряжение в системе электрооборудования не должно превышать 25 В переменного тока или 60 В постоянного тока.

Более высокое напряжение допускается в гальванически изолированных частях электрической системы при условии, что эти части не находятся в периметре по меньшей мере 0,5 м от наружной части грузового отделения или бака.

Кроме того, системы, работающие на напряжении свыше 1 000 В переменного тока или 1 500 В постоянного тока, должны быть помещены в закрытый корпус.

В случае ксеноновых огней допускается использование только тех из них, которые оснащены интегрированными стартерами».

Пункты 5.1.1.3–5.1.1.3.2 (прежние), изменить нумерацию на 5.1.1.8–5.1.1.8.2 и изложить в следующей редакции:

«5.1.1.8 Главный выключатель аккумуляторной батареи

5.1.1.8.1 Выключатель, предназначенный для разрыва электрических цепей, должен быть расположен как можно ближе к аккумуляторной батарее. Если используется однополюсный выключатель, то он должен быть установлен на проводе питания, а не на проводе заземления.

5.1.1.8.2 Устройство, управляющее выключателем, должно быть расположено в кабине водителя. Оно должно быть легкодоступным для водителя и иметь четкую маркировку. Оно должно быть защищено от случайного воздействия. Такая защита обеспечивается кожухом, необходимостью двойного нажатия или другими средствами. Могут быть установлены дополнительные управляющие устройства при условии, что они имеют четкую маркировку и защищены от случайного воздействия. Если управляющее(ие) устройство(а) имеет(ют) электрический привод, то цепи управляющего(их) устройства (устройств) должны соответствовать требованиям пункта **5.1.1.9».**

Включить новый пункт 5.1.1.8.3 следующего содержания:

«5.1.1.8.3 Выключатель должен размыкать цепи в течение 10 секунд после активации управляющего устройства».

Прежние пункты 5.1.1.3.3 и 5.1.1.3.4, изменить нумерацию на 5.1.1.8.4 и 5.1.1.8.5 и изложить в следующей редакции:

«**5.1.1.8.4** Выключатель должен иметь оболочку, обладающую защитой степени IP65 в соответствии со стандартом МЭК 60529.

5.1.1.8.5 Контакты подсоединения кабелей к главному переключателю аккумуляторных батарей должны иметь степень защиты IP54 **в соответствии со стандартом МЭК 60529**. Однако этого не требуется, если указанные кабели находятся в кожухе, которым может служить ящик аккумуляторной батареи. В этом случае достаточно изолировать контакты с целью защиты от короткого замыкания, например с помощью резинового колпачка».

Прежние пункты 5.1.1.5–5.1.1.5.2, изменить нумерацию на пункты 5.1.1.9–5.1.1.9.2 и изложить в следующей редакции:

«**5.1.1.9** Цепи, постоянно находящиеся под напряжением

5.1.1.9.1 а) Части электрооборудования, включая питающие провода, которые остаются под напряжением при разомкнутых контактах главного переключателя аккумуляторных батарей, должны быть рассчитаны на использование в опасных зонах. Такое оборудование должно отвечать **общим** требованиям стандарта МЭК 60079⁴, части 0 и 14, и дополнительным применимым требованиям стандарта МЭК 60079, части 1, 2, 5, 6, 7, 11, 15 или 18.

б) Для применения стандарта МЭК 60079, часть 14, используется следующая классификация:

Электрооборудование, постоянно находящееся под напряжением, включая питающие провода, которое не подпадает под действие пунктов 5.1.1.4 и **5.1.1.8**, должно отвечать требованиям для **зоны 1** в отношении электрооборудования в целом либо требованиям для **зоны 2** в отношении электрооборудования, расположенного в кабине водителя. Должны соблюдаться требования для группы взрывоопасности ПС, класс температуры Т6.

Однако постоянно находящееся под напряжением электрооборудование, установленное в среде, где температура, определяемая находящимся там же неэлектрическим оборудованием, превышает предельную температуру для класса Т6, должно соответствовать температурному классу не менее Т4.

в) Провода питания электрооборудования, постоянно находящегося под напряжением, либо должны соответствовать требованиям стандарта МЭК 60079, часть 7 («Повышенная безопасность»), и быть защищены плавким предохранителем или автоматическим выключателем, установленным как можно ближе к источнику питания, либо в случае «принципиально безопасного оборудования» должны быть защищены барьером безопасности, размещенным как можно ближе к источнику питания.

- 5.1.1.9.2** Коммуникации для электрооборудования, которое должно находиться под напряжением при разомкнутом положении главного выключателя аккумуляторной батареи, идущие в обход выключателя, должны быть защищены от перегрева с помощью соответствующих устройств, таких как плавкий предохранитель, автоматический выключатель или барьер безопасности (ограничитель тока).

⁴ Требования стандарта МЭК 60079, часть 14, не преваляют над требованиями настоящих Правил».

Пункты 5.1.1.6 и 5.1.1.6.1 исключить.

Пункты 5.1.3–5.1.3.1 (прежние), изменить нумерацию на 5.1.2–5.1.2.1 и изложить в следующей редакции:

«5.1.2 Тормозное оборудование

- 5.1.2.1** Транспортные средства **ЕХ/II**, **ЕХ/III**, **АТ**, **FL** и **MEMU** должны отвечать всем соответствующим требованиям Правил № 13, включая требования приложения 5».

Пункты 5.1.2 и 5.1.2.1 (прежние), изменить нумерацию на 5.1.3 и 5.1.3.1.

Пункт 5.1.2.2 (прежний) исключить.

Пункты 5.1.2.3 и 5.1.2.3.1 (прежние), изменить нумерацию на 5.1.3.2 и изложить в следующей редакции:

«5.1.3.2 Топливные баки и баллоны

Топливные баки и баллоны для подачи топлива в двигатель транспортного средства должны отвечать следующим требованиям:

- а)** В случае любой утечки **в нормальных условиях перевозки жидкое топливо или жидкая фаза газообразного топлива** должно(а) стекать на землю и не попадать на груз или нагретые части транспортного средства.
- б)** Топливные баки для жидких видов топлива должны соответствовать положениям Правил № 34. Топливные баки, содержащие бензин, должны быть оборудованы эффективным пламеуловителем, расположенным у заливного отверстия, или затвором, герметично закрывающим это отверстие. Топливные баки и баллоны для СПГ и КПГ должны удовлетворять соответствующим требованиям Правил № 110. Топливные баки для СНГ должны удовлетворять соответствующим требованиям Правил № 67.
- в)** Выпускное(ые) отверстие(я) устройств для сброса давления и/или клапанов для сброса давления топливных баков, содержащих газообразное топливо, должно(ы) быть направлено(ы) в сторону от воздухозаборных систем, топливных баков, груза или нагретых элементов транспортного средства, и выходящие из них газы не должны проникать в замкнутые пространства, другие транспортные средства, наружные воздухозаборные системы (например, системы кондиционирования воздуха), воздухозаборники двигателя или системы выхлопа двигателя. Патрубки

топливной системы не должны устанавливаться на корпусе, содержащем груз».

Пункт 5.1.2.3.2 (прежний) исключить.

Пункт 5.1.2.4 (прежний), изменить нумерацию на 5.1.3.3 и изложить в следующей редакции:

«5.1.3.3 Двигатель

Двигатель транспортного средства должен быть оборудован и расположен таким образом, чтобы груз не подвергался какой-либо опасности нагревания или воспламенения. **Использование КПГ или СПГ в качестве топлива допускается только в том случае, если элементы специального оборудования для КПГ и СПГ официально утверждены в соответствии с Правилами № 110 и соответствуют положениям пункта 5.1.1. Установка на транспортном средстве должна соответствовать техническим требованиям пункта 5.1.1 и Правил № 110. Использование СНГ в качестве топлива допускается только в том случае, если элементы специального оборудования для СНГ официально утверждены в соответствии с Правилами № 67 и соответствуют положениям пункта 5.1.1. Установка на транспортном средстве должна соответствовать техническим требованиям пункта 5.1.1 и Правил № 67. В случае транспортных средств ЕХ/II и ЕХ/III в качестве двигателя должен использоваться двигатель с воспламенением от сжатия, работающий только на жидком топливе с температурой вспышки выше 55 °С. Использование газов не допускается».**

Пункты 5.1.2.5–5.1.2.7.1 (прежние), изменить нумерацию на 5.1.3.4–5.1.3.6.1.

Пункт 5.1.5 изменить следующим образом:

«5.1.5 Сцепные устройства автотранспортных средств и прицепов

Сцепные устройства **автотранспортных средств и прицепов** должны соответствовать техническим требованиям Правил № 55».

Включить новые пункты 5.1.6 и 5.1.6.1 следующего содержания:

«5.1.6 Предупреждение других рисков, связанных с топливом

5.1.6.1 Топливные системы двигателей, работающих на СПГ, должны быть оборудованы и расположены таким образом, чтобы груз не подвергался какой-либо опасности в результате охлаждения газа».

Пункты 10–10.4 изменить следующим образом:

«10. Переходные положения

10.1 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии **06** ни одна Договаривающаяся сторона, применяющая настоящие Правила, не отказывает в предоставлении официальных утверждений ЕЭК на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии **06**.

- 10.2 Начиная с 1 апреля **2018** года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальные утверждения ЕЭК только в том случае, если тип транспортного средства, подлежащий официальному утверждению, соответствует требованиям настоящих Правил с внесенными в них поправками серии **06**.
- 10.3 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают предоставлять официальные утверждения и распространения таких официальных утверждений в отношении тех типов транспортных средств, которые отвечают требованиям настоящих Правил с внесенными в них поправками предыдущих серий, до 31 марта **2018** года.
- 10.4 Ни одна Договаривающаяся сторона, применяющая настоящие Правила, не отказывает в предоставлении национального или регионального официального утверждения типа транспортного средства, официально утвержденного на основании поправок серии **06** к настоящим Правилам».

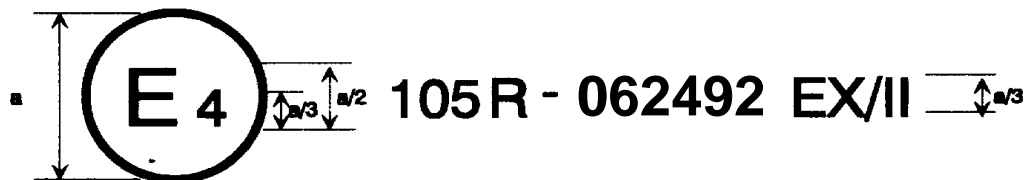
Приложение 1, пункт 4 изменить следующим образом:

- «4. Обозначение транспортного средства (EX/II, EX/III, FL, AT, MEMU):.....»

Приложение 2 изменить следующим образом:

«Схемы знаков официального утверждения

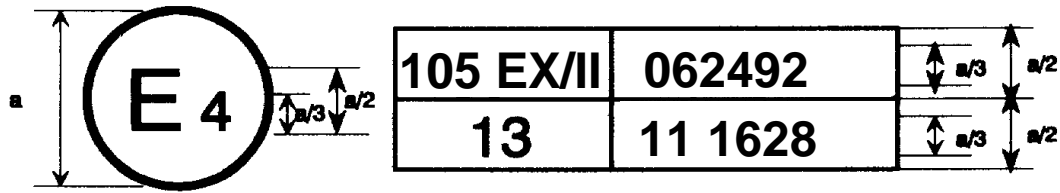
Образец А
(см. пункт 4.4 настоящих Правил)



$a = 8$ мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает на то, что соответствующий тип транспортного средства, предназначенного для перевозки опасных грузов, официально утвержден в Нидерландах (Е 4) на основании Правил № 105 под номером официального утверждения **062492** и обозначен как EX/II (в соответствии с пунктом 9.1.1.2 приложения В к ДОПОГ). Первые две цифры номера официального утверждения означают, что официальное утверждение предоставлено в соответствии с требованиями Правил № 105 с внесенными в них поправками серии **06**.

Образец В
(см. пункт 4.5 настоящих Правил)



$a = 8$ мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает на то, что соответствующий тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (Е 4) на основании правил № 105 и 13¹. Первые две цифры номеров официального утверждения означают, что на момент предоставления соответствующих официальных утверждений Правила № 105 включали поправки серии **06**, а Правила № 13 уже включали поправки серии 11.

¹ Второй номер Правил приведен только в качестве примера».



Приложение IV

Проект дополнения 9 к Правилам № 121 и проект дополнения 1 к поправкам серии 01 к Правилам № 121 (пункт 46)

В таблице 1, строки 2 и 19, добавить ссылку на сноску¹⁸:

«Таблица 1

Условные обозначения, их освещение и цвета

№	Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4	Колонка 5
	Позиция	Условное обозначение ²	Функция	Освещение	Цвет
...
2.	Ближний свет	 1, 6, 13, 18	Орган управления	Нет	
			Контрольный сигнал	Да	Зеленый
...
19.	Передние габаритные огни, боковые габаритные огни и/или контурные огни	 1, 6, 18	Орган управления	Нет	
			Контрольный сигнал ¹²	Да ⁶	Зеленый
...

...»

Приложение V

Неофициальные группы GRSG

<i>Неофициальная группа</i>	<i>Председатель</i>	<i>Секретарь</i>
Системы вызова экстренных оперативных служб (АСВЭС)	Г-н Д. Загарин (Российская Федерация) Тел.: +7 495 9949916 Факс: +7 495 9949940 Эл. почта: zagarin@autorc.ru	Г-н О. Фонтен (МОПАП) Тел.: +33 1-43590013 Факс: +33 1-45638441 Эл. почта: ofontaine@oica.net
Стекла для панорамных люков автомобилей (СПЛА)	Г-н С. Б. Эом (Корея) (в сопредседательстве с г-ном Р. Даммом (Германия)) Тел.: +82 31 3690217 Факс: +82 0502 384 5328 Эл. почта: sbeom@ts2020.kr	Г-н С. Мюллер фон Кралик (КСАОД) Тел.: +49 89 85794 1625 Эл. почта: Bianca.Reptr@webasto.com