



**Европейская экономическая комиссия**

**Комитет по внутреннему транспорту**

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

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

**116-я сессия**

Женева, 1–5 апреля 2019 года

**Доклад Рабочей группы по общим предписаниям,  
касающимся безопасности, о работе ее 116-й сессии**

**Содержание**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	2–4	3
III. Поправки к правилам, касающимся городских и междугородных автобусов (пункт 2 повестки дня) .....	5–12	3
A. Правила № 107 ООН (транспортные средства категорий M <sub>2</sub> и M <sub>3</sub> ) .....	5–9	3
B. Правила № 118 ООН (характеристики горения материалов) .....	10–12	4
IV. Правила № 26 ООН (наружные выступы пассажирских автомобилей) (пункт 3 повестки дня) .....	13–15	5
V. Правила № 34 ООН (предотвращение опасности возникновения пожара) (пункт 4 повестки дня) .....	16–17	5
VI. Правила № 35 ООН (педаль управления) (пункт 5 повестки дня) .....	18	6
VII. Поправки к правилам, касающимся безопасных стеклянных материалов (пункт 6 повестки дня) .....	19–25	6
A. Глобальные технические правила № 6 ООН (безопасные стеклянные материалы) .....	21–23	6
B. Правила № 43 ООН (безопасные стеклянные материалы) .....	24–25	7
VIII. Информирование о непосредственной близости уязвимых участников дорожного движения (пункт 7 повестки дня) .....	26–34	7
A. Правила № 46 ООН (устройства непрямого обзора) .....	28–33	7
B. Новые правила, касающиеся систем индикации мертвой зоны (СИМЗ) .....	34	8

GE.19-08443 (R) 170619 180619



\* 1 9 0 8 4 4 3 \*



IX.	Правила № 55 ООН (механические сцепные устройства) (пункт 8 повестки дня).....	35–37	9
X.	Поправки к правилам, касающимся транспортных средств, работающих на газе (пункт 9 повестки дня) .....	38–42	9
A.	Правила № 67 ООН (транспортные средства, работающие на СНГ).....	38–39	9
B.	Правила № 110 ООН (транспортные средства, работающие на КПП и СПГ).....	40–42	10
XI.	Правила № 73 ООН (боковые защитные устройства) (пункт 10 повестки дня) .....	43	11
XII.	Правила № 93 (передняя противоподкатная защита) (пункт 11 повестки дня) .....	44	11
XIII.	Правила № 116 ООН (противоугонные системы и системы охранной сигнализации) (пункт 12 повестки дня) .....	45–48	11
XIV.	Правила № 121 ООН (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов) (пункт 13 повестки дня).....	49–51	12
XV.	Правила № 144 ООН (автоматические системы вызова экстренных оперативных служб) (пункт 14 повестки дня).....	52–53	12
XVI.	Правила № 0 ООН (международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства) (пункт 15 повестки дня) .....	54–55	13
XVII.	Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (СР.3) (пункт 16 повестки дня).....	56–57	13
XVIII.	Регистратор данных об аварии (пункт 17 повестки дня).....	58–63	13
XIX.	Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств (пункт 18 повестки дня).....	64–66	14
XX.	Прочие вопросы (пункт 19 повестки дня).....	67–74	15
A.	Правила № 58 ООН (задняя противоподкатная защита).....	68–71	15
B.	Правила № 62 ООН (противоугонные системы для мопедов/ мотоциклов).....	72–73	15
C.	Правила № 122 ООН (системы отопления).....	74	16
XXI.	Предварительная повестка дня 117-й сессии .....	75	16

#### Приложения

I.	List of informal documents considered during the session .....	18
II.	Проект поправок серии 01 к Правилам № 35 ООН (педаль управления) (пункт 18).....	21
III.	Проект дополнения 2 к поправкам серии 02 к Правилам № 67 ООН (транспортные средства, работающие на СНГ) (пункт 38) .....	23
IV.	Проект поправок серии 03 к Правилам № 67 ООН (транспортные средства, работающие на СНГ) (пункт 39) .....	25
V.	Неофициальные рабочие группы GRSG .....	26

## I. Участники

1. Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), провела 116-ю сессию 1–5 апреля 2019 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) (ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.1) в работе сессии участвовали эксперты от следующих стран: Бельгии, Венгрии, Германии, Грузии, Демократической Республики Конго, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Латвии, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (Соединенного Королевства), Турции, Финляндии, Франции, Швейцарии, Швеции, Южно-Африканской Республики и Японии. В ней участвовал также эксперт от Европейской комиссии (ЕК). В работе сессии приняли участие эксперты от следующих неправительственных организаций: Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Международной ассоциации заводов – изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международного комитета по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТОТ), Международной ассоциации по использованию природного газа на транспортных средствах («НГВ–глобал»), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Европейской ассоциации сжиженного газа («СГ–Европа»). По особому приглашению Председателя в работе сессии принял участие эксперт от Международной ассоциации по производству автомобильных кузовов и прицепов (МАПКП).

## II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/1 и Add.1  
неофициальные документы GRSG-116-01 и GRSG-116-19

2. GRSG рассмотрела и утвердила предложенную повестку дня 116-й сессии.
3. GRSG утвердила также порядок рассмотрения пунктов повестки дня (GRSG-116-01), предложенный Председателем. GRSG приняла к сведению документ GRSG-116-19 об основных решениях и рекомендациях Всемирного форума, принятых в ходе его сессий в ноябре 2018 года и марте 2019 года (ECE/TRANS/WP.29/1142 и ECE/TRANS/WP.29/1145).
4. Неофициальные документы, распространенные в ходе сессии, перечислены в приложении I к настоящему докладу. Неофициальные рабочие группы GRSG перечислены в приложении V.

## III. Поправки к правилам, касающимся городских и междугородных автобусов (пункт 2 повестки дня)

### A. Правила № 107 ООН (транспортные средства категорий M<sub>2</sub> и M<sub>3</sub>)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/9  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/13  
неофициальные документы GRSG-115-04, GRSG-116-24,  
GRSG-116-25 и GRSG-116-44

5. Эксперт от Бельгии представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/9 и GRSG-116-44, в которых предлагается изменить требования приложения 11 к Правилам № 107 ООН о минимальной массе передней оси сочлененных транспортных средств класса I. Эксперт от Соединенного Королевства высказал оговорки в отношении тормозных характеристик и устойчивости торможения. GRSG отметила, что в любом случае будут применяться Правила № 13 ООН, и поддержала это

предложение в принципе. Эксперт от Бельгии вызвался представить более подробную информацию о тормозных характеристиках для следующей сессии GRSG. GRSG решила принять документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/9 и поручила секретариату передать его WP.29 и Административному комитету AC.1 Соглашения 1958 года в качестве проекта дополнения 8 к поправкам серии 06, проекта дополнения 3 к поправкам серии 07 и проекта дополнения 2 к поправкам серии 08 к Правилам № 107 ООН для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2019 года при условии проведения окончательного рассмотрения GRSG на ее сессии в октябре 2019 года.

6. Эксперт от Италии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/13 с целью внесения поправок в приложение 3 к Правилам, касающимся требований к испытаниям аварийных выходов всех городских и междугородных автобусов, и разъяснения того, что минимальное число запасных выходов составляет четыре. Эксперт от Польши напомнил, что нынешнее минимальное число запасных выходов было увеличено до пяти в результате поправок, предложенных бывшей неофициальной рабочей группой по служебным дверям, окнам и аварийным выходам. После обсуждения GRSG предпочла сохранить это положение без изменений.

7. Эксперт от Норвегии напомнил о документе GRSG-115-04, принятом на предыдущей сессии GRSG, о необходимости усиления защиты и целостности отделения водителя и члена экипажа городских и междугородных автобусов при лобовом столкновении. Он заявил, что не получил ответов на свою просьбу о предоставлении статистических или аварийных данных о таких столкновениях, которые свидетельствовали бы о рисках для водителя и/или членов экипажа.

8. Эксперт от МОПАП представила документ GRSG-116-25, касающийся конкретных проблем, связанных с расположением аварийных люков на автобусах М<sub>2</sub> класса В в процессе перехода от поправок серий 05 и 06 к Правилам № 107 ООН. Она добавила, что расположение таких люков не имеет значения, особенно для коротких транспортных средств с пассажирским салоном длиной приблизительно 2,5 м. В этой связи она предложила внести поправки в положения приложения 3, касающиеся количества и расположения аварийных выходов транспортных средств классов А и В (GRSG-116-24). GRSG отметила общую поддержку этого предложения и ряд запросов о разъяснении. Эксперт от МОПАП предложила всем заинтересованным экспертам направить ей свои замечания. В связи с этим она вызвалась представить пересмотренное предложение для обсуждения на следующей сессии в качестве официального предложения.

9. В продолжение обсуждений, состоявшихся на Глобальном форуме по безопасности дорожного движения (WP.1) и Всемирном форуме WP.29 по вопросу об автоматизированных транспортных средствах, GRSG решила уделить приоритетное внимание рассмотрению технических требований для автономных транспортных средств, совершающих челночные перевозки. Председатель поставил под сомнение необходимость рассмотрения вопроса о применимости существующих требований или классификации этих транспортных средств. Эксперт от Франции вызвался представить на следующей сессии GRSG подробную информацию о состоянии французского законодательства по этому вопросу.

## **В. Правила № 118 ООН (характеристики горения материалов)**

*Документация:* неофициальные документы GRSG-116-11 и GRSG-116-12

10. Эксперт от Франции, являющийся Председателем неофициальной рабочей группы (НРГ) по вопросу о поведении общей конструкции транспортных средств М<sub>2</sub> и М<sub>3</sub> в случае пожара (БМФЕ), представил документ GRSG-116-11 об итогах недавних совещаний, состоявшихся в Мадриде 27 и 28 ноября 2018 года и в Осло 27 и 28 февраля 2019 года. Он сообщил, что НРГ добилась значительного прогресса в разработке таблицы аварийных данных, проведении полномасштабных испытаний и разработке новых положений Правил № 107 ООН, касающихся автоматического открытия аварийных выходов и инструкций по безопасности для пассажиров. Он добавил, что группа будет наблюдать за проводимым в настоящее время Германией исследованием

по вопросу токсичности и непрозрачности дыма, с тем чтобы определить упрощенный метод испытания для установления токсичности материалов. GRSG приветствовала эту информацию и отметила, что предстоящее совещание НРГ по БМФЕ запланировано на 25 и 26 июня 2019 года в Бергиш-Гладбахе (Германия).

11. GRSG приняла к сведению документ GRSG-116-12, представленный БМФЕ, в котором предлагается исправление к пункту 4 круга ведения НРГ. GRSG одобрила это предложение, воспроизведенное ниже.

*Доклад ECE/TRANS/WP.29/GRSG/93, приложение II, пункт 4* исправить следующим образом:

«4. Цели и сроки завершения работы НРГ – представление проекта поправок к правилам № 107 и 118 ООН на **119-й** сессии GRSG (октябрь 2020 года)».

12. GRSG решила возобновить обсуждения на своей следующей сессии.

#### **IV. Правила № 26 ООН (наружные выступления пассажирских автомобилей) (пункт 3 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/2  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/11  
неофициальный документ GRSG-116-34

13. GRSG одобрила просьбу МОПАП отложить рассмотрение документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/2 до следующей сессии GRSG.

14. Эксперт от Франции внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/11, в котором разъясняются требования, касающиеся стеклоочистителей ветрового стекла, с помощью простого общего чертежа соответствующих зон. Эксперт от Соединенного Королевства не поддержал это предложение ввиду дополнительных добавленных требований. Эксперт от КСАОД представил документ GRSG-116-34, который показал, что поправки, предложенные Францией, будут касаться более чем 50% типов транспортных средств. По его мнению, это предложение можно было бы принять в виде новой серии поправок с переходными положениями. Эксперт от МОПАП поставил под сомнение необходимость внесения этой поправки и запросил дополнительные доказательства, в частности данные об авариях.

15. GRSG решила возобновить обсуждения на своей следующей сессии на основе пересмотренного официального документа. Председатель предложил экспертам от Франции, КСАОД и МОПАП своевременно представить совместное предложение по поправкам новой серии к Правилам № 26 ООН, включая при необходимости переходные положения и исключения.

#### **V. Правила № 34 ООН (предотвращение опасности возникновения пожара) (пункт 4 повестки дня)**

16. Эксперт от ЕК проинформировал GRSG о том, что он подготовит поправки к Правилам № 34 ООН, касающимся испытаний на удар сзади, в результате пересмотра Общих правил безопасности (ОПБ) в Европейском союзе, которые обеспечат защиту водителей/пассажиров/пешеходов и велосипедистов. Этот подход будет двухэтапным: а) расширение сферы охвата за счет включения других категорий транспортных средств и б) включение новых положений о послеварийной эффективности электромобилей. Он задал вопрос о том, относится ли часть II Правил ООН, касающихся официального утверждения транспортных средств в отношении предотвращения опасности пожара при столкновении, к сфере ответственности GRSG или Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP).

17. GRSG приветствовала двухэтапный подход, предложенный экспертом от ЕК. На втором этапе GRSG решила внести новые положения по безопасности

электромобилей на основе существующих требований, предусмотренных в правилах № 94 и 95 ООН, и включить соответствующие переходные положения.

## **VI. Правила № 35 ООН (педаль управления) (пункт 5 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/3  
неофициальный документ GRSG-116-26-Rev.1

18. Эксперт от МОПАП представил документ GRSG-116-26-Rev.1, заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/3, для уточнения метода измерения боковых расстояний между педалями и ближайшей «стенкой» слева. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/3, содержащийся в приложении II к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта поправок серии 01 к Правилам № 35 ООН для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2019 года.

## **VII. Поправки к правилам, касающимся безопасных стекловых материалов (пункт 6 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ GRSG-116-32

19. Эксперт от Республики Корея, являющийся Председателем НРГ по стеклам для панорамных люков автомобилей (СПЛА), внес на рассмотрение документ GRSG-116-32 о ходе работы одиннадцатого совещания группы, состоявшегося 1 апреля 2019 года. Секретарь НРГ сообщил, что дальнейшие исследования показали значительные различия в размерах зон с керамической печатью на стекловом материале. Он добавил, что НРГ продолжит работу над документом с рекомендацией в отношении зон с керамической печатью для рассмотрения на предстоящей сессии GRSG в октябре 2019 года.

20. GRSG приветствовала прогресс, достигнутый НРГ по СПЛА, и решила возобновить обсуждение на своей следующей сессии на основе проекта рекомендации.

### **A. Глобальные технические правила № 6 ООН (безопасные стекловые материалы)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/4  
неофициальные документы GRSG-116-30 и GRSG-116-31

21. Эксперт от Индии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/4 для согласования Глобальных технических правил (ГТП) № 6 ООН с Правилами № 43 ООН о факультативном использовании многослойного безосколочного стекла с улучшенными механическими свойствами, в частности для передних внешних стекол верхнего этажа двухэтажного транспортного средства. Эксперт от Германии выразил озабоченность в связи с содержащимся в документе обоснованием.

22. Эксперт от Республики Корея представил документы GRSG-116-30 и GRSG-116-31 о необходимости исключения в зоне I возможного непрозрачного затенения, определение которого содержится в пункте 7.1.3.2.4 приложений об установке многослойного безосколочного стекла. Эксперт от Германии одобрил предложенные поправки, добавив, что зона должна быть четко определена. Эксперт от Финляндии подтвердил необходимость внесения аналогичных поправок в Правила № 43 ООН.

23. GRSG решила возобновить рассмотрение этих вопросов на своей сессии в октябре 2019 года. Эксперты из Германии и Индии вызвались подготовить пересмотренные официальные документы с этой целью. Эксперт от Индии также предложил рассмотреть разрешение на разработку поправки 2 к ГТП № 6 ООН и

принять решение по необходимой процедуре на следующих сессиях Исполнительного комитета АС.3 Соглашения 1998 года.

## **В. Правила № 43 ООН (безопасные стекловые материалы)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/5

24. Эксперт от Франции внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/5 с целью разъяснения содержащихся в приложении 3 требований к испытаниям на истирание и устойчивость к воздействию имитируемых атмосферных условий.

25. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/5 и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 9 к поправкам серии 01 к Правилам № 43 ООН для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2019 года.

## **VIII. Информирование о непосредственной близости уязвимых участников дорожного движения (пункт 7 повестки дня)**

*Документация:* неофициальные документы GRSG-116-14 и GRSG-116-38

26. Эксперт от Швейцарии сообщил о недавнем совещании целевой группы (ЦГ) по вопросу предупреждения о движении задним ходом в рамках Рабочей группы по шуму и шинам (GRBP) (GRSG-116-14). Он добавил, что ЦГ предложила поправки к «переключателю паузы» для звуковых устройств предупреждения о движении задним ходом, которые могли бы быть разрешены, если будут задействованы другие предохранительные устройства (например, системы видеокамер). GRSG приветствовала эту информацию и согласилась с необходимостью координации этого вопроса между GRBP и GRSG во избежание чрезмерного регулирования применения таких устройств. Председатель предложил НРГ по вопросу предупреждения о присутствии уязвимых участников дорожного движения в непосредственной близости при маневрах на малой скорости (УУДНБ) дополнительно рассмотреть этот вопрос и представить GRSG доклад на ее следующей сессии в октябре 2019 года.

27. GRSG приняла к сведению документ GRSG-116-38, представленный УУДНБ, в котором предлагается исправить пункт 4 b) круга ведения НРГ. Эксперт от МОПАП подчеркнул, что это изменение обязывает НРГ параллельно развивать два вида регламентационной деятельности: поворот транспортного средства а) на переднем ходу и б) на заднем ходу. GRSG одобрила это предложение, воспроизведенное ниже.

*Доклад ECE/TRANS/WP.29/GRSG/92, приложение III, пункт 4 b) исправить следующим образом:*

«4. Целевые сроки завершения работы ....

.....

b) задний ход (например, системы видеокамеры/монитора (СВМ) или системы обнаружения): **118-я сессия GRSG (апрель 2020 года);»**

## **А. Правила № 46 ООН (устройства непрямого обзора)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/10  
неофициальные документы GRSG-116-03, GRSG-116-04, GRSG-116-20, GRSG-116-27-Rev.1, GRSG-116-36 и GRSG-116-37

28. Эксперт от ЕК, Председатель НРГ по УУДНБ, сообщил о решении группы отозвать документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/10 о новых поправках серии 05 к Правилам № 46 ООН и представить вместо этого проект новых правил ООН, касающихся устройств для изменения направления движения задним ходом и предупреждения водителя об уязвимых участниках дорожного движения,

находящихся позади транспортного средства (GRSG-116-36). Он добавил, что новые правила ООН будут касаться более широкой сферы применения, т. е. устройств прямого и непрямого обзора, а также других устройств обнаружения. Он запросил мнение GRSG по этому новому подходу НРГ. GRSG приняла к сведению просьбы Италии и Швеции о том, чтобы применять эти устройства также к неукомплектованным транспортным средствам и по возможности уже включить их в систему международного официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС). GRSG одобрила новый подход НРГ.

29. Председатель УУДНБ сообщил, что НРГ проведет дальнейший обзор круга ведения, с тем чтобы продлить мандат по разработке положений о безопасном движении задним ходом еще на один год и распространить по возможности проект новых правил ООН в качестве официального документа для рассмотрения GRSG на ее следующей сессии.

30. GRSG приветствовала значительное продвижение в работе группы и отметила, что следующее совещание НРГ по УУДНБ запланировано на 17–19 июня 2019 года в Берлине (Германия).

31. Эксперт от Германии представил документ GRSG-116-04, касающийся различных толкований органами, предоставляющими официальное утверждение типа, положений Правил № 46 ООН о возможной автоматической модификации поля зрения водителя во время движения (по запросу водителя). Он просил GRSG высказать свое мнение по вопросу о необходимости внесения соответствующих поправок в Правила № 46 ООН. Эксперт от Франции поддержал поправку, позволяющую устройствам изменять зону обзора для водителя.

32. Эксперт от Германии внес на рассмотрение документ GRSG-116-20 с целью внесения поправок в положения об официальном утверждении и установке устройств непрямого обзора, позволяющих временно изменять обзорность на автотранспортных средствах. В ходе презентации (GRSG-116-37) была также обоснована необходимость внесения поправок в Правила ООН и продемонстрирована возможность улучшения безопасности устройств с помощью увеличения и большего разрешения изображений при их обработке. GRSG приветствовала документ GRSG-116-20 и приняла к сведению ряд замечаний экспертов от Канады, Франции, Швеции и ЕК о необходимости разъяснения этого предложения. Эксперт от Японии высказал оговорку в отношении необходимости дополнительного изучения этого вопроса, заявив, что нынешние положения Правил уже охватывают такие устройства и что поправка является излишней. Наконец, GRSG решила возобновить рассмотрение GRSG-116-20 на своей следующей сессии на основе официального документа. Председатель предложил эксперту от Германии представить в надлежащее время пересмотренное предложение с учетом полученных замечаний.

33. Эксперт от МОПАП представил документ GRSG-116-27 для разъяснения положений, касающихся требуемой области непрямого обзора различных классов устройств, в частности в связи с необходимостью разделения разных областей обзора и указания изменений увеличения изображений для водителя. Эксперт от Германии поддержал это предложение, но предпочел бы добавить фразу о том, что линии индикации не должны закрывать информацию. GRSG отметила общую поддержку пересмотренного предложения и решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии, поручив секретариату распространить документ GRSG-116-27-Rev.1 под официальным условным обозначением. GRSG приняла к сведению документ GRSG-116-03 со стандартом ISO 17386.

## **В. Новые правила, касающиеся систем индикации мертвой зоны (СИМЗ)**

34. GRSG отметила, что проект новых правил ООН по СИМЗ был принят WP.29 на сессии в марте 2019 года и что, как ожидается, он вступит в силу в октябре 2019 года. GRSG решила возобновить на своей следующей сессии рассмотрение вопроса о расширении сферы применения и некоторых дополнительных положений.

## **IX. Правила № 55 ООН (механические сцепные устройства) (пункт 8 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/6  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/12  
неофициальный документ GRSG-116-33

35. Эксперт от ЕК внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/6 с целью обновления положений о съемных механических сцепных устройствах, установленных на автотранспортных средствах, в частности положения, касающиеся необходимости предоставления водителю четкой информации. Он добавил, что это предложение не должно повышать уровень жесткости технических требований, а должно скорее предусматривать возможность предоставления водителю соответствующей информации об использовании съемных или переставляемых механических сцепных устройств в предлагаемом изготовителем руководстве или справочнике для пользователя. Эксперт от МОПАП заявил, что в соответствии с Соглашением 1958 года руководство для пользователя еще не является обязательным. Некоторые эксперты поддержали эту позицию. Эксперт от Российской Федерации высказалась за то, чтобы это предложение было представлено в виде новой серии поправок. Эксперт от ЕК вызвался подготовить пересмотренный официальный документ для дальнейшего обсуждения на следующей сессии GRSG.

36. Эксперт от Франции внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/12 для изменения формулировки в карточке сообщения, касающегося официального утверждения устройства либо его элемента. GRSG приняла это предложение и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 8 к поправкам серии 01 к Правилам № 55 ООН для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2019 года.

37. Эксперт от Польши представил документ GRSG-116-33 для разъяснения порядка применения положений, содержащихся в приложении 1 к Правилам ООН. GRSG отметила ряд озабоченностей по поводу этого предложения. Эксперт от ЕК предложил рассмотреть предлагаемый текст с учетом полученных замечаний и включить пересмотренную формулировку в официальный документ (см. пункт 35 выше). GRSG приветствовала это предложение и решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии.

## **X. Поправки к правилам, касающимся транспортных средств, работающих на газе (пункт 9 повестки дня)**

### **A. Правила № 67 ООН (транспортные средства, работающие на СНГ)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/22  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/2  
неофициальные документы GRSG-116-05-Rev.1,  
GRSG-116-35-Rev.1 и GRSG-116-39

38. Эксперт от МОПАП напомнил о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/2 и проинформировал GRSG о том, что некоторые части этого предложения были приняты и что остальные части были недавно рассмотрены ЦГ по правилам, касающимся газомоторных транспортных средств. Эксперт от Германии сообщил о том, что ЦГ значительно продвинулась в своей работе. Он представил документ GRSG-116-05 об итогах обсуждений ЦГ по Правилам № 67 ООН. Эксперт от Европейской ассоциации сжиженного газа предложил исключить требования об использовании одоранта в n-пентане: такие требования не являются необходимыми и не нужно соблюдать при проведении каких-либо испытаний ни в соответствии с Правилами ООН, ни в соответствии с международными стандартами (GRSG-116-39). После обсуждения GRSG согласилась с пересмотренным предложением GRSG-116-05-Rev.1 и приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/2, воспроизведенный в

приложении III к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить пересмотренное предложение WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 2 к поправкам серии 02 к Правилам № 67 ООН для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2019 года.

39. В продолжение обсуждения документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/22, переданного на предыдущей сессии GRSG, эксперт от Турции представил пересмотренное предложение (GRSG-116-35) о внесении поправок для включения новых положений о месте размещения на транспортном средстве заправочного блока. Некоторые эксперты приветствовали это предложение в принципе, но предпочли уточнить поправки. Наконец, GRSG согласилась с документом GRSG-116-35-Rev.1 и приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/22, воспроизведенный в приложении IV к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение с внесенными в него поправками WP.29 и AC.1 в качестве нового проекта поправок серии 03 к Правилам № 67 ООН для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2019 года.

## **В. Правила № 110 ООН (транспортные средства, работающие на КПП и СПГ)**

*Документация:* неофициальные документы GRSG-116-16, GRSG-116-17, GRSG-116-18 и GRSG-116-21

40. Эксперт от компании «НГВ–глобал» представил документ GRSG-116-21 для внесения поправок в приложение 3А к Правилам относительно критериев проектирования и технических требований к баллонам для копримированного природного газа (КПП) с составными материалами в соответствии со стандартом ISO 11439. Это предложение в целом было поддержано. GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии и поручила секретариату распространить документ GRSG-116-21 под официальным условным обозначением.

41. Эксперт от компании «НГВ–глобал» представил документ GRSG-116-16 по вопросам, связанным с периодическим техническим осмотром (ПТИ) и периодической проверкой баллонов КПП. Эксперты от Германии и Соединенного Королевства выразили озабоченность по поводу того, что спецификации ПТИ не должны быть частью Правил № 110 ООН, а должны охватываться положениями Соглашения 1997 года. Председатель пояснил, что только небольшое число договаривающихся сторон Соглашения 1958 года также присоединились к Соглашению 1997 года (в общей сложности 13 договаривающихся сторон). Он добавил, что новые требования, предложенные компанией «НГВ–глобал», касаются главным образом включения требований к конструкции для облегчения процесса ПТИ находящихся в эксплуатации транспортных средств, работающих на КПП. GRSG решила отложить обсуждение этого вопроса до своей следующей сессии. Председатель предложил всем заинтересованным экспертам своевременно направить свои замечания эксперту «НГВ–глобал», с тем чтобы он мог подготовить пересмотренное предложение для рассмотрения на вышеуказанной сессии в качестве официального документа.

42. Эксперт от Италии представил документ GRSG-116-18, демонстрирующий преимущества и принципы построения концепций конформного хранения для будущих транспортных средств, работающих на КПП. Он представил документ GRSG-116-17, в котором предлагается внести поправки в Правила № 110 ООН, с тем чтобы разрешить такое хранение для сельскохозяйственных и коммерческих транспортных средств. Эксперты GRSG приветствовали инициативу Италии. Председатель предложил всем заинтересованным сторонам своевременно направить свои замечания эксперту от Италии. GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии на основе пересмотренного предложения Италии, которое будет распространено в качестве официального документа.

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

43. Эксперт от Франции проинформировал GRSG о том, что в настоящее время готовится предложение по повышению эффективности боковых защитных устройств (БЗУ) для улучшения защиты уязвимых участников дорожного движения и что для проведения исследований требуется больше времени. GRSG решила пока снять этот пункт с повестки дня следующей сессии.

## **XII. Правила № 93 (передняя противоподкатная защита) (пункт 11 повестки дня)**

*Документация:* неофициальные документы GRSG-115-25 и GRSG-116-41

44. Ссылаясь на цель документа GRSG-115-25, представленного на предыдущей сессии GRSG, эксперт от ЕК предложил обновить положения о передней противоподкатной защите, подлежащей официальному утверждению в качестве составной части транспортного средства, и в частности предусмотреть более округленную форму кабины для улучшения аэродинамических характеристик (GRSG-116-41). Это предложение получило общую поддержку GRSG. Эксперт от МОПАП предложила направить свои материалы эксперту от ЕК. GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на следующей сессии на основе официального документа.

## **XIII. Правила № 116 ООН (противоугонные системы и системы охранной сигнализации) (пункт 12 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/23  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/24/Rev.1  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/25 и Corr.1  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/25  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/7  
неофициальные документы GRSG-116-06-Rev.1, GRSG-116-07,  
GRSG-116-08, GRSG-116-09-Rev.1 и GRSG-116-40-Rev.1

45. Эксперт от МОПАП представила документ GRSG-116-40-Rev.1 об основных этапах и ходе работы по разделению Правил № 116 ООН (GRSG-116-09-Rev.1). Она сообщила о состоянии работы над документами ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/23, ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/24/Rev.1, ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/25 и Corr.1, что отражено в документах GRSG-116-06-Rev.1, GRSG-116-07 и GRSG-116-08. Она предложила всем заинтересованным экспертам направить ей окончательные замечания не позднее конца мая 2019 года, с тем чтобы она могла создать ЦГ для рассмотрения предложений и подготовки в надлежащее время окончательных вариантов проектов официальных документов для представления в секретариат. Она добавила, что Рабочей группе по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE), в частности ее ЦГ по ЭМС, следует тщательно изучить положения приложения 5, касающиеся электромагнитной совместимости (ЭМС).

46. GRSG одобрила эту просьбу. Председатель сообщил, что он проинформирует об этом Председателя GRE в ближайшем будущем и WP.29 на его сессии в июне 2019 года. GRSG решила возобновить обсуждения на своей следующей сессии на основе официальных документов.

47. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/25 для разъяснения требований к экологическим испытаниям ключей. GRSG приняла этот документ и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 7 к Правилам № 116 ООН для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2019 года.

48. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/7 с целью внесения поправок в определение ключей, в котором учитываются такие инновационные системы сигнализации транспортных средств, как бесшумная сигнализация или отпирание дверей с помощью смартфона. Она подчеркнула необходимость проведения различия между ключом в качестве электронного решения и аппаратным/программным обеспечением, используемым для передачи этого электронного решения. Несколько экспертов выразили озабоченность по поводу безопасности уже существующих ключей и замковых систем. GRSG согласилась с насущной необходимостью работы над вопросами кибербезопасности таких новых инновационных ключей для запираения/отпирания. Председатель предложила всем экспертам поделиться своими соображениями с экспертом от МОПАП и направить ей свои предложения. GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии на основе пересмотренного официального документа МОПАП с учетом полученных замечаний.

#### **XIV. Правила № 121 ООН (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов) (пункт 13 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/6  
неофициальный документ GRSG-115-14-Rev.1

49. Эксперт от Республики Корея напомнил об обсуждении документа GRSG-115-14-Rev.1 на предыдущей сессии с целью включения в Правила № 121 ООН нового обозначения для органов управления «вкл./выкл.» на транспортных средствах, оборудованных электроприводом, таких как электромобили. Он поблагодарил GRSG за полученные замечания и пришел к выводу, что имеющегося в Правилах ООН условного обозначения достаточно и что нет необходимости в каких-либо дальнейших мерах.

50. GRSG одобрила просьбу МОПАП отложить обсуждение документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/6 до следующей сессии.

51. GRSG решила возобновить рассмотрение этого пункта на своей следующей сессии в октябре 2019 года.

#### **XV. Правила № 144 ООН (автоматические системы вызова экстренных оперативных служб) (пункт 14 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/23  
неофициальные документы GRSG-116-10 и GRSG-116-15

52. Эксперт от МОПАП напомнил, что цель документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/23 заключается в корректировке сферы применения Правил ООН. Эксперт от Российской Федерации предложил дополнительные редакционные исправления и поправки (GRSG-116-15), которые позволяют договаривающимся сторонам применять соответствующие требования для оценки соответствия устройств вызова экстренных оперативных служб (УВЭС), предназначенных для установки на транспортных средствах других категорий, помимо M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub>. Эксперт от МОПАП представил документ GRSG-116-10, в котором разъясняется порядок применения официального утверждения УВЭС и предлагается продолжить работу над новой серией поправок, которые обеспечат надлежащий подготовительный период для этой отрасли. Оба предложения получили общую поддержку и ряд замечаний. Эксперт от Российской Федерации с удовлетворением отметил предлагаемые поправки и вызвался подготовить два официальных документа для GRSG на ее следующей сессии: а) проект дополнения с исправлениями и разъяснениями и б) проект поправок серии 01 с более широким охватом и переходными положениями.

53. GRSG приветствовала это предложение и решила возобновить рассмотрение данного вопроса на своей следующей сессии на основе пересмотренных официальных документов Российской Федерации.

## **XVI. Правила № 0 ООН (международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства) (пункт 15 повестки дня)**

*Документация:* неофициальные документы WP.29-176-21 и GRSG-116-47

54. GRSG отметила, что на своих сессиях в марте 2019 года WP.29 и AC.1 приняли: а) проект поправок серии 01 к Правилам № 0 ООН (ECE/TRANS/WP.29/2018/82), а также б) проект поправки к приложению 4 к Соглашению 1958 года о нумерации официальных утверждений типа (ECE/TRANS/WP.29/2018/165).

55. GRSG приняла также к сведению состоявшееся на недавней сессии WP.29 обсуждение «дорожной карты» для этапа 2 (2018–2022 годы) международного официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС). В соответствии с просьбой WP.29 GRSG рассмотрела потенциальные темы для технических правил, имеющие отношение к этому этапу (WP.29-176-21). GRSG согласилась с приоритизацией потенциальных вопросов, отраженных в документе GRSG-116-47. Секретариату было поручено передать документ GRSG-116-47 НРГ по МОУТКТС для рассмотрения на ее предстоящем совещании в июне 2019 года.

## **XVII. Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (СР.3) (пункт 16 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/8

56. Напоминая об обсуждении, состоявшемся на предыдущей сессии GRSG, эксперт от МАЗМ внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/8 с целью внесения поправок в положения СР.3, позволяющих использовать «сдвоенные колеса» для всех транспортных средств категории L. GRSG отметила общую поддержку и приняла этот документ. Секретариату было поручено представить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/8 Всемирному форуму WP.29 в качестве поправки к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств для рассмотрения на его сессии в ноябре 2019 года.

57. Эксперт от МАЗМ вызвался проверить, необходима ли параллельная поправка к Специальной резолюции № 1 (СпР.1) в рамках Соглашения 1998 года, и предложил проинформировать об этом GRSG.

## **XVIII. Регистратор данных об аварии (пункт 17 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2019/2  
неофициальные документы WP.29-177-19, GRSG-116-42  
и GRSG-116-43-Rev.1

58. GRSG приняла к сведению документы ECE/TRANS/WP.29/2019/2 и WP.29-177-19 о приоритетах WP.29 и AC.3 в отношении автоматизированных/подключенных транспортных средств и их решение о том, что GRSG следует возобновить разработку новых глобальных технических правил ООН (ГТП ООН), касающихся регистратора данных об аварии (РДА).

59. Эксперт от МОПАП представила документ GRSG-116-42 о позиции автомобильной промышленности в поддержку разработки новых правил ООН по РДА и параллельно с этим – системы хранения данных для автоматизированных транспортных средств (СХДАВ). Она добавила, что обсуждение по СХДАВ уже проводилось в рамках Рабочей группы по автоматизированным/автономным и

подключенным транспортным средствам (GRVA), в частности в НРГ по автоматизированным функциям рулевого управления (АФРУ). В заключение она отметила, что функции двух систем – РДА и СХДАВ – различаются, но аппаратное обеспечение может быть одинаковым и поэтому его следует разрабатывать параллельно. Эксперты от Германии и КСАОД поддержали эту позицию и подчеркнули настоятельную необходимость проведения работы по этим вопросам.

60. Эксперт от Нидерландов предложил учредить неофициальную рабочую группу в рамках GRSG и GRVA для разработки проектов предложений по новым правилам ООН по РДА для обычных и автоматизированных/автономных транспортных средств и по СХДАВ. Эксперты из Китая и Японии приветствовали эту инициативу и предложили внести свой вклад в эту деятельность. GRSG согласилась с необходимостью создания НРГ по РДА/СХДАВ (возможно, в рамках GRSG и GRVA).

61. Эксперт от Нидерландов внес на рассмотрение документ GRSG-116-43 (представленный совместно экспертами от Нидерландов и Японии), в котором предлагается первый проект круга ведения и правил процедуры новой НРГ по РДА/СХДАВ. GRSG подробно рассмотрела этот документ и приняла к сведению некоторые поправки к этому предложению, содержащиеся в документе GRSG-116-43-Rev.1. GRSG отметила также ряд озабоченностей по поводу выполнимости задач в сроки, предусмотренные в пунктах 6 и 7 предложения. GRSG поручила секретариату передать документ GRSG-116-43-Rev.1 Рабочей группе GRVA для дальнейшего рассмотрения на ее специальной сессии в июне 2019 года.

62. После выступления некоторых делегаций по вопросу о срочности этих новых видов деятельности GRSG решила пока продолжить работу в рамках ЦГ по РДА.

63. GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии в октябре 2019 года на основе итогов совещаний ЦГ. Председатель сообщил, что он проинформирует WP.29, Координационный комитет АС.2 и Исполнительный комитет АС.3 на их предстоящих сессиях в июне 2019 года.

## **XIX. Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств (пункт 18 повестки дня)**

*Документация:* неофициальные документы GRSG-116-45 и GRSG-116-46

64. GRSG приняла к сведению представленную секретариатом информацию о деятельности и приоритетах WP.29 в отношении автоматизированных и автономных транспортных средств (GRSG-116-45), которая дополняет информацию, полученную по пункту 17 повестки дня (см. пункт 58 выше). Эксперт от МОПАП сообщил о ходе работы, графике соответствующих мероприятий и проблемах, с которыми сталкивается GRVA в связи с автоматизированными транспортными средствами (GRSG-116-46).

65. В ответ на вопрос эксперта от Соединенного Королевства GRSG отметила, что WP.29/АС.2 обеспечит координацию всей деятельности, связанной с автоматизацией транспортных средств, между своими вспомогательными органами (например, GRSG и GRVA) и что Комитет по внутреннему транспорту недавно учредил исполнительную целевую группу (ИЦГ) WP.1–WP.29 для координации соответствующих мероприятий между Всемирным форумом WP.29 и Глобальным форумом по безопасности дорожного движения (WP.1).

66. GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии на основе перечня правил ООН, находящихся в ведении GRSG и касающихся главным образом водителя транспортного средства. В этой связи эксперт от МОПАП вызвался подготовить такой список.

## XX. Прочие вопросы (пункт 19 повестки дня)

*Документация:* неофициальный документ GRSG-116-23

67. Эксперт от Нидерландов пригласил заинтересованных экспертов принять участие в двадцать шестой Международной технической конференции по повышению безопасности транспортных средств (ПБТС), которая будет проведена в Эйнховене (Нидерланды) 10–13 июня 2019 года в сотрудничестве с Национальной администрацией безопасности дорожного движения (НАБДД) при Министерстве транспорта Соединенных Штатов.

### A. Правила № 58 ООН (задняя противоподкатная защита)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/14  
неофициальные документы GRSG-116-02, GRSG-116-28  
и GRSG-116-29

68. Эксперт от Финляндии внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/14, в котором предлагаются поправки к Правилам № 58 ООН для разъяснения требований, касающихся установки на транспортных средствах устройств задней противоподкатной защиты. Эксперт от Нидерландов согласился с предложением Финляндии и снял GRSG-116-02 с рассмотрения с аналогичными поправками.

69. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/14 и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 03 к Правилам № 58 ООН для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2019 года.

70. Эксперт от МОПАП представила документ GRSG-116-29 о возможной установке аэродинамических устройств в кабинах коммерческих транспортных средств в целях улучшения аэродинамических характеристик. Она представила документ GRSG-116-28, вносящий поправки в положения Правил № 58 ООН, позволяющие устанавливать такие аэродинамические устройства на задней части транспортных средств. Она добавила, что положения нового приложения 8 должны обеспечивать, чтобы аэродинамические устройства не ставили под угрозу функциональность задних противоподкатных устройств. GRSG отметила общую поддержку этого предложения. Эксперт от Канады проинформировал GRSG о том, что установка таких аэродинамических устройств разрешена в его стране с 2013 года, и сообщил, что он представит исследование своего правительства по этому вопросу на следующей сессии GRSG. Эксперт от Швеции высказал мнение, что новая таблица 8 Соглашения 1958 года позволит применять виртуальные методы испытаний таких аэродинамических устройств. Эксперт от Японии предпочел бы добавить разъяснение о том, что при измерении габаритов (например, длины) транспортного средства аэродинамические устройства учитывать не следует. Эксперт от ЕК предложил продолжить работу над этим предложением в качестве дополнения к Правилам ООН, поскольку новые требования не являются обязательными и рассматриваются лишь как факультативные требования «в случае установки».

71. GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии на основе пересмотренного предложения МОПАП, которое будет распространено, если оно будет представлено, в качестве официального документа.

### B. Правила № 62 ООН (противоугонные системы для мопедов/мотоциклов)

*Документация:* неофициальный документ GRSG-116-13

72. Эксперт от Франции представил документ GRSG-116-13 для включения в Правила № 62 ООН спецификаций, которые обеспечивали бы электромагнитную совместимость электронных устройств, таких как транспондер. В этой связи он

предлагает включить новый пункт 5.12 со ссылкой на Правила № 10 ООН. GRSG поддержала это предложение. Эксперт от ЕК вызвался проверить предложение в отношении методов испытания на помехоустойчивость и создание помех, которые предусмотрены поправками серии 06 к Правилам № 10 ООН.

73. GRSG решила возобновить обсуждения на своей следующей сессии на основе пересмотренного предложения ЕК, которое будет распространено, если оно будет представлено, в качестве официального документа.

### **С. Правила № 122 ООН (системы отопления)**

*Документация:* неофициальный документ GRSG-116-22

74. Эксперт от КСАОД представил документ GRSG-116-22, содержащий недостающую ссылку на существующее примечание 2 и разъясняющий применение приложения 4 к тепловым насосам. Эксперт от Франции высказал оговорку в отношении необходимости дополнительного изучения. GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии и поручила секретариату распространить документ GRSG-116-22 под официальным условным обозначением.

## **XXI. Предварительная повестка дня 117-й сессии**

75. Была утверждена следующая предварительная повестка дня 117-й сессии GRSG, которую планируется провести в Женеве с 8 (с 09 ч 30 мин) по 11 октября (до 12 ч 30 мин) 2019 года<sup>1</sup>:

1. Утверждение повестки дня.
2. Поправки к правилам, касающимся городских и междугородных автобусов:
  - a) Правила № 107 ООН (транспортные средства категорий М<sub>2</sub> и М<sub>3</sub>);
  - b) Правила № 118 ООН (характеристики горения материалов).
3. Правила № 26 ООН (наружные выступы пассажирских автомобилей).
4. Правила № 34 ООН (предотвращение опасности возникновения пожара).
5. Правила № 35 ООН (педали управления).
6. Поправки к правилам, касающимся безопасных стеклянных материалов:
  - a) Глобальные технические правила № 6 ООН (безопасные стеклянные материалы);
  - b) Правила № 43 ООН (безопасные стеклянные материалы).
7. Предупреждение о присутствии уязвимых участников дорожного движения в непосредственной близости:
  - a) Правила № 46 ООН (устройства непрямого обзора);
  - b) новые правила ООН, касающиеся систем индикации мертвой зоны (СИМЗ).
8. Правила № 55 ООН (механические сцепные устройства).
9. Правила № 58 ООН (задние противоподкатные защитные устройства).
10. Правила № 62 ООН (противоугонные системы (мопеды/мотоциклы)).
11. Поправки к правилам, касающимся транспортных средств, работающих на газе:
  - a) Правила № 67 ООН (транспортные средства, работающие на СНГ);
  - b) Правила № 110 ООН (транспортные средства, работающие на КПГ и СПГ).

<sup>1</sup> GRSG отметила, что официальные документы следует представить в секретариат ЕЭК до 12 июля 2019 года, т. е. за 12 недель до начала сессии.

12. Правила № 93 (передняя противоподкатная защита).
13. Правила № 116 ООН (противоугонные системы и системы охранной сигнализации).
14. Правила № 121 ООН (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов).
15. Правила № 122 ООН (системы отопления).
16. Правила № 144 ООН (системы вызова экстренных оперативных служб).
17. Правила № 0 ООН (международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства).
18. Сводная резолюция о конструкции транспортных средств.
19. Регистратор данных об аварии.
20. Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств.
21. Выборы должностных лиц.
22. Прочие вопросы.

## Приложение I

[Только на английском языке]

### List of informal documents considered during the session

#### List of informal documents (GRSG-116-...) distributed during the session

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
1	(GRSG Chair) Running order of the 116th session of GRSG (1–5 April 2019)	(f)
2	(The Netherlands) Proposal for amendments to UN Regulation No. 58.03 (Rear Underrun Protection Device)	(f)
3	(Secretariat) ISO 17386:2010 Transport information and control systems - Manoeuvring aids for low speed operation (MALSO) - Performance requirements and test procedures	(f)
4	(Germany) UN Regulation No. 46 (Devices for indirect vision and motor vehicles with regard to the installation of these devices)	(f)
5-Rev.1	(Germany) Proposal for Supplement 1 to the 02 series of amendments of UN Regulation No. 67	(b)
6-Rev.1	(OICA) UN Regulation No. 116: Uniform provisions concerning the protection of motor vehicles against unauthorized use and the approval of the device against unauthorized use (by mean of a locking system)	(c)
7	(OICA) New UN Regulation on uniform technical prescriptions concerning approval of immobilizers and approval of a vehicle with regard to its immobilizer	(c)
8	(OICA) Draft UN Regulation on uniform provisions concerning approval of vehicle alarm systems and approval of a vehicle with regard to its vehicle alarm system	(c)
9-Rev.1	(OICA) Highlights on the splitting of UN Regulation No. 116	(f)
10	(OICA) DRAFT Proposal for a new series of amendments to UN Regulation No. 144 (Accident Emergency Call Systems)	(c)
11	(France) Behaviour of M2 and M3 general construction in case of Fire Event (BMFE)	(f)
12	(France) Terms of Reference and Rules of Procedure of the GRSG informal working group on the Behaviour of M2 and M3 vehicles' general construction in case of Fire Event (BMFE)	(a)
13	(France) Suggestion for an amendment to UN Regulation No. 62 (Anti-theft for mopeds/motorcycles)	(c)
14	GRB Status Report on the task force on reverse warning issues	(f)
15	(Russian Federation) Draft proposal for amendments to UN Regulation No. 144 (Accident Emergency Call Systems)	(c)
16	(NGV Global) Proposal for amendments to the 04 series of amendments to UN Regulation No. 110 (CNG and LNG vehicles)	(c)
17	(Italy) Proposal for amendments to UN Regulation No. 110 (CNG/LNG vehicles)	(c)
18	(Italy) Conformable storage concept for CNG vehicles	(f)
19	Highlights of the recent WP.29 sessions and general information	(f)
20	(Germany) Proposal for amendments to UN Regulation No. 46	(c)
21	(NGV Global) Proposal for amendments to UN Regulation No. 110	(c)
22	(CLEPA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 122 (Heating systems)	(c)
23	(The Netherlands) 26th International Technical Conference on the Enhanced Safety of Vehicles (ESV)	(f)
24	(OICA) Proposal for Supplement 7 to the 06 series of amendments, Supplement 2 to the 07 series of amendments and Supplement X to the 08 series of amendments to UN Regulation No. 107	(c)
25	(OICA) Specific issues for M2-buses of Class B with the transition from 05-series of UN Regulation No. 107 to 06-series of amendments	(f)

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
26-Rev.1	(OICA) Proposal for the 01 series of amendments to UN Regulation No. 35 (Foot controls)	(b)
27-Rev.1	(OICA) Revised proposal for amendments to UN Regulation No. 46 (Devices for indirect vision)	(c)
28	(OICA) Proposal for a Supplement to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 58	(c)
29	(OICA) Aerodynamic devices	(f)
30	(Republic of Korea) Proposal for amendments to GTR No. 6	(c)
31	(Republic of Korea) Proposal for GTR No. 6 (Safety glazing)	(f)
32	(Republic of Korea) Progress report by PSG IWG	(f)
33	UN Regulation No. 55: Examples of mechanical coupling devices of class A	(c)
34	(CLEPA) Comments on ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/11 UN Regulation No. 26 (External projection for passenger cars)	(f)
35-Rev.1	(Turkey) Proposal for the 03 series of amendments to UN Regulation No. 67 (LPG vehicles)	(b)
36	(VRU-Proxi) Proposal for a new UN Regulation on uniform provisions concerning the approval of devices for reversing motion and motor vehicles with regard to the driver's awareness of vulnerable road users behind vehicles	(c)
37	(Germany) UN Regulation No. 46: Default view and temporary modified view	(f)
38	(VRU-Proxi) Revised Terms of Reference and Rules of Procedure of the GRSG informal working group on awareness of Vulnerable Road Users proximity in low speed manoeuvres (VRU-Proxi)	(a)
39	(LG Europe) Proposal for Supplement 1 to the 02 series of amendments to UN Regulation No. 67	(b)
40-Rev.1	(OICA) UN Regulation No. 116: OICA's work summary	(f)
41	(EC) Draft amendments to UN Regulation No. 93 (Front Underrun Protection)	(c)
42	(OICA) Event Data Recorder (EDR)	(f)
43-Rev.1	(Japan and The Netherlands) Informal Working Group on EDR/DSSAD: Terms of Reference	(d/e)
44	(Belgium) The mass corresponding to the load on the front axle of articulated buses	(f)
45	(Secretariat) WP.29 and GRVA activities on Automated Vehicles	(f)
46	(OICA) Report on Automated Vehicle activities	(f)
47	(Secretariat) Candidate items for technical regulations applicable to IWVTA Phase 2 (2018 – 2022) considered by GRSG at its April 2019 session	(e)

### List of informal documents distributed at previous sessions of GRSG or WP.29

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
GRSG-115-04	(Norway) Collision protection of the front section on buses	(f)
GRSG-115-14-Rev.1	(Republic of Korea) Proposal for Supplement 3 to the 01 series of amendments to UN Regulation No. 121 (Identification of controls, tell-tales and indicators)	(f)
GRSG-115-25	(EC) Draft amendments to UN Regulation No. 93 (Front Underrun Protection)	(f)
WP.29-176-21	(India) Request for authorization to develop an amendment to global technical regulation No. 6 (Safety Glazing)	(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) Transmitted to GRVA for further consideration.

- (e) Transmitted to IWVTA for further consideration.
- (f) Consideration completed or to be superseded.

## Приложение II

### Проект поправок серии 01 к Правилам № 35 ООН (педали управления) (пункт 18)

Пункт 4.2 изменить следующим образом:

«4.2 Каждому официально утвержденному типу присваивают номер официального утверждения. Первые две цифры номера (в настоящее время **01**) указывают серию поправок, включающих последние наиболее значительные технические изменения, внесенные в Правила ООН к моменту предоставления официального утверждения. Одна и та же Договаривающаяся сторона не должна присваивать этот номер другому типу транспортного средства».

Пункт 5.7 изменить следующим образом:

«5.7 Расстояния между проекцией педали рабочего тормоза на исходную плоскость "P" и пересечением каждой перегородки с этой плоскостью, обозначенные в приложении 4 соответственно буквами "H" и "J", должны быть  $\geq 130$  мм справа и  $\geq 160$  мм слева для транспортных средств с тремя педалями и  $\geq 130$  мм справа и  $\geq 120$  мм слева для транспортных средств с двумя педалями.

**В случае упора для ноги, указанного изготовителем и установленного для левой ноги водителя, при измерениях для "J" и "G" в приложении 4 упор для ноги не учитывается.**

**Расстояние между упором для ноги и крайней левой педалью должно составлять не менее 50 мм между двумя вертикальными плоскостями, проходящими через наиболее близкие друг к другу края».**

Включить новые пункты 10–10.4 следующего содержания:

#### «10. ПЕРЕХОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

**10.1** Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 01 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в предоставлении или признании официальных утверждений типа на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 01.

**10.2** Начиная с 1 сентября 2020 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа ООН на основании поправок предыдущих серий, которые были впервые предоставлены после 1 сентября 2020 года.

**10.3** Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения, предоставленные впервые на основании предыдущих серий поправок к настоящим Правилам до 1 сентября 2020 года.

**10.4** Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не отказывают в предоставлении или распространении официальных утверждений типа на основании любой предыдущей серии поправок к настоящим Правилам».

Пункт 10 (прежний), изменить нумерацию на 11.

Приложение 1, пункт 5 изменить следующим образом:

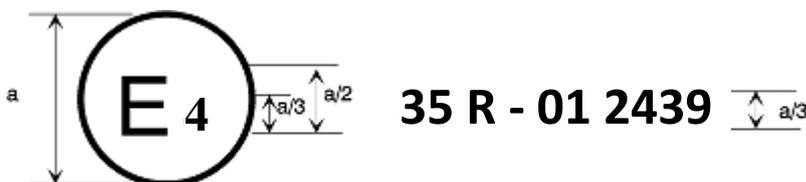
«5. Краткое описание типа транспортного средства в отношении расположения педалей и упора для ноги..... »

Приложение 2 изменить следующим образом:

## «Схемы знаков официального утверждения»

Образец А

(См. пункт 4.4 настоящих Правил)

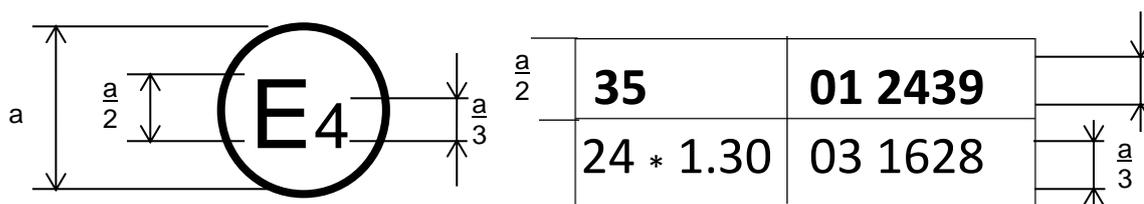


$a = \text{мин. } 8 \text{ мм}$

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что данный тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (E4) в отношении расположения педалей управления под номером официального утверждения **012439**. Первые две цифры номера официального утверждения означают, что официальное утверждение было представлено в соответствии с требованиями **Правил № 35 ООН с внесенными в них поправками серии 01**.

Образец В

(См. пункт 4.5 настоящих Правил)



$a = \text{мин. } 8 \text{ мм}$

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что данный тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (E4) на основании Правил № 35 и 24<sup>1</sup> ООН (в случае последних Правил ООН значение 1,30 м<sup>-1</sup> представляет собой скорректированную величину коэффициента поглощения). **Первые две цифры номера официального утверждения указывают, что в момент предоставления соответствующих официальных утверждений Правила № 35 ООН включали поправки серии 01, а Правила № 24 ООН – поправки серии 03.**

<sup>1</sup> Второй номер приведен исключительно в качестве примера».

## Приложение III

### Проект дополнения 2 к поправкам серии 02 к Правилам № 67 ООН (транспортные средства, работающие на СНГ) (пункт 38)

Добавить новый пункт 11.6 (переходные положения) следующего содержания:

«11.6 Начиная с 1 сентября 2022 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут отказывать в выдаче разрешения на продажу типа элемента, который не отвечает требованиям настоящих Правил с поправками серии 02, если только этот элемент не предназначен для установки на транспортных средствах, находящихся в эксплуатации, в качестве сменной детали».

Приложение 3

Пункт 3 изменить следующим образом:

«3. Предохранительный клапан (разгрузочный клапан) и элементы, соединяющие предохранительный клапан с газовой компонентой внутри баллона СНГ».

Пункт 3.6 изменить следующим образом (включив также ссылку на существующую сноску \*\*):

«3.6 Применимые процедуры испытаний:

Испытание на устойчивость  
к избыточному давлению

Приложение 15, пункт 4

...

Испытание на циклическое  
воздействие температур

Приложение 15, пункт 16\*\*

**Испытание неметаллического  
материала внутри баллона**

**Приложение 15, пункт 18\*\*».**

Пункт 7 изменить следующим образом:

«7. Положения, касающиеся официального утверждения ограничителя давления (предохранителя) и элементов, соединяющих ограничитель давления с газовой компонентой внутри баллона СНГ».

Пункт 7.6 изменить следующим образом (добавив также новую ссылку на существующую сноску \*\*):

«7.6 Применимые процедуры испытаний:

Испытание на устойчивость  
к избыточному давлению

Приложение 15, пункт 4

...

На циклическое воздействие  
температур

Приложение 15, пункт 16\*\*

**Испытание неметаллического  
материала внутри баллона**

**Приложение 15, пункт 18\*\*».**

Приложение 15, включить новые пункты 18–18.3.2 следующего содержания:

- «18. Испытание неметаллического материала внутри баллона**
- Все элементы, соединяющие предохранительный клапан и/или ограничитель давления с газовой компонентой внутри баллона СНГ, подвергают испытанию по следующей процедуре.
- Испытания проводят на двух образцах – "а" и "б":
- Образец "а" подвергают старению в соответствии с пунктом 18.1.1 или 18.1.2.
- Подвергнутый старению образец "а" проходит испытание на виброустойчивость в соответствии с пунктом 18.2.
- Исходный образец "б" используется в качестве контрольного для испытания на расход в соответствии с пунктом 18.3.
- 18.1 Испытания на старение образца "а"**
- 18.1.1 Процедура старения 1 (элемент в разобранном виде)**
- 18.1.1.1** Снять, используя инструкции изготовителя, все неметаллические материалы с элемента, контактирующие с жидким СНГ.
- 18.1.1.2** Подвергнуть старению неметаллические материалы в соответствии с описанием испытания, предусмотренного в пункте 11.1 приложения 15.
- 18.1.1.3** Проверить соблюдение пункта 11.2 приложения 15.
- 18.1.1.4** Снова установить подвергнутые старению неметаллические материалы на элемент, следуя инструкциям изготовителя.
- 18.1.2 Процедура старения 2 (весь элемент)**
- 18.1.2.1** Подвергнуть весь элемент воздействию n-пентана в соответствии с пунктом 11.1 приложения 15.
- 18.1.2.2** Проверить соблюдение пункта 11.2 приложения 15.
- 18.2 Испытание на виброустойчивость подвергнутого старению образца "а"**
- 18.2.1** Провести на подвергнутом старению образце испытание на виброустойчивость, предусмотренное в пункте 10.5 приложения 15, процедуры А или В. Образец должен соответствовать требованиям к испытаниям, изложенным в пункте 10.5 приложения 15, процедура А или В.
- 18.3 Испытание на расход с использованием макета резервуара для сравнения образца "а" и контрольного образца "б".**
- 18.3.1** Провести испытание обоих образцов на расход в соответствии с пунктом 6.15.8.3 настоящих Правил.
- 18.3.2 Требования:**
- Как подвергнутый, так и не подвергнутый старению образцы "а" и "б" должны отвечать требованиям в отношении расхода в соответствии с пунктом 6.15.8.3 настоящих Правил.
- Неметаллический материал образцов "а" и "б" не должен иметь трещин, деформаций или каких-либо визуальных повреждений».

## Приложение IV

### Проект поправок серии 03 к Правилам № 67 ООН (транспортные средства, работающие на СНГ) (пункт 39)

Пункт 5.2, заменить текст в скобках на «(в настоящее время 03, что соответствует поправкам серии 03)».

Включить новый пункт 6.15.10.8 следующего содержания:

**«6.15.10.8 В случае транспортных средств категории М1 заправочный блок не должен располагаться ниже кузова транспортного средства и должен соответствовать положениям пункта 17.4.5, касающимся высоты.»**

Включить новые пункты 22.14–22.18 следующего содержания:

**«22.14 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 03 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в предоставлении или признании официальных утверждений типа на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 03.»**

**22.15 Начиная с 1 сентября 2021 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа ООН на основании поправок предыдущих серий, которые были впервые предоставлены после 1 сентября 2021 года.**

**22.16 До 1 сентября 2022 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, признают официальные утверждения типа на основании поправок предыдущих серий, которые были впервые предоставлены до 1 сентября 2021 года.**

**22.17 Начиная с 1 сентября 2022 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, предоставленные на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам.**

**22.18 Независимо от пункта 22.15 выше Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, продолжают признавать официальные утверждения типа ООН, предоставленные на основании предыдущих серий поправок к настоящим Правилам ООН, для транспортных средств/систем транспортных средств/элементов транспортных средств, которые не затронуты изменениями, внесенными на основании поправок серии 03.»**

По всему тексту приложений 2А и 2С (образец А и образец В) заменить обозначение «02» на «03» (девять раз).

## Приложение V

### Неофициальные рабочие группы GRSG

<i>Неофициальная рабочая группа</i>	<i>Председатель</i>	<i>Секретарь</i>
Стекла для панорамных люков автомобилей (СПЛА)	г-н С.Б. Эом (Республика Корея) (сопредседатель г-н Т. Фюрманн-Беккер (Германия)) тел.: +82 31 3690217 эл. почта: sbeom@ts2020.kr	г-н С. Мюллер фон Кралик (КСАОД) тел.: +49 89 85794 1625 эл. почта: Bianca.Reptr@webasto.com
Предупреждение о присутствии уязвимых участников дорожного движения в непосредственной близости (УУДНБ)	г-н Й. Мацуи (Япония) (Председатель) г-н П. Брурьес (ЕК) (заместитель Председателя) тел.: +81 422 41 3371 эл. почта: ymatsui@ntsel.go.jp тел.: +32 2 299 49 33 эл. почта: peter.broertjes@ec.europa.eu	г-н Йохан Бродерс (МОПАП) тел.: +31 40 214 5033 эл. почта: johan.broeders@daftrucks.com
Поведение общей конструкции транспортных средств М <sub>2</sub> и М <sub>3</sub> в случае пожара (БМФЕ)	г-н Ф. Эрвелё (Франция) (Председатель) тел.: +33 1 69 803407 эл. почта: fabrice.herveleu@utacceram.com	г-н О. Фонтен (МОПАП) тел.: +33 1 43590013 эл. почта: ofontaine@oica.net
Регистратор данных об аварии и система хранения данных для автоматизированного вождения (РДА/СХДАВ)	(предстоит определить)	(предстоит определить)