


**Европейская экономическая комиссия**
**Комитет по внутреннему транспорту**
**Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств**
**Рабочая группа по пассивной безопасности**
**Пятьдесят пятая сессия**

Женева, 19–23 мая 2014 года

**Доклад Рабочей группы по пассивной безопасности  
о работе ее пятьдесят пятой сессии**
**Содержание**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1–2	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	3	4
III. Глобальные технические правила № 7 (подголовники) (пункт 2 повестки дня) .....	4–5	4
IV. Глобальные технические правила № 9 (безопасность пешеходов) (пункт 3 повестки дня) .....	6–10	5
A. Предложение по этапу 2 глобальных технических правил .....	6–7	5
B. Предложение по поправкам к этапу 1 и проекту этапа 2 глобальных технических правил .....	8–10	6
V. Глобальные технические правила № 13 (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах) (пункт 4 повестки дня) .....	11	6
VI. Согласование манекенов для испытания на боковой удар (пункт 5 повестки дня) .....	12	6
VII. Глобальные технические правила, касающиеся электромобилей (пункт 6 повестки дня) .....	13	7
VIII. Сопоставимость краш-тестов (пункт 7 повестки дня) .....	14	7

GE.14-05051 (R) 050814 060814



\* 1 4 0 5 0 5 1 \*

Просьба отправить на вторичную переработку



IX.	Правила № 11 (дверные замки и петли) (пункт 8 повестки дня) .....	15	7
X.	Правила № 14 (крепление ремней безопасности) (пункт 9 повестки дня).....	16	8
XI.	Правила № 16 (ремни безопасности) (пункт 10 повестки дня) .....	17	8
XII.	Правила № 17 (прочность сидений) (пункт 11 повестки дня) .....	18–20	8
XIII.	Правила № 22 (защитные шлемы) (пункт 12 повестки дня).....	21	9
XIV.	Правила № 25 (подголовники) (пункт 13 повестки дня) .....	22	9
XV.	Правила № 29 (кабины грузовых транспортных средств) (пункт 14 повестки дня).....	23	9
XVI.	Правила № 44 (детские удерживающие системы) (пункт 15 повестки дня).....	24–25	10
XVII.	Правила № 94 (лобовое столкновение) (пункт 16 повестки дня).....	26	10
XVIII.	Правила № 127 (безопасность пешеходов) (пункт 17 повестки дня) .....	27–28	10
XIX.	Правила № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы) (пункт 18 повестки дня).....	29–30	11
XX.	Предложение по новым правилам, касающимся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах (пункт 19 повестки дня).....	31–33	12
XXI.	Предложение по новым правилам, касающимся бокового удара о столб (пункт 20 повестки дня) .....	34–36	13
XXII.	Предложение по новым правилам, касающимся лобового удара (пункт 21 повестки дня) .....	37–38	14
XXIII.	Предложение по новым правилам, касающимся электромобилей категории L (пункт 22 повестки дня) .....	39	14
XXIV.	Прочие вопросы (пункт 23 повестки дня) .....	40–51	15
A.	Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности.....	40	15
B.	Определения и сокращения в правилах, относящихся к ведению GRSP .....	41	15
C.	Разработка международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) и участие рабочих групп .....	42–43	15
D.	Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в марте 2014 года .....	44	16
E.	Несогласованные определения в правилах, относящихся к ведению Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP).....	45	16
F.	Общие поправки к правилам № 14 и 16 .....	46	16
G.	Правила № 95 (боковой удар) .....	47	17
H.	Правила № 100 (конструкция и функциональная безопасность аккумуляторных электромобилей).....	48	17
I.	Правила № 80 (прочность сидений и их креплений) .....	49	17

J.	Транспортные средства новой концепции мобильности .....	50	17
K.	Предложение по поправкам к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств .....	51	18
XXV.	Предварительная повестка дня следующей сессии (пункт 24 повестки дня).....	52	18
<b>Приложения</b>			
I.	Перечень неофициальных документов (GRSP-55-...), распространенных в ходе сессии без официального обозначения .....		20
II.	Проект поправок к Правилам № 11 (дверные замки и петли) .....		24
III.	Проект поправок к Правилам № 25 (подголовники) .....		25
IV.	Проект поправок к Правилам № 44 (детские удерживающие системы) .....		26
V.	Проект поправок к Правилам № 127 (безопасность пешеходов) .....		30
VI.	Проект поправок к новым правилам, касающимся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах .....		33
VII.	Проект поправок к новым правилам, касающимся бокового удара о столб .....		34
VIII.	Перечень неофициальных рабочих групп GRSP .....		36

## I. Участники

1. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) провела свою пятьдесят пятую сессию в Женеве 19–23 мая 2014 года под председательством г-жи М. Версайл (Соединенные Штаты Америки). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690, Amend.1 и Amend.2) в ее работе участвовали эксперты от следующих стран: Австралии, Бельгии, Бразилии, Венгрии, Германии, Индии, Испании, Италии, Китая, Нидерландов, Норвегии, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (Соединенного Королевства), Соединенных Штатов Америки, Турции, Франции, Чешской Республики, Швеции, Южной Африки и Японии. В работе сессии участвовали также эксперт от Европейской комиссии (ЕК) и эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации потребительских союзов (МОПС), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ) и Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП). По специальному приглашению секретариата в сессии также участвовали эксперты от Ассоциации европейских производителей велосипедов (АЕПВ) и Ассоциации европейских производителей запасных частей и оборудования для двухколесного транспорта (АЕПЗОД).
2. Неофициальные документы, распространенные в ходе сессии, перечисленные в приложении I к настоящему докладу.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/1 и Add.1  
неофициальный документ GRSP-55-05

3. GRSP рассмотрела и утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/1 и Add.1), предложенную для пятьдесят пятой сессии, включив в нее новые пункты 23 е) – 23 к) и 24, а также порядок рассмотрения пунктов повестки дня (GRSP-55-05). Перечень неофициальных рабочих групп GRSP содержится в приложении VIII к настоящему докладу.

## III. Глобальные технические правила № 7 (подголовники) (пункт 2 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/17  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/24

4. Эксперт от Соединенного Королевства от имени Председателя неофициальной рабочей группы (НРГ) по этапу 2 разработки глобальных технических правил ООН (ГТП ООН) № 7 проинформировал GRSP о ходе работы НРГ. Он уточнил, что несмотря на прогресс, достигнутый на последнем совещании, состоявшемся в феврале 2014 года, все еще остаются неурегулированные аспекты, в частности касающиеся критериев травмирования. Он добавил, что следующее совещание запланировано провести в начале сентября 2014 года в Берлине. Как указал оратор, НРГ высказала предложение, чтобы решение по вопросу о высоте подголовника было принято не НРГ, а GRSP. В заключение он сообщил, что

пересмотренное официальное предложение по ГТП ООН, а также окончательные проект добавления к Общей резолюции № 1 (ОР.1), предусматривающий включение манекена с достоверными биофизическими характеристиками, предназначенного для испытания на удар сзади (BioRID II), будут представлены НРГ на сессии GRSP в декабре 2014 года.

5. В заключение GRSP решила возобновить рассмотрение проекта ГТП ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/24) на основе окончательных предложений, представленных НРГ, а также возобновить обсуждение по вопросу о высоте установки подголовников (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/17) на своей сессии в декабре 2014 года.

#### **IV. Глобальные технические правила № 9 (безопасность пешеходов) (пункт 3 повестки дня)**

##### **A. Предложение по этапу 2 глобальных технических правил**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/AC.3/24  
неофициальные документы GRSP-55-36,  
GRSP-54-33-Rev.2, GRSP-54-34-Rev.1 и WP.29-162-03

6. GRSP отметила, что Административный комитет Соглашения 1998 года (AC.3) на своей сессии в марте 2014 года вернул GRSP документ WP.29-162-03, касающийся контрольных значений для оценки степени травмирования (КЗОТ) для гибкой модели нижней части ноги (FlexPLI) при испытании на удар о бампер, предусмотренном в предложении по поправкам к ГТП ООН. Также было отмечено, что с возвращением этого документа GRSP введение ГТП ООН отсрочивается до достижения GRSP договоренности по КЗОТ (ECE/TRANS/WP.29/1108, пункты 91 и 92). В этой связи эксперт от Соединенных Штатов Америки внес на рассмотрение документ GRSP-55-36, в котором предлагается изменить преамбулу ГТП ООН с целью обеспечения Договаривающимся сторонам возможности выбора соответствующих значений, основываясь на результатах из собственных анализов затрат и выгод, а также на существующих кривых риска травмирования. Оратор сделал вывод, что установление преждевременных значений, не подкрепленных результатами исследований, чревато риском отсутствия согласованности. По утверждению же эксперта от Германии, которого поддержал эксперт от МОПАП, такой подход является не самым благоприятным для целей согласования. Он предложил приостановить разработку ГТП № 9 ООН на этапе 2 до завершения экспертом от Соединенных Штатов Америки своего исследования и сосредоточить работу на соответствующих Правилах № 127 ООН.

7. В заключение GRSP решила возобновить обсуждение на своей сессии в декабре 2014 года на основе результатов дополнительного исследования и поручила секретариату распространить документы GRSP-55-40, GRSP-54-33-Rev.2 (проект ГТП ООН) и GRSP-54-34-Rev.1 (проект окончательного доклада НРГ) под официальным условным обозначением.

## **В. Предложение по поправкам к этапу 1 и проекту этапа 2 глобальных технических правил**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/AC.3/31  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/2  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/2  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5  
неофициальные документы GRSP-55-09, GRSP-55-24,  
GRSP-55-40 и GRSP-55-41

8. GRSP приняла к сведению материалы (GRSP-55-09), представленные экспертом от МОПАП, в которых приводятся новые примеры того, каким образом нынешний метод испытания с использованием модели головы создает проблемы в плане определения испытательной зоны либо проведения испытания. Эксперт от Соединенных Штатов Америки сообщил, что в 2014 году будет опубликовано уведомление относительно предлагаемой разработки нормативных положений (УПНП) в качестве первого шага по переносу положений ГТП № 9 ООН на этапе 1 в национальное законодательство.

9. Кроме того, эксперт от МОПАП выступил с сообщением (GRSP-55-40) о ходе работы целевой группы по зоне испытания бампера (ЦГ-ЗИБ) – одной из подгрупп НРГ по этапу 2 разработки ГТП № 9 ООН – и внес предложение по поправке (GRSP-55-41) к положениям, касающимся испытания бампера.

10. GRSP решила возобновить обсуждение этого пункта повестки дня на своей сессии в декабре 2014 года в ожидании результатов исследований по данному вопросу со стороны соответствующих Договаривающихся сторон. GRSP поручила секретариату распространить документ GRSP-55-41 под официальным условным обозначением на ее следующей сессии. Наконец, было решено рассмотреть документ GRSP-55-24 в рамках пункта 17 повестки дня.

## **V. Глобальные технические правила № 13 (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах) (пункт 4 повестки дня)**

11. GRSP отметила, что соспонсорами ГТП № 13 ООН (Германия, Соединенные Штаты Америки и Япония) не было представлено никакой новой информации по предложению о разрешении на разработку этапа 2 ГТП ООН, включая круга ведения (КВ) и мандат новой НРГ. GRSP решила исключить этот пункт из повестки дня своей декабрьской сессии 2014 года в ожидании дополнительной информации.

## **VI. Согласование манекенов для испытания на боковой удар (пункт 5 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/AC.3/28

12. Председатель GRSP, также исполняющая функции председателя НРГ по согласованию манекенов для испытания на боковой удар, сделала сообщение о ходе работы этой НРГ. Она проинформировала GRSP о предстоящем совещании с ИСО (23 мая 2014 года) в целях достижения договоренности о предоставлении полного комплекта чертежей и технических требований, включая руководство для пользователя манекена 50-го перцентиля, предназначенного для ис-

питания на боковой удар (WorldSID), необходимого для подготовки окончательного проекта добавления к OP.1. Она также сообщила GRSP, что женский манекен WorldSID 5-го перцентиля требует более серьезной доработки, чем это предполагалось.

## **VII. Глобальные технические правила, касающиеся электромобилей (пункт 6 повестки дня)**

13. Эксперт от Соединенных Штатов Америки представил обновленную информацию о деятельности НРГ по безопасности электромобилей (БЭМ). На последнем совещании, которое состоялось в Вашингтоне, округ Колумбия, 13-15 мая 2014 года, участники продолжили обмен информацией об исследовательской и нормотворческой деятельности, проводимой в Соединенных Штатах Америки и Канаде. Оратор пояснил, что по итогам этой деятельности будут подготовлены рекомендации по вопросам регулирования для целей проекта ГТП ООН, разработаны соответствующие процедуры испытаний, а также накоплена база технических данных. Он упомянул, что НРГ была кратко проинформирована о ходе работы семи целевых групп (ЦГ), созданных для анализа и изучения конкретных аспектов, в частности степень зарядки (СЗ), огнестойкость, погружение в жидкую среду и т.д. Оратор сообщил о решении НРГ: i) разрабатывать ГТП ООН в рамках одного этапа и ii) учредить новую ЦГ для проработки вопроса о возможном расширении области применения ГТП ООН за счет включения автобусов и грузовых автомобилей. В заключение он предложил экспертам от МОПАП из числа изготовителей автобусов и большегрузных автомобилей участвовать как в сессиях GRSP, так и в работе этой новой ЦГ.

## **VIII. Сопоставимость краш-тестов (пункт 7 повестки дня)**

14. Никакой новой информации по данному пункту повестки дня представлено не было, и GRSP согласилась исключить его из повестки дня следующих сессий.

## **IX. Правила № 11 (дверные замки и петли) (пункт 8 повестки дня)**

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/13  
неофициальный документ GRSP-55-10-Rev.3

15. GRSP возобновила рассмотрение предложения, представленного экспертом от Германии (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/13) и направленного на исключение ситуации, в которой водитель и пассажиры непреднамеренно оказываются "полностью заблокированными" внутри транспортного средства. Эксперт от МОПАП в сотрудничестве с экспертом от Франции внес на рассмотрение документ GRSP-55-10-Rev.3, предусматривающий возможность для водителя и пассажиров вручную активировать – изнутри транспортного средства – звуковой предупреждающий сигнал в случае, когда зажигание выключено. В заключение GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/13 с поправками, содержащимися в приложении II к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения

и проведения голосования на их сессиях в ноябре 2014 года в качестве проекта поправок серии 04 к Правилам ООН.

## **X. Правила № 14 (крепления ремней безопасности) (пункт 9 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/15  
неофициальные документы GRSP-55-31 и GRSP-55-32

16. GRSP возобновила рассмотрение пункта 5.3.8.2 документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/15, касающегося освобождения от выполнения требования об обязательной установке креплений ISOFIX на транспортных средствах с одним рядом сидений. Эксперт *же* от МОПАП представил материалы (GRSP-55-32), демонстрирующие различия между спортивными автомобилями, не приспособленными для перевозки детей, и обычными автомобилями с одним рядом сидений. Поэтому он представил документ GRSP-55-31 с предложением ввести геометрический критерий (высота точки R над уровнем грунта менее 450 мм) для освобождения таких спортивных автомобилей от применения требований. Эксперт от Германии высказал по этому предложению оговорку относительно необходимости его дальнейшего изучения. GRSP решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей сессии в декабре 2014 года и поручила секретариату распространить документ GRSP-55-31 под официальным условным обозначением.

## **XI. Правила № 16 (ремни безопасности) (пункт 10 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/25  
неофициальный документ GRSP-54-03

17. GRSP не возобновляла обсуждения документов ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/25 и GRSP-54-03 в ожидании принятия поправки к Соглашению 1958 года, а также будущих требований, касающимися переходных положений.

## **XII. Правила № 17 (прочность сидений) (пункт 11 повестки дня)**

*Документация:* неофициальные документы GRSP-54-20, GRSP-55-15,  
GRSP-55-19 и GRSP-55-30-Rev.1

18. GRSP возобновила рассмотрение представленного экспертом от КСАОД предложения (GRSP-55-15), направленного на введение положений об определении инерционного момента в контексте испытания на удар багажом. Эксперт от Японии напомнил GRSP о своем предыдущем предложении (GRSP-54-20) относительно регламентации лишь нижнего предела инерционного момента испытательных блоков и предложил провести дополнительные консультации с экспертом от КСАОД. В заключение GRSP решила возобновить обсуждение на своей сессии в декабре 2014 года и поручила секретариату распространить документ GRSP-55-15 под официальным условным обозначением.

19. Эксперт от Германии внес на рассмотрение документ GRSP-55-19, касающийся распространения запрета на установку сидений, обращенных вбок,



на грузовые транспортные средства (N) всех категорий. Эксперт от Турции высказал оговорку относительно необходимости дополнительной проработки, а эксперт от МОПАП заявил, что применительно к специальным транспортным средствам (например, машины скорой помощи и автомобили, предназначенные для ритуальных услуг) вопрос о распространении такого запрета нуждается в тщательном изучении. GRSP решила возобновить рассмотрение этого пункта повестки дня на своей сессии в декабре 2014 года и поручила секретариату распространить документ GRSP-55-19 под официальным условным обозначением.

20. Наконец, GRSP рассмотрела документ GRSP-55-30-Rev.1, в котором предлагаются редакционные поправки к Правилам ООН. GRSP решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей сессии в декабре 2014 года и поручила секретариату распространить документ GRSP-55-30-Rev.1 под официальным условным обозначением.

### **XIII. Правила № 22 (защитные шлемы) (пункт 12 повестки дня)**

21. Никакой новой информации по этому пункту повестки дня представлено не было.

### **XIV. Правила № 25 (подголовники) (пункт 13 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/3  
неофициальный документ GRSP-55-1

22. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ GRSP-55-11, обновляющий его первоначальное предложение, содержащееся в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/3 и направленное на устранение противоречивых положений, когда компоненты подлежат одновременному официальному утверждению по типу конструкции на основании более чем одного текста правил ООН. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/3 с поправками, содержащимися в приложении III к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/3 WP.29 и AC.1 для рассмотрения и проведения голосования на их сессиях в ноябре 2014 года в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 04 к Правилам ООН.

### **XV. Правила № 29 (кабины грузовых транспортных средств) (пункт 14 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/4

23. Эксперт от Российской Федерации внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/4 с предложением, чтобы в процессе испытания ударом маятника кабина оставалась прикрепленной к раме не менее чем в трех точках. По утверждению эксперта от Швеции, нынешний текст Правил вполне обеспечивает оптимальный уровень безопасности.

## **XVI. Правила № 44 (детские удерживающие системы) (пункт 15 повестки дня)**

*Документация:* неофициальные документы GRSP-55-01-Rev.1, GRSP-55-02, GRSP-55-33 и GRSP-55-39

24. GRSP рассмотрела и приняла документы GRSP-55-01-Rev.1, GRSP-55-02 и GRSP-55-33, воспроизведенные в приложении IV к настоящему докладу и обновляющие положения Правил № 44. Секретариату было поручено представить эти три предложения вместе WP.29 и AC.1 для рассмотрения и проведения голосования на их сессиях в ноябре 2014 года в качестве проекта дополнения 9 к поправкам серии 04 к Правилам ООН.

25. Эксперт от Франции выступил с сообщением (GRSP-55-39) и проинформировал GRSP об итогах испытаний детских удерживающих систем (ДУС), оборудованных не системой привязных ремней, а противоударной защитной подушкой для компенсации перемещения ребенка во время столкновения. Он добавил, что, как показали эти испытания, подобный противоударный экран не удерживает ребенка в пределах ДУС, тем самым не обеспечивая полной защиты. Эксперт от Японии проинформировал GRSP о том, что его страна располагает некоторыми экспериментальными данными по ДУС такого рода. Эксперт от Германии от имени Европейского комитета по повышению безопасности транспортных средств (ЕКПБТ) объявил о намерении его организации провести дальнейшие испытания, руководствуясь целью предложить поправки к Правилам ООН и уменьшить связанные с использованием таких ДУС факторы риска. Он добавил, что все производители ДУС с противоударным экраном должны учитывать потенциальный риск выброса ребенка из удерживающего устройства при определенных обстоятельствах и соответствующим образом прорабатывать вопрос обеспечения надлежащего уровня безопасности. По просьбе эксперта от Франции GRSP решила возобновить рассмотрение этого вопроса посредством обмена информацией на своей сессии в декабре 2014 года.

## **XVII. Правила № 94 (лобовое столкновение) (пункт 16 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/6  
неофициальный документ GRSP-55-21-Rev.1

26. Эксперт от Франции, являющийся Председателем НРГ по лобовому удару, представил предложение по поправке в целях обновления Правил ООН (GRSP-55-21-Rev.1, заменяющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/6) в свете нового проекта правил ООН (лобовое столкновение по всей ширине), касающихся улучшения защиты более пожилых пассажиров. GRSP решила возобновить рассмотрение этого пункта повестки дня на своей сессии в декабре 2014 года и поручила секретариату распространить документ GRSP-55-21-Rev.1 под официальным условным обозначением.

## **XVIII. Правила № 127 (безопасность пешеходов) (пункт 17 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2014/38  
ECE/TRANS/WP.29/2014/37

неофициальные документы GRSP-55-14-Rev.3,  
GRSP-55-24 и GRSP-55-44

27. GRSP возобновила рассмотрение остающихся вопросов в связи с предлагаемыми поправками серии 01 к Правилам № 127 ООН (ECE/TRANS/WP.29/2014/38), в частности вопрос о допусках для ударного элемента в виде гибкой модели ноги пешехода (FlexPLI). В заключение GRSP приняла документ GRSP-55-14-Rev.3 (включающий документ GRSP-55-24), воспроизведенный в приложении V к настоящему докладу. GRSP поручила секретариату направить предложение (WP.29-163-06) WP.29 и AC.1 для рассмотрения и проведения голосования на их сессиях в июне 2014 года в качестве проекта поправок к документу ECE/TRANS/WP.29/2014/38. GRSP также приняла документ GRSP-55-44, воспроизведенный в приложении V к настоящему докладу, с целью внесения параллельного исправления в дополнение 1 к первоначальному варианту Правил ООН (ECE/TRANS/WP.29/2014/37). GRSP поручила секретариату направить предложение (WP.29-163-07) WP.29 и AC.1 для рассмотрения и проведения голосования на их сессиях в июне 2014 года в качестве проекта поправок к документу ECE/TRANS/WP.29/2014/37.

28. GRSP решила возобновить рассмотрение этого пункта повестки дня на своей сессии в декабре 2014 года на основе возможного предложения по поправке к добавлению к ОР.1, с тем чтобы включить в него положения о FlexPLI.

## **XIX. Правила № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы) (пункт 18 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/7  
неофициальные документы GRSP-55-08, GRSP-55-34-Rev.1,  
GRSP-55-35, GRSP-55-37, GRSP-55-38 и GRSP-55-39

29. Эксперт от Франции, являющийся Председателем НРГ по усовершенствованным детским удерживающим системам (УДУС), представил: i) доклад о ходе работы этой группы (GRSP-55-34-Rev.1) и ii) последний обновленный вариант проекта поправок серии 01 к Правилам № 129 ООН, включающий положения по бустерным сиденьям (GRSP-55-08, заменяющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/7). Эксперт от МОПАП выступил с сообщением (GRSP-55-35) относительно возможного фиксирующего приспособления детского удерживающего устройства, которое допустимо использовать на бустерных сиденьях для детей старше 4 лет. GRSP решила вернуть документ GRSP-55-08 неофициальной рабочей группе и возобновить рассмотрение этого пункта повестки дня на своей сессии в декабре 2014 года на основе обновленного предложения, представленного НРГ по УДУС.

30. Наконец, GRSP рассмотрела документы GRSP-55-37 и GRSP-55-38, представленные экспертом от КСАОД в качестве основы для проекта брошюры, подлежащей подготовке в рамках согласованной информационной кампании по Правилам № 129 ООН. GRSP просила своих экспертов представить окончательный текст к сессии GRSP в декабре 2014 года.

## **XX. Предложение по новым правилам, касающимся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах (пункт 19 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/8  
неофициальные документы GRSP-55-23 и GRSP-55-28-Rev.2

31. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение последний проект правил ООН, касающихся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ) (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/8), подготовленный экспертом от ЕК и предусматривающий транспонирование ГТП № 13 ООН (ТСВТЭ) в Соглашение 1958 года. Эксперт от Республики Корея представил документ GRSP-55-23, в котором предлагается исключить всякое указание на сжиженный водород, не охватываемый еще проектом правил ООН. Эксперт от МОПАП заявил, что в ГТП № 13 ООН также упоминается жидководородная технология и что ее можно взять за факультативную основу для целей дальнейшей разработки. Вместе с тем, он согласился вернуться к рассмотрению вопроса о включении этой технологии в правила ООН на более позднем этапе, когда все условия для ее регламентирования будут иметься в наличии.

32. Кроме того, эксперт от Японии напомнил GRSP, что в его стране водородные транспортные средства уже признаны в законодательном порядке и запросил дальнейших указаний. Как отметили эксперты GRSP, Договаривающиеся стороны могут по-прежнему применять требования, действующие на момент присоединения к Правилам ООН, в отношении тех аспектов, которые в настоящее время не регламентируются Правилами ООН: i) электробезопасность электропривода, ii) совместимость материалов и водородное охрупчивание топливной системы транспортного средства и iii) послеаварийная целостность топливной системы в случае лобового столкновения по всей ширине и удара сзади. Вместе с тем, эксперт от Нидерландов выразил озабоченность тем, что применительно к проверке послеаварийной целостности топливной системы в проекте правил ООН упоминаются правила № 12, 94 и 95 ООН. С другой стороны он отметил, что в правилах № 67 (транспортные средства, работающие на сжиженном нефтяном газе) и № 110 (транспортные средства, работающие на компримированном природном газе) ООН ссылки на такие правила ООН, касающиеся послеаварийных требований, не содержится. Соответственно, было решено включить в проект правил ООН – в качестве своего рода напоминания для целей будущей разработки Правил ООН – сноску с указанием тех аспектов, которые пока еще не регламентированы, а также стремиться к обеспечению дальнейшего согласования (GRSP-55-28-Rev.2). Однако GRSP решила запросить указания Административного комитета по координации работы (WP.29/AC.2) на его сессии в июне 2014 года, поскольку вопросы, поднятые экспертом от Японии, затрагивают целый ряд правил ООН.

33. Наконец, GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/8 с поправками, содержащимися в приложении VI к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/8 WP.29 и AC.1 для рассмотрения и проведения голосования на их сессиях в ноябре 2014 года в качестве проекта правил ООН, касающихся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах.

## **XXI. Предложение по новым правилам, касающимся бокового удара о столб (пункт 20 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/9 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/12 неофициальные документы GRSP-55-16 и GRSP-55-45

34. Эксперт от Австралии резюмировал (GRSP-55-16) работу по транспонированию ГТП № 14 ООН (боковой удар о столб) в проект новых правил ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/9). Эксперты от Нидерландов и Франции поставили под вопрос целесообразность включения транспортных средств категории N<sub>1</sub> в Правила ООН, поскольку это не подкрепляется национальными данными. Эксперт от Соединенного Королевства поддержал данный вывод. Эксперт от ЕК проинформировал GRSP, что проводимый его организацией анализ эффективности затрат позволит более четко определить подлежащие охвату категории транспортных средств. GRSP отметила, что технические характеристики объемного механизма определения точки Н (механизма 3-D "Н"), предусмотренные в проекте правил ООН, отличаются от технических характеристик механизма 3-D "Н", указанных в Сводной резолюции № 3 (СР.3). Эксперт от Франции, которого поддержал эксперт от Италии, поставил под сомнение правильность отсылки к стандарту ISO, касающемуся чертежей и технических характеристик манекена, а не к добавлению к ОР.1. По предложению эксперта от Нидерландов GRSP также отметила, что возможная разработка правил ООН (параллельно с будущим этапом 2 ГТП № 14 ООН) могла бы включать критерии нагрузки на мягкие ткани (КМТ) и предел смещения грудной клетки. Кроме того, GRSP рассмотрела документ GRSP-55-45, включающий согласованные в ходе сессии поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/9.

35. GRSP приняла документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/9 с поправками, указанными в приложении VII к настоящему докладу, и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/12 без поправок; в последнем вводится требование о скорости транспортного средства в момент удара о столб, составляющей  $32 \pm 1$  км/ч, независимо от ширины транспортного средства. Секретариату было поручено представить WP.29 и AC.1 для рассмотрения и проведения голосования на их сессиях в ноябре 2014 года документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/9 в качестве проекта правил ООН, касающихся бокового удара о столб, и документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/12 в качестве проекта поправок серии 01 к Правилам ООН. Вместе с тем, GRSP просила эксперта от Австралии в предварительном порядке направить WP.29 соответствующие предложения к его июньской сессии 2014 года, а также запросить указания WP.29/AC.2 относительно: i) ссылки не на добавление к ОР.1, а на стандарт ISO (WorldSID), и ii) переходных положений поправок серии 01, подлежащих принятию одновременно с первоначальным вариантом Правил ООН.

36. Наконец, GRSP решила запросить согласие со стороны WP.29 и AC.3 на их сессиях в июне 2014 года на то, чтобы возложить задачу согласования технических характеристик объемный механизм определения точки Н на НРГ.

## **XXII. Предложение по новым правилам, касающимся лобового удара (пункт 21 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/10  
неофициальные документы GRSP-55-20-Rev.1,  
GRSP-55-42 и GRSP-55-43

37. Эксперт от Франции, являющийся Председателем НРГ по лобовому удару, представил доклад о ходе работы группы (GRSP-55-43), а также последние поправки (GRSP-55-20-Rev.1) к официальному предложению (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/10) по новым правилам ООН, касающимся лобового удара, с акцентом на удерживающей системе. Он добавил, что применительно к пороговому значению для критериев сжатия грудной клетки сидящего впереди пассажира НРГ делает особый упор на двух возможных сценариях:

а) критерии сжатия грудной клетки (КСГК)  $\leq 34$  мм (по кривой риска травмирования для женского (лица старшего возраста) манекена 5-го перцентиля);

б) КСГК  $\leq 42$  мм (по кривой риска травмирования для женского манекена 5-го перцентиля).

38. Оратор запросил у GRSP указаний относительно выбора того сценария, который должен найти отражение в проекте правил ООН. По мнению эксперта от ЕК, первый сценарий подкрепляется проведением дополнительного испытания (например, испытания на салазках) с использованием мужского манекена 95-го перцентиля. Вместе с тем, эксперт от Франции напомнил GRSP, что цель предложения состоит в уменьшении числа испытаний. Эксперт от МОПАП внес рекомендацию (GRSP-55-42), предусматривающую использование для КСГК  $\leq 42$  мм женского манекена 5-го перцентиля, поскольку в случае КСГК  $\leq 34$  мм обеспечивался бы охват лишь ограниченной доли населения, а также поскольку необходимо учитывать разнообразие инструментов испытаний. Он отметил, что более высокий риск травмирования пассажиров старшего возраста будет охвачен за счет сниженного порогового значения КСГК в 42 мм для мужского манекена 50-го перцентиля (Hybrid III), как это предлагается также для Правил № 94 ООН. В заключение GRSP решила возобновить рассмотрение этого пункта повестки дня на своей сессии в декабре 2014 года и просила своих экспертов дать четкие указания в отношении двух вышеупомянутых сценариев. Секретариату было поручено распространить документ GRSP-55-20-Rev.1 на следующей сессии GRSP под официальным условным обозначением.

## **XXIII. Предложение по новым правилам, касающимся электромобилей категории L (пункт 22 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/11  
неофициальные документы GRSP-55-07, GRSP-55-22,  
GRSP-55-25-Rev.1 и GRSP-55-29

39. Эксперт от Германии, являющийся Председателем НРГ по перезаряжаемым энергоаккумулирующим системам (ПЭАС), сделал сообщение (GRSP-55-29) по общему анализу документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/11, который содержит предложение по проекту правил ООН в отношении требований к безопасности, касающихся электрического привода автотранспортных средств кате-

горий L<sub>1</sub>, максимальная расчетная скорость которых превышает 6 км/ч. Эксперт от МАЗМ предложил ряд поправок (GRSP-55-07) к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/11. Большинство Договаривающихся сторон (Австралия, Германия, Испания, Нидерланды, Соединенное Королевство, Франция и Швеция) высказались против введения в текст проекта правил ООН дополнительных положений (пункт 12 документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/11), позволяющих Договаривающимся сторонам по-прежнему требовать доказательство соответствия послеаварийным требованиям, как это предлагается экспертом от Японии. GRSP вернула документ GRSP-55-25-Rev.1 (включая документ GRSP-55-22, предложенный экспертом от Японии) неофициальной рабочей группе и решила возобновить рассмотрение этого пункта повестки дня на своей сессии в декабре 2014 года на основе обновленного предложения, представленного НРГ. В заключение GRSP решила запросить согласие WP.29 на его сессии в июне 2014 года на продление мандата НРГ до июня 2015 года.

## **XXIV. Прочие вопросы (пункт 23 повестки дня)**

### **A. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности**

40. Эксперт от Турции проинформировал GRSP о предстоящей церемонии торжественного открытия Национального центра по пассивной безопасности.

### **B. Определения и сокращения в правилах, относящихся к введению GRSP, предложенные по инициативе Рабочей группы по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды**

*Документация:* неофициальный документ GRSP-51-03

41. GRSP решила возобновить рассмотрение этого пункта повестки дня на своей сессии в декабре 2014 года на основе обновленного предварительного перечня сокращений (GRSP-51-03), который должен включать сокращения, используемые в Правилах № 129 ООН, и будет подготовлен экспертом от Франции.

### **C. Разработка международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) и участие рабочих групп (РГ)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2014/53  
неофициальные документы GRSP-55-17 и WP.29-162-18

42. GRSP приняла к сведению намеченное на июньскую сессию WP.29 рассмотрение проекта третьего пересмотренного варианта Соглашения 1958 года (ECE/TRANS/WP.29/2014/53), равно как и также других неурегулированных вопросов, а именно: i) голосование по доверенности, ii) окончательный перечень А проекта Правил № 0 ООН и iii) общие начальные даты применения новых серий поправок к правилам ООН. GRSP отметила документ WP.29-162-18, в котором предлагаются принципы применения дополнений, серий поправок и пересмотренных вариантов правил ООН. В заключение GRSP решила перенести

Правила № 16 ООН в окончательный перечень А, а Правила № 14 ООН – в перечень В.

43. Кроме того, GRSP приняла к сведению документ GRSP-55-17, в котором приводятся возможные сценарии включения в Правила ООН с учетом МОУТКТС различных систем тяги. Эксперт от МОПАП заявил, что правила ООН должны рассматриваться как нейтральные с точки зрения технологии и вида топлива. Эксперт от Германии указал, что разработка специальных приложений – каждого по конкретной топливной системе – представляется подходом, который упростил бы для Договаривающихся сторон задачу применения поправок предыдущих серий. Вместе с тем, он предложил провести дальнейшее обсуждение документа GRSP-55-17 и передать его НРГ по МОУТКТС с целью анализа на предмет выяснения, приемлемо ли такое решение для всех правил ООН. Кроме того, по его мнению, НРГ следует доработать вопрос о перекрестных ссылках на другие правила ООН. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса, а пока передать документ GRSP-55-17 НРГ по МОУТКТС для рассмотрения.

#### **D. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в марте 2014 года**

44. Секретарь сообщил об основных вопросах, рассмотренных на 162-й сессии WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1108).

#### **E. Несогласованные определения в правилах, относящихся к ведению GRSP**

*Документация:* неофициальный документ GRSP-55-03

45. GRSP приняла к сведению документ GRSP-55-03, в котором указывается на ряд несоответствий между отдельными определениями, используемыми в правилах ООН, и определениями, фигурирующими в "Словаре по правилам ООН в области транспортных средств", подготовленном бывшим стажером секретариата ЕЭК ООН. GRSP решила возобновить рассмотрение этого пункта повестки дня на своей сессии в декабре 2014 года.

#### **F. Общие поправки к правилам № 14 и 16**

*Документация:* неофициальный документ GRSP-55-04

46. Эксперт от Нидерландов внес на рассмотрение документ GRSP-55-04, в котором уточняется, что устройство регулировки эффективной верхней точки крепления по высоте (внедренное недавно для городских автобусов) может быть частью приспособления для крепления либо предусматриваться требованиями, касающимися ремней безопасности. Эксперт от Германии высказал по этому предложению оговорку относительно необходимости его дальнейшего изучения. В заключение GRSP решила возобновить рассмотрение этого пункта повестки дня на своей сессии в декабре 2014 года на основе пересмотренного предложения, подготовленного экспертом от Нидерландов, и сохранить документ GRSP-55-04 в повестке дня в качестве справочного.



### **Г. Правила № 95 (боковой удар)**

*Документация:* неофициальный документ GRSP-55-06

47. GRSP решила – ввиду отсутствия времени – отложить рассмотрение этого пункта повестки дня до своей сессии в декабре 2014 года и поручила секретариату распространить документ GRSP-55-06 под официальным условным обозначением.

### **Н. Правила № 100 (конструкция и функциональная безопасность аккумуляторных электромобилей)**

*Документация:* неофициальные документы GRSP-55-12 и GRSP-55-13

48. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документы GRSP-55-12 и GRSP-55-13 в целях уточнения положений, касающихся соединителей. Эксперт от Германии согласился с техническим содержанием предложения, однако предложил более четкую формулировку. GRSP решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей сессии в декабре 2014 года.

### **И. Правила № 80 (прочность сидений и их креплений)**

*Документация:* неофициальный документ GRSP-55-18

49. Эксперт от Германии внес на рассмотрение документ GRSP-55-18 в целях уточнения положений, касающихся запрещаемой установки сидений, обращенных вбок. GRSP решила возобновить обсуждение на своей сессии в декабре 2014 года и поручила секретариату распространить документ GRSP-55-18 под официальным условным обозначением.

### **Ж. Транспортные средства новой концепции мобильности**

*Документация:* неофициальный документ GRSP-55-26-Rev.1

50. Эксперт от Японии представил обзорную информацию (GRSP-55-26-Rev.1) по безопасности четырехколесных транспортных средств, масса которых в порожнем состоянии не превышает 400 кг (категории L<sub>6</sub> и L<sub>7</sub>); из нее явствует, что эти транспортные средства весьма схожи с пассажирскими автомобилями (M<sub>1</sub>), называемыми в Японии "транспортные средства новой концепции мобильности". Оратор добавил, что такие транспортные средства вполне могут отвечать целому ряду требований в отношении безопасности (в частности, при лобовом столкновении по всей ширине, Правила № 95 ООН), предъявляемых в настоящее время в Японии к пассажирским автомобилям. В заключение он указал, что его страна стремится к согласованию правил, касающихся этих транспортных средств, и желала бы получить от Договаривающихся сторон информацию и соответствующие замечания. Эксперт от ЕК проинформировал GRSP о том, что его организация проводит аналогичные изыскания по вопросу о безопасности транспортных средств категории L<sub>7</sub> и выразил готовность сотрудничать с экспертом от Японии, а также обменяться результатами анализа эффективности затрат. GRSP решила продолжить обмен информацией по данному вопросу на своей сессии в декабре 2014 года.

## **К. Предложение по поправкам к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств**

*Документация:* неофициальный документ GRSP-55-27

51. GRSP приняла к сведению документ GRSP-55-27, касающийся возможного внесения в Сводную резолюцию о конструкции транспортных средств (СР.3) новых категорий транспортных средств (например, сельскохозяйственных прицепов и буксируемых машин). Было отмечено, что данное предложение было подготовлено Рабочей группой по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE) в контексте обновления Правил № 86 ООН (установка устройств освещения и световой сигнализации для сельскохозяйственных тракторов), и что GRE решила распространить это предложение среди всех рабочих групп на предмет замечаний. GRSP предложила своим экспертам представить соответствующие замечания секретариату до начала сессии GRE в октябре 2014 года.

## **XXV. Предварительная повестка дня следующей сессии (пункт 24 повестки дня)**

52. В связи со своей пятьдесят шестой сессией, которую намечено провести в Женеве 9 (9 ч. 30 м.) – 12 (12 ч. 30 м.) декабря 2014 года, GRSP отметила, что крайний срок представления официальной документации в секретариат – 12 сентября 2014 года, т.е. за двенадцать недель до начала сессии. GRSP согласовала следующую предварительную повестку дня:

1. Утверждение повестки дня
2. Глобальные технические правила № 7 (подголовники)
3. Глобальные технические правила № 9 (безопасность пешеходов)
  - а) этап 2 разработки глобальных технических правил;
  - б) предложение по поправке 3
4. Согласование манекенов для испытаний на боковой удар
5. Глобальные технические правила, касающиеся электромобилей
6. Правила № 14 (крепления ремней безопасности)
7. Правила № 16 (ремни безопасности)
8. Правила № 17 (прочность сидений)
9. Правила № 22 (защитные шлемы)
10. Правила № 29 (прочность кабин)
11. Правила № 44 (детские удерживающие системы)
12. Правила № 80 (прочность сидений и их креплений (городские автобусы))
13. Правила № 94 (лобовой удар)
14. Правила № 95 (боковой удар)
15. Правила № 100 (безопасность аккумуляторных электромобилей)
16. Правила № 127 (безопасность пешеходов)

17. Правила № 129 (усовершенствованные детские удерживающие системы)
18. Предложение по новым правилам, касающимся лобового удара
19. Общие поправки к правилам № 14 и 16
20. Выборы должностных лиц
21. Прочие вопросы:
  - a) обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности;
  - b) определения и сокращения в правилах, относящихся к ведению GRSP;
  - c) разработка международной системы официального утверждения типа комплекта транспортного средства (МОУТКТС) и участие рабочих групп;
  - d) основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в июне и ноябре 2014 года;
  - e) несогласованные определения в правилах, относящихся к ведению GRSP;
  - f) объемный механизм определения точки Н.

## Приложение I

### Перечень неофициальных документов (GRSP-55-...), распространенных в ходе сессии без официального условного обозначения

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
01/ Rev.1	Испанией	15	A	Предложение по дополнению 8 к поправкам серии 04 к Правилам № 44 ООН	(d)
02	Нидерландами	15	A	Предложение по дополнению 8 к поправкам серии 04 к Правилам № 44 ООН	(d)
03	секретариатом	23 e)	A	Словарь по правилам ООН в области транспортных средств – Несогласованные определения в правилах ООН, относящихся к ведению GRSP	(c)
04	Нидерландами	23 f)	A	Предложение по общим поправкам к правилам № 14 и 16 ООН	(a)
05	Председателем GRSP	1	A	Порядок рассмотрения пунктов повестки дня сессии	(a)
06	секретариатом	23 g)	A	Предложение по дополнению 5 к поправкам серии 03 к Правилам № 95 (боковое столкновение)	(b)
07	МАЗМ	22	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/11 – Проект правил, касающихся электромобилей категории L, представленный неофициальной рабочей группой по ПЭАС	(a)
08	Францией	18	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/7 – Проект поправок серии 01 к Правилам № 129	(b)
09	МОПАП	3 b)	A	Защита пешеходов – Определение измерительной точки	(a)
10/ Rev.3	МОПАП	8	A	Правила № 11 (дверные замки и петли) – Предложение по поправкам серии 04	(d)
11	МОПАП	13	A	Предложение по исправлению проекта дополнения 1 к поправкам серии 04 к Правилам № 25 (подголовники)	(d)
12	МОПАП	23 h)	A	Предложение по дополнению 2 к поправкам серии 02 к Правилам № 100	(a)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
				(аккумулятор электромобилей)	
13	МОПАП	23 h)	A	Предложение по дополнению 4 к поправкам серии 01 к Правилам № 100 (аккумулятор электромобилей)	(a)
14/ Rev.3	Председателем GRSP	17	A	Предложение о внесении поправок в проект поправок серии 01 к Правилам № 127 (безопасность пешеходов)	(d)
15	КСАОД	11	A	Предложение по дополнению 3 к поправкам серии 08 к Правилам № 17 (прочность сидений)	(b)
16	Австралией	20	A	Резюме работы по транспонированию ГТП № 14 ООН (боковой удар о столб) в проект новых правил ООН	(a)
17	секретариатом	23 c)	A	Электромобили, гибридные транспортные средства и ТСВТЭ – принципы их включения в правила ООН с учетом МОУТКТС (Соглашение 1958 года)	(c)
18	Германией	23 i)	A	Правила № 80 (прочность сидений и их креплений (автобусы))	(b)
19	Германией	11	A	Предложение по дополнению 2 к поправкам серии 04 к Правилам № 17 (прочность сидений)	(b)
20/ Rev.1	Францией	21	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/10	(b)
21/ Rev.1	Францией	16	A	Предложение по поправкам серии 03 к Правилам № 94 (лобовое столкновение)	(b)
22	Японией	22	A	Проект правил, касающихся электромобилей категории L – Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/11	(a)
23	Республикой Корея	19	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/8 (Предложение Европейской комиссии и МОПАП по проекту правил, касающихся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах)	(a)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
24	Республикой Корея	3 b)	A	Предложение по поправкам к документам ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/2 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5 (Предложение Европейской комиссии по поправкам к этапу 1 и проекту этапа 2 глобальных технических правил № 9 (безопасность пешеходов))	(c)
25/ Rev.1	Председателем GRSP	22	A	Проект правил, касающихся электромобилей категории L – Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/11	(a)
26/ Rev.1	Японией	23 j)	A	Обзорная информация по безопасности транспортных средств новой концепции мобильности	(a)
27	секретариатом	23 k)	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2 – Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (CP.3)	(a)
28/ Rev.2	МОПАП	19	A	Проект правил, касающихся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах	(d)
29	Председателем НРГ по ПЭАС	22	A	Проект правил, касающихся электромобилей категории L	(d)
30/ Rev.1	секретариатом	11	A	Правила № 17 (прочность сидений)	(b)
31	МОПАП	9	A	Предложение по дополнению 7 к поправкам серии 07 к Правилам № 14	(b)
32	МОПАП	9	A	Предложение по дополнению 7 к поправкам серии 07 к Правилам № 14 – точка R	(a)
33	КСАОД	15	A	Предложение по дополнению 8 к поправкам серии 04 к Правилам № 44	(d)
34/ Rev.1	Францией	18	A	Доклад о ходе работы неофициальной рабочей группы по усовершенствованным детским удерживающим системам (УДУС) – Правила № 129 ООН	(a)
35	МОПАП	18	A	Усовершенствованные детские удерживающие системы (УДУС)	(a)
36	США	3 a)	A	Этап 2 разработки ГТП № 9 ООН	(d)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
37	КСАОД	18	A	Правила № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы (УДУС)) – Информация для потребителей	(c)
38	КСАОД	18	A	Правила № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы (УДУС)) – Информация для потребителей	(c)
39	Францией	15-18	A	Исследование по вопросу о ДУС с противоударным экраном	(a)
40	НРГ-ГТП9-Э2 – ЦГ	3 b)	A	Доклад о ходе работы целевой группы по зоне испытания бампера	(a)
41	НРГ-ГТП9-Э2 – ЦГ	3 b)	A	Предложение по поправке к глобальным техническим правилам	(b)
42	МОПАП	21	A	Проект ГТП ООН, касающихся лобового удара	(a)
43	Францией	16-21	A	Правила № 94 ООН и проект правил ООН, касающихся лобового столкновения по всей ширине	(a)
44	МОПАП	17	A	Предложение о внесении поправок в дополнение 1 к Правилам № 127 в их первоначальном варианте (ECE/TRANS/WP.29/2014/37)	(d)
45	Австралией	20	A	Проект правил ООН, касающихся бокового удара о столб	(d)

*Примечания:*

- a) Рассмотрение завершено или документ заменен другим документом.
- b) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии в качестве документа с официальным условным обозначением.
- c) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии в качестве неофициального документа.
- d) Принят и будет представлен WP.29.

## Приложение II

### Проект поправок к Правилам № 11 (дверные замки и петли)

#### Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/13 (см. пункт 15 настоящего доклада)

...

*Включить новый пункт 6.3.1.1 следующего содержания:*

- "6.3.1.1 Система полной блокировки в случае ее установки может быть активирована только в том случае, если ключ зажигания не находится в положении работающего двигателя, и должна быть установлена в сочетании, по меньшей мере, с одним из следующих средств:
- а) система сигнализации с обнаружением движения внутри транспортного средства в соответствии с Правилами № 116 или Правилами № 97 или другое оборудование, способное обнаруживать движение водителя или пассажира транспортного средства. Активация системы полной блокировки должна запрещаться, если в салоне транспортного средства обнаружено движение водителя или пассажира; **или**
  - б) **звуковое предупреждающее устройство (например, клаксон), которое может быть активировано изнутри транспортного средства в случае, когда зажигание выключено, а система полной блокировки активирована".**

*Предлагаемый пункт 6.3.1.2 исключить.*

*Включить новые пункты 13.7-13.9 следующего содержания:*

- "13.7 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 04 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила ООН, не отказывает в предоставлении или в принятии официальных утверждений типа ООН на основании настоящих Правил ООН с внесенными в них поправками серии 04.
- 13.8 Начиная с **1 сентября 2016 года** Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, предоставляют официальные утверждения типа ООН только в том случае, если тип транспортного средства, подлежащий официальному утверждению, соответствует требованиям настоящих Правил ООН с внесенными в них поправками серии 04.
- 13.9** Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, не отказывают в распространении официальных утверждений ООН существующих типов, предоставленных на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам **ООН"**.

...



## Приложение III

### Проект поправок к Правилам № 25 (подголовники)

#### Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/3 (см. пункт 22 настоящего доклада)

Пункт 1.1, сноску 1 изменить следующим образом:

"1.1 Настоящие Правила применяют к ... ниже<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Подголовники, которые соответствуют положениям Правил № 17, необязательно должны соответствовать положениям настоящих Правил. **Сиденья транспортных средств категории М<sub>2</sub>, имеющих максимальную массу свыше 3 500 кг, и транспортных средств категории М<sub>3</sub>, официально утвержденные по типу на основании Правил № 80, необязательно должны соответствовать положениям настоящих Правил**".

## Приложение IV

### Проект поправок к Правилам № 44 (детские удерживающие системы)

#### Принят на основе документа GRSP-55-01-Rev.1 (см. пункт 24 настоящего доклада)

Пункт 2.7 изменить следующим образом:

"2.7 "Противоударный экран" означает установленное перед ребенком приспособление, предназначенное для распределения удерживающих сил по большей части верхней половины туловища ребенка в случае лобового столкновения.

**С учетом пункта 2.1.3 экраны подразделяются на два класса:**

**класс А: цельной конструкции**

**класс В: нецельной конструкции".**

Пункт 6.1.12 изменить следующим образом:

"6.1.12 Детские удерживающие системы группы I относятся к классу цельной конструкции, если они не оснащены противоударным экраном **класса В**, определение которого содержится в пункте 2.7".

Пункт 7.1.4.4.1.2.3 изменить следующим образом:

"7.1.4.4.1.2.3 Детские удерживающие устройства, не относящиеся к группе 0, которые не опираются на приборную доску:

Голова манекена не должна выступать за пределы плоскостей FD, FG и DE, показанных на рис. 4 ниже, **и не должна непосредственно соприкасаться с трубой**. Это определяется по результатам проверки с точностью до 300 мс или в момент окончательного возвращения манекена в неподвижное состояние в зависимости от того, что происходит раньше".

Пункт 8.1.3.7.6 изменить следующим образом:

"8.1.3.7.6 Если детскую удерживающую систему можно использовать для двух или более весовых групп, то испытания проводят с использованием самого легкого и самого тяжелого из манекенов, определяемых выше для **каждой из** соответствующих групп".

Пункт 8.1.3.7.10 изменить следующим образом:

"8.1.3.7.10 Указанное в пункте 7.1.4.1.10.1.2 испытание **проводят** только с использованием наиболее крупного из манекенов, для которых предназначено детское удерживающее устройство. **В случае, когда возможны различные конфигурации детской удерживающей системы (например, вертикальное/наклонное положение), для целей этого испытания**

используют конфигурацию, при которой перемещение головы по горизонтали соответствует наихудшему из зарегистрированных значений".

Пункт 11.2 изменить следующим образом:

- "11.2 Оценка качества производства детских удерживающих систем
- Должны быть проведены испытания на оценку качества производства ...
- С этой целью из первой партии продукции **технической службой, проводившей испытания для официального утверждения типа, или технической службой, назначенной тем же компетентным органом, который будет предоставлять официальное утверждение, либо самим компетентным органом** произвольно отбираются пять детских удерживающих систем.
- Если в качестве условия для проведения испытания, предусмотренного в пункте 11.2.1.1, выбираются условия, указанные в пункте 7.1.4.4.1.2.3, то могут произвольно отбираться шесть образцов.**
- Первая партия продукции ...".

Пункт 11.2.1.1 изменить следующим образом:

- "11.2.1.1 Пять детских удерживающих систем должны быть подвергнуты динамическому испытанию, описанному в пункте 8.1.3. Техническая служба, проводившая испытания для официального утверждения типа, определяет условия, в которых имело место максимальное перемещение головы по горизонтали в ходе динамических испытаний для официального утверждения типа, за исключением условий, описанных в пунктах **7.1.4.4.1.2.3, где предусматривается только испытание без использования трубы диаметром 100 мм, и 7.1.4.1.10.1.2** выше. Все 5 детских удерживающих систем испытывают в одинаковых условиях.
- Если во время по крайней мере одного из пяти проведенных испытаний ДУС соприкоснуться с трубой, то проводят дополнительное испытание в условиях, оговоренных в пункте 7.1.4.4.1.2.3, где предусматривается испытание без использования трубы диаметром 100 мм. Результаты этого дополнительного испытания не используют при расчетах, указанных в пункте 11.2.1.3 а)".**

*Приложение 13*

Пункты 2 и 3 изменить следующим образом:

- "2. Ремень с креплением в трех точках и втягивающим устройством состоит из следующих жестких частей: втягивающего устройства (R), хомута, прикрепляемого к стойке (P), двух крепежных устройств (A1 и A2) (см. рис. 1b) ...
3. ...

Значение X на рис. 1b ниже ..."

Пункты 5 и 6 изменить следующим образом:

- 5. Статический ремень безопасности с креплением в двух точках, изображенный на рис. 1a, состоит из ...
- 6. ... Значение Y на рис. 1a составляет ..."

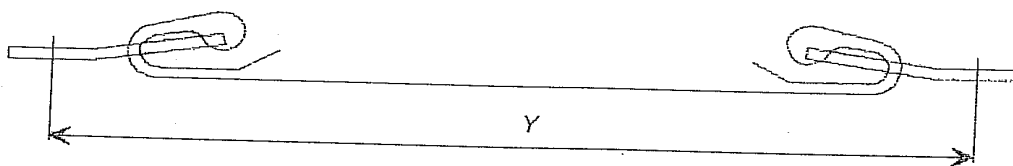
Рис. 1 изменить следующим образом:

"Рис. 1

**Конфигурации стандартного ремня безопасности**

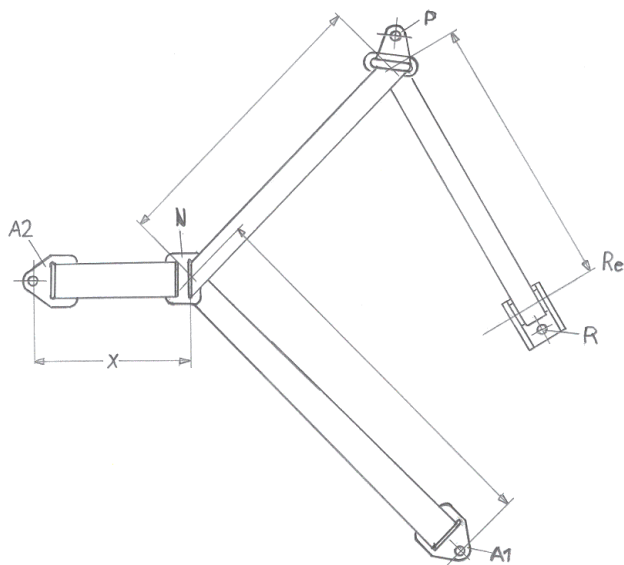
**Рис. 1a**

**Статический ремень безопасности с креплением в двух точках**



**Рис. 1b**

**Ремень с креплением в трех точках и втягивающим устройством**



"

**Принят на основе документа GRSP-55-02 (см. пункт 24 настоящего доклада)**

*Пункт 7.1.4.1.8* изменить следующим образом:

"7.1.4.1.8 В ходе динамических испытаний стандартный ремень безопасности, применяемый для установки детского удерживающего устройства **цельной конструкции**, не должен отсоединяться от любого направляющего или блокирующего устройства, используемого для проведения данного испытания.

**В ходе динамических испытаний стандартный ремень безопасности, применяемый для установки детского удерживающего устройства нецельной конструкции, не должен отсоединяться от любого направляющего или блокирующего устройства, используемого для проведения данного испытания; вместе с тем, для плечевой части стандартного ремня безопасности оценку проводят вплоть до момента, когда перемещение головы манекена по горизонтали достигает своего максимума. Кроме того, в ходе динамического испытания детского удерживающего устройства нецельной конструкции предельно допустимое смещение плечевой лямки соответствует положению, при котором нижний край плечевой части стандартного ремня безопасности не сползает с локтя манекена при максимальном перемещении головы манекена по горизонтали".**

*Приложение 15 (Пояснительные примечания), пункт 6.2.4* исключить.

**Принят на основе документа GRSP-55-33 (см. пункт 24 настоящего доклада)**

*Пункт 6.1.5* изменить следующим образом:

"6.1.5 Изготовитель детского удерживающего устройства должен указать в письменной форме, что токсичность материалов, используемых при изготовлении удерживающих систем и соприкасающихся с ребенком, отвечает требованиям соответствующих разделов **стандарта EN 71:2009, часть 3**. По усмотрению органа, проводящего испытания, может быть проведена проверка правильности этого указания. Данный пункт не применяется к удерживающим устройствам, относящимся к группам II и III".

*Пункт 6.1.6* изменить следующим образом:

"6.1.6 Изготовитель детского удерживающего устройства должен указать в письменной форме, что степень воспламеняемости материалов, используемых для изготовления удерживающей системы, отвечает требованиям соответствующих **разделов стандарта EN 71:2009, часть 3**. По усмотрению органа, проводящего испытания, может быть проведена проверка правильности этого указания".

## Приложение V

### Проект поправок к Правилам № 127 (безопасность пешеходов)

#### Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/2014/38 (см. пункт 27 настоящего доклада) - Приняты на основе документа GRSP-55-14-Rev.3

Пункты 11.1-11.4 изменить следующим образом:

- "11.1 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.
- 11.2 **Начиная с 1 сентября 20178 года** ~~По истечении 36 месяцев после даты вступления в силу поправок серии 01~~ Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальные утверждения типа только в том случае, если тип транспортного средства, подлежащий официальному утверждению, отвечает предписаниям настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 01.
- 11.3 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, не отказывают в распространении официальных утверждений типа ООН, предоставленных на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам ООН, на существующие типы транспортных средств.
- 11.4 ~~Даже после даты вступления в силу поправок серии 01 к настоящим Правилам ООН~~ **Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, продолжают признавать** официальные утверждения типа ООН на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам ООН ~~остаются действительными. Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, продолжают признавать их".~~

Приложение 4, пункты 1.1-1.4, снять квадратные скобки.

Приложение 5, пункт 3.2.1 изменить следующим образом:

- "3.2.1 Скорость ударного элемента в виде модели головы измеряют в какой-либо точке во время "свободного полета" до момента удара в соответствии с методом, указанным в стандарте ISO 3784:1976. **Точность измерения скорости должна составлять  $\pm 0,01$  м/с. ..."**

#### Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/2014/37 (см. пункт 27 настоящего доклада) - Приняты на основе документа GRSP-55-44

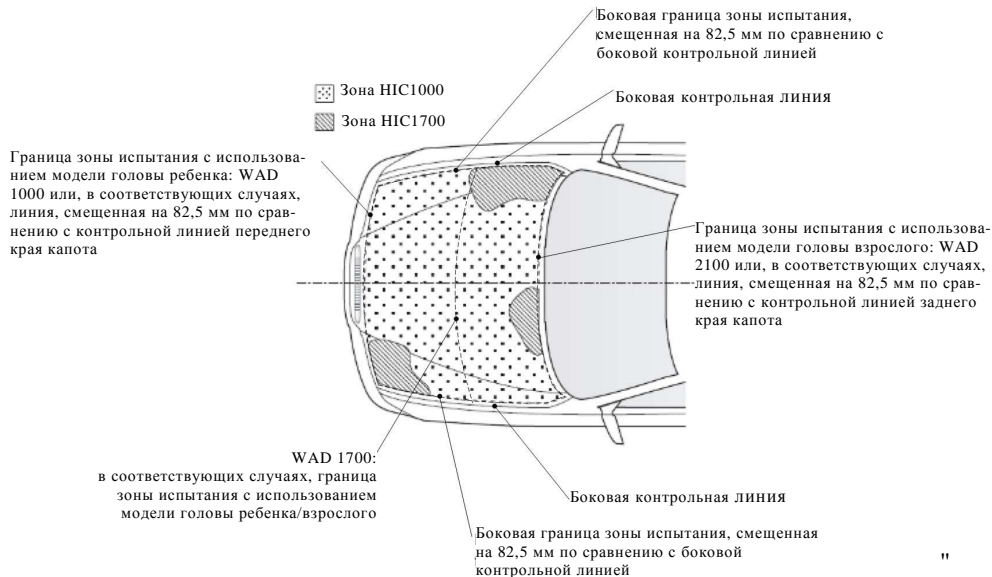
Приложение 5, пункт 3.2.1 изменить следующим образом:

- "3.2.1 Скорость ударного элемента в виде модели головы измеряют в какой-либо точке во время "свободного полета" до момента удара в соответствии с методом, указанным в стандарте ISO 3784:1976. Точность измерения скорости должна составлять  $\pm 0,01$  м/с. ..."

Приложение 5, рис. 11 изменить следующим образом:

"Рис. 11

**Примеры маркировки зоны НИС1000 и зоны НИС1700**



Приложение 6, пункт 2.2.4 изменить следующим образом:

- "2.2.4 Во время ~~калибровки~~ **сертификации** измеряют и регистрируют в протоколе сертификации относительную влажность и температура в зоне сертификации".

Приложение 6, рис. 5, название изменить следующим образом:

"Рис. 5

Ударный элемент в виде гибкой модели нижней части ноги: испытательная установка для проведения испытания коленного шарнира при статических сертификационных испытаниях (см. пункт 1.2.5 настоящего **приложения**)

... "

Приложение 6, рис. 6, название изменить следующим образом:

"Рис. 6

Ударный элемент в виде гибкой модели нижней части ноги: испытательная установка для проведения динамического испытания ударного элемента в виде модели нижней части ноги в целях сертификации (маятниковое испытание, см. пункт 1.3.3.1 настоящего **приложения**)

... "

Приложение 6, рис. 7, название изменить следующим образом:

"Рис. 7

Ударный элемент в виде гибкой модели нижней части ноги:  
испытательная установка для проведения динамического испытания ударного  
элемента в виде модели нижней части ноги в целях сертификации (обратное  
испытание, см. пункт ~~1.4.3.1~~ ~~8.1.3.4~~ настоящего приложения)

..."



## Приложение VI

### Проект поправок к новым правилам, касающимся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах

#### Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/8 (см. пункт 33 настоящего доклада)

*Содержание, пункт 13 исключить.*

*Пункт 1 изменить следующим образом:*

#### "1. Область применения

Настоящие Правила применяются в отношении следующего<sup>1</sup>:

..."

...

*Пункт 2.12 изменить следующим образом:*

"2.12 "водородное транспортное средство" означает любое автотранспортное средство, использующее **компримированный газообразный водород** в качестве топлива для приведения автомобиля в движение, включая транспортные средства как на топливных элементах, так и с двигателем внутреннего сгорания. Водородное топливо для пассажирского транспортного средства указано в **ISO 14687-2:2012 и SAE J2719 (пересмотр, сентябрь 2011 года)**".

*Пункт 2.14 исключить.*

*Пункты 2.15-2.29 пронумеровать как пункты 2.14-2.28.*

*Пункты 13-13.2 исключить.*

---

<sup>1</sup> Настоящие Правила не распространяются на электробезопасность электропривода, совместимость материалов и водородное охрупчивание топливной системы транспортного средства, а также на послеаварийную целостность топливной системы в случае лобового столкновения по всей ширине и удара сзади.

## Приложение VII

### Проект поправок к новым правилам, касающимся бокового удара о столб

#### Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/9 (см. пункт 35 настоящего доклада)

...

Пункт 2.10 изменить следующим образом:

"2.10 "водородное транспортное средство" означает любое автотранспортное средство, использующее **компримированный газообразный водород** в качестве топлива для приведения автомобиля в движение, включая транспортные средства как на топливных элементах, так и с двигателем внутреннего сгорания. Водородное топливо для пассажирского транспортного средства указано в **ISO 14687-2:2012 и SAE J2719 (пересмотр, сентябрь 2011 года)**".

...

Пункт 2.18 изменить следующим образом:

"2.18 "точка R" означает конструктивную исходную точку, которая:

- имеет координаты, установленные по отношению к конструкции транспортного средства, а также
- устанавливается, когда это уместно для целей настоящих Правил, в соответствии с приложением 1 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3)<sup>3</sup>;"

...

Пункт 5.1 изменить следующим образом:

"5.1 Транспортное средство ... с использованием манекена взрослого мужчины 50-го перцентиля WorldSID<sup>5</sup>".

...

Пункт 5.5.1 изменить следующим образом:

"5.5.1 В случае ... в соответствии с пунктом 5.1 приложения 3, не должна превышать:"

...

Приложение 3, пункт 4.3.1 изменить следующим образом:

<sup>3</sup> Документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3 - [www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html)"

<sup>5</sup> Технические характеристики, включая подробные чертежи и порядок сборки/разборки манекена взрослого мужчины 50-го перцентиля WorldSID, **указаны со ссылкой на приложение 3 к настоящим Правилам**".

"4.3.1 Манекен взрослого мужчины 50-го перцентиля WorldSID, соответствующий требованиям [стандарта ISO 15830:2013]<sup>1</sup>, оснащенный двумя предплечьями и (как минимум) всем необходимым инструментарием для сбора данных через соответствующие каналы в целях определения критериев оценки нагрузки на манекен, перечисленных в пункте 5.3 настоящих Правил".

...

*Приложение 4, пункт 2.5, сноску 1 изменить следующим образом:*

"<sup>1</sup> Подробное описание механизма измерения точки Н (инструмента точки Н), **включая размеры, приводится в стандарте ISO 15830:2013, чертеж под номером W50-82500**".

...

*Приложение 6, пункт 3.1.4 изменить следующим образом:*

"3.1.4 Непосредственно перед ударом основной запорный клапан и отсечные клапана, расположенные на выходе топливопровода для подачи газообразного водорода, должны быть **в штатном рабочем состоянии**".

...

*Приложение 6, пункт 5.4 изменить следующим образом:*

"5.4 Средний расход гелия за определенный временной интервал составляет, соответственно:

$$V_{\text{He}} = (M_f - M_o) / \Delta t \times 22,41 / 4,003 \times (P_{\text{target}} / P_o),$$

где  $V_{\text{He}}$  – средний объемный расход (л/мин.) за интервал времени, а показатель  $(P_{\text{target}}/P_o)$  вводит поправку на разность между измеренным исходным давлением ( $P_o$ ) и заданным давлением заправки ( $P_{\text{target}}$ )".

...

<sup>1</sup> Предполагается, что технические характеристики требуемого манекена взрослого мужчины 50-го перцентиля WorldSID в будущем будут включены в добавление [2] к Общей резолюции № 1.

## Приложение VIII

[только на английском языке]

## Перечень неофициальных рабочих групп GRSP

<i>Informal working group</i>	<i>Chair</i>	<i>Expiry date of the mandate [pending WP.29 decision]</i>	<i>Secretary</i>
Frontal Impact (FI)	Mr. Pierre Castaing (France) Phone : +33 1-69801750 Fax : +33 1-69801719 e-mail : pierre.castaing@utac.com	December 2014	
Harmonized side impact dummies	Ms. Marisol Medri (USA) Phone : +1 202 366 6987 Fax : +1 202 493 29 90 e-mail : <a href="mailto:marisol.medri@dot.gov">marisol.medri@dot.gov</a>	December 2015	
Head Restraints (GTR7-Phase 2)	Mr. Bernard Frost (UK) Phone : +44-(0)207 9442107 Fax : +44-(0)207 9449623 e-mail : <a href="mailto:bernie.frost@dft.gsi.gov.uk">bernie.frost@dft.gsi.gov.uk</a>	December 2015	OICA
Child Restraint Systems (CRS)	Mr. Pierre Castaing (France) Phone : +33 1-69801750 Fax : +33 1-69801719 e-mail : <a href="mailto:pierre.castaing@utac.com">pierre.castaing@utac.com</a>	December 2014	
Pedestrian Safety (GTR9-Phase 2)	Mr. Richard Damm (Germany) Tel.: +49 (0) 228 99 300 4302 Fax: +49 (0) 228 99 300 807 4302 e-mail: <a href="mailto:richard.damm@bmvbs.bund.de">richard.damm@bmvbs.bund.de</a>	November 2014	
Pole Side Impact (PSI)	Mr. Robert Hogan (Australia) Phone : +61 2 62 74 72 66 Fax : +61 2 62 74 74 77 e-mail : robert.hogan@infrastructure.gov.au	March 2014	
Electric Vehicle Safety (EVS)	Mr. N. Nguyen (USA), (vice-chaired by the European Union and China) Phone: +1 202 366 69 34 Fax: +1 202 493 29 90 e-mail : <a href="mailto:nha.nguyen@dot.gov">nha.nguyen@dot.gov</a>	December 2014	Japan
Rechargeable Energy Storage Systems (REESS)	Mr. G. Kellermann (Germany) Phone : +49 228 300 43 04 Fax : +49 228 300 807 43 04 e-mail : <a href="mailto:gerd.kellermann@bmvbs.bund.de">gerd.kellermann@bmvbs.bund.de</a>	[June 2015]	OICA