**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

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

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

**109-я сессия**

Женева, 29 сентября – 2 октября 2015 года

Пункт 3 предварительной повестки дняa

**Правила № 34 (предотвращение опасности
возникновения пожара)**

 Предложение по поправкам к Правилам № 34 (предотвращение опасности возникновения пожара)

 Представлено экспертом от Индии[[1]](#footnote-1)\*

 Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Индии в целях согласования области применения Правил № 34 ООН и изменения предельного значения общей допустимой массы с "2,8 т" на "2,5 т". В его основу положен неофициальный документ GRSG-108-41, распространенный в ходе
108-й сессии Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG) (см. доклад ECE/TRANS/WP.29/GRSG/87, пункт 65). Изменения к существующему тексту Правил № 34 выделены жирным шрифтом, а текст, подлежащий исключению, − зачеркнут.

 I. Предложение

*Пункт 1.2* изменить следующим образом:

«1.2 Часть II-1: по просьбе изготовителя к официальному утверждению транспортных средств категорий M, N и O, официально утвержденных на основании части I или IV настоящих Правил и оснащенных баком(ами) для жидкого топлива, в отношении предотвращения опасности возникновения пожара в случае лобового и/или бокового столкновения, а также к официальному утверждению транспортных средств категорий М1 и N1, общая допустимая масса которых превышает ~~2,8~~ **2,5** т, и категорий M2, M3, N2, N3 и O, оснащенных баком(ами) для жидкого топлива, официально утвержденных на основании части I или IV настоящих Правил, в отношении предотвращения опасности возникновения пожара в случае заднего столкновения.

 Часть II-2: к официальному утверждению транспортных средств категорий M1 и N1, общая допустимая масса которых не превышает ~~2,8~~ **2,5** т, оснащенных баком(ами) для жидкого топлива, официально утвержденных на основании части I или IV настоящих Правил, в отношении предотвращения опасности возникновения пожара в случае заднего столкновения».

 II. Обоснование

1. В части II-2 нынешнего текста Правил № 34 ООН указывается, что:

 i) испытание транспортных средств категорий M1 и N1 на наезд сзади должно быть обязательным и что

 ii) оно применяется к транспортным средствам M1 и N1, полная масса которых составляет < 2,8 тонны.

2. В Европейском союзе (ЕС) и правилах Индии, регламентирующих проведение испытаний на столкновение, в случае которых для категорий M1 и N1 применяется полная масса, предельное значение, которое используется на единообразной основе, составляет 2,5 тонны. Соответствующие правила перечислены ниже:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № | Конкретные испытания | Правила ЕС | Стандарт Индии |
| 1 | Лобовое столкновение со смещением | Правила № 94 ООН  | AIS 098 |
| 2 | Столкновение с пешеходом  | EU 78/2009, Правила № 127 ООН | AIS 100 |
| 3 | Удар о рулевое управление  | - | AIS 096 |

3. Предельное значение на уровне 2,8 т, которое предлагается применять в случае заднего столкновения на основании Правил № 34 ООН, приведет к нарушению единообразия с законодательством ЕС, регламентирующим испытания на столкновение и на соответствие моделей. Это также приведет к несогласованности разработки продукции в части соблюдения требований к испытаниям на столкновение транспортных средств категорий M1 и N1, прежде всего в случае моделей, полная масса которых составляет 2,5 т и 2,8 тонны.

4. В этой связи в целях согласования и сохранения принципа единообразия с другими правилами ЕС и Индии, регламентирующими испытания на столкновение транспортных средств категорий M1 и N1, Индия предлагает применять Правила № 34 ООН в случае транспортных средств категорий M1 и N1 предельное значение не 2,8 т, а 2,5 тонны.

1. \* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2012−2016 годы (ECE/TRANS/224, пункт 94, и ECE/TRANS/2012/12, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом. [↑](#footnote-ref-1)