|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/30 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General26 September 2019RussianOriginal: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

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

**Рабочая группа по пассивной безопасности**

**Шестьдесят шестая сессия**

Женева, 10–13 декабря 2019 года

Пункт 16 предварительной повестки дня

**Правила № 95 ООН (боковое столкновение)**

 Предложение по поправкам серии 04 к Правилам № 95 ООН (боковое столкновение)

 Представлено экспертом от Европейской комиссии от имени редакционной целевой группы[[1]](#footnote-1)\*

 Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от редакционной целевой группы для согласования Правил ООН с положениями пересмотренного Регламента по общей безопасности Европейского союза в интересах изменения области применения Правил ООН, разработки соответствующих переходных положений и внесения незначительных изменений и уточнений в существующие требования. В его основу положен документ GRSP-65-13, распространенный в ходе шестьдесят пятой сессии Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP). Изменения к действующему тексту правил ООН выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

 I. Предложение

*Пункт 1* изменить следующим образом:

«**1.**  **Область применения**

Настоящие Правила применяют к ~~поведению конструкции салона~~ транспортны~~х~~**м** средств**ам** категори~~й~~**и** M1, **максимальная допустимая масса которых не превышает** **3 500 кг, и к транспортным средствам категории** N1[[2]](#footnote-2)~~, на которых точка "R" самого низкого сиденья находится на высоте не более 700 мм над поверхностью земли, в случае бокового столкновения,~~ ~~когда транспортное средство находится в таком техническом состоянии, в котором его масса соответствует контрольной массе, определение которой приведено в пункте 2.10 настоящих Правил~~».

*Включить новый пункт 2.40* следующего содержания:

«**2.40 "*Система перемещения*" означает устройство, позволяющее перемещать и/или поворачивать сиденье либо одну из его частей без промежуточного фиксированного положения с целью упрощения доступа пассажиров или водителя к месту, находящемуся за этим сиденьем**».

*Включить новый пункт 5.2.1.5* следующего содержания:

[«**5.2.1.5 Если точка "R" самого низкого сиденья находится на высоте не более 700 мм над поверхностью земли (когда транспортное средство находится в таком техническом состоянии, в котором его масса соответствует контрольной массе, определение которой приведено в пункте 2.10 настоящих Правил), то считается, что требования пунктов 5.2.1.1–5.2.1.4 выполнены и нет необходимости устанавливать манекен, предназначенный для проведения испытания на боковой удар**».]

*Пункт 5.3.3.1* изменить следующим образом:

«5.3.3.1 открыть по крайней мере одну дверь для каждого ряда сидений~~, если таковая имеется, а в~~**.** **В** случае отсутствия такой двери ~~по мере необходимости отодвинуть сиденья или откинуть их спинки для~~ **должна обеспечиваться возможность** эвакуации водителя и всех пассажиров **путем задействования** **системы перемещения сидений, если это необходимо. Если никакой системы перемещения для эвакуации лица, занимающего заднее сиденье,** **не существует, то должна быть продемонстрирована возможность эвакуации манекена 50‑го процентиля без использования каких-либо устройств для удержания его веса или любых других средств.**

 **Оценка на этот счет должна производиться по всем конфигурациям или по конфигурации наименее благоприятного случая с учетом числа дверей с каждой стороны транспортного средства, а также левостороннего и правостороннего расположения рулевого управления, когда это применимо**».

*Включить новый пункт 5.3.8* следующего содержания:

«**5.3.8 Оценка топливной системы и высоковольтной системы должна производиться по всем конфигурациям или по конфигурации наименее благоприятного случая с учетом левостороннего и правостороннего расположения рулевого управления, когда это применимо**».

*Включить новые пункты 10.13–10.17* следующего содержания:

«**10.13 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 04 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в предоставлении или в принятии официальных утверждений типа на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 04.**

**10.14 Начиная с** **[X мая] 2022 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа на основании поправок предшествующих серий, впервые выданные после [X мая] 2022 года.**

**10.15 До [X мая] 2024 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, признают официальные утверждения типа на основании поправок предшествующих серий, впервые выданные до** **[X мая] 2022 года3.**

**10.16 Начиная с [X мая] 2024 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, предоставленные на основании предыдущих серий поправок к настоящим Правилам.**

**10.17 Независимо от пункта 10.16 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа, выданные на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам и касающиеся транспортных средств, которые не затронуты изменениями, внесенными на основании поправок серии 04**».

*Приложение 2* изменить следующим образом:

 «Приложение 2

 Схема знаков официального утверждения

Образец А
(См. пункт 4.5 настоящих Правил)

a

a

3

##### 95R – 041424

a

3

a

2

a = 8 мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что данный тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (Е4) в отношении защиты водителя и пассажиров в случае бокового столкновения на основании Правил № 95 под номером официального утверждения **04**1424. Номер официального утверждения указывает, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с предписаниями Правил № 95 с внесенными в них поправками серии **04**.

Образец В
(См. пункт 4.6 настоящих Правил)

 

|  |  |
| --- | --- |
| **95** | **04 2492** |
| **24** | **03 1628** |

 a = 8 мм мин.

 Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что данный тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (Е4) на основании Правил № 95 и Правил 24[[3]](#footnote-3). Первые две цифры номера официального утверждения указывают, что в момент предоставления соответствующих официальных утверждений Правила № 95 включали поправки серии **04, а** Правила № 24 включали поправки серии 03».

 II. Обоснование

 1. Европейский союз осуществляет процесс принятия пересмотренного Регламента по общей безопасности, на основании которого вводится диапазон новых характеристик в области безопасности. Вместе с тем он предусматривает также ряд исключений в отношении важнейших требований по безопасности автомобилей, например для автомобилей спортивно-хозяйственного назначения большой грузоподъемности и автофургонов.

2. Эти широкие исключения более не являются обоснованными с учетом растущей электрификации автомобильного парка, а также общей защиты людей от послеаварийного электрического разряда и опасности утечки топлива, а также от непреднамеренного открытия двери или ее блокировки и возможностей безопасной эвакуации водителя и всех пассажиров таких транспортных средств.

3. В новых переходных положениях в контексте этого Регламента Европейский парламент и государства Европейского союза приняли решение о датах предполагаемого применения.

4. В случае широких транспортных средств оснащать передние сиденья системой перемещения (в соответствии с Правилами № 17 ООН), возможно, нет необходимости, так как водитель и все пассажиры могут передвигаться между сиденьями. Предлагается предусмотреть такую возможность и в настоящих Правилах, с тем чтобы в случае бокового столкновения лица, занимающие задние сиденья, могли эвакуироваться через переднюю дверь. В некоторых коммерческих транспортных средствах, где не предусмотрен проход к переднему ряду сидений и не имеется системы перемещения, возможность эвакуации следует гарантировать, например, через запасное окно.

5. Во избежание противоположных толкований положений техническими службами и органами по официальному утверждению типа было четко указано, что необходимо произвести оценку по крайней мере наименее благоприятной конфигурации по боковым дверям, топливной системе и/или системе электроснабжения, исключив вероятность непроведения проверки каких-либо конфигураций.

1. \* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018−2019 годы (ECE/TRANS/274, пункт 123, и ECE/TRANS/2018/21/Add.1, направление работы 3.1) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом. [↑](#footnote-ref-1)
2. В соответствии с определением, приведенным в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), документ ЕСЕ/TRANS/WP.29/78/Rev.6, пункт 2 – [www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html). [↑](#footnote-ref-2)
3. Последний номер приведен только в качестве примера. [↑](#footnote-ref-3)