


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

Сто двадцать шестая сессия
 Женева, 10–13 октября 2023 года

**Доклад Рабочей группы по общим предписаниям,
касающимся безопасности, о работе ее сто двадцать
шестой сессии**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	2	4
III. Поправки к правилам, касающимся городских и междугородных автобусов (пункт 2 повестки дня)	3–6	4
Правила № 107 ООН (транспортные средства категорий M ₂ и M ₃)	3–6	4
IV. Поправки к правилам, касающимся безопасных стеклянных материалов (пункт 3 повестки дня)	7–8	5
A. Глобальные технические правила № 6 ООН (безопасные стеклянные материалы)	7	5
B. Правила № 43 ООН (безопасные стеклянные материалы)	8	5
V. Предупреждение о присутствии уязвимых участников дорожного движения в непосредственной близости (пункт 4 повестки дня)	9–13	6
A. Правила № 46 ООН (устройства непрямого обзора)	9	6
B. Правила № 158 ООН (движение задним ходом)	10	6
C. Правила № 159 ООН (система информирования при трогании с места)	11	7
D. Правила № 166 ООН (присутствие уязвимых участников дорожного движения в непосредственной близости спереди и сбоку)	12	7
E. Правила № 167 ООН (прямой обзор уязвимых участников дорожного движения)	13	7



VI.	Поправки к правилам, касающимся наружных выступов (пункт 5 повестки дня)	14–15	8
A.	Правила № 26 ООН (наружные выступы легковых автомобилей)	14	8
B.	Правила № 61 ООН (наружные выступы грузовых транспортных средств)	15	8
VII.	Правила № 39 ООН (механизм для измерения скорости и одометр) (пункт 6 повестки дня)	16	8
VIII.	Правила № 55 ООН (механические сцепные устройства) (пункт 7 повестки дня)	17	8
IX.	Правила № 66 ООН (прочность силовой структуры (автобусы)) (пункт 8 повестки дня)	18	9
X.	Поправки к правилам, касающимся газомоторных транспортных средств (пункт 9 повестки дня)	19–20	9
A.	Правила № 67 ООН (транспортные средства, работающие на сжиженном нефтяном газе)	19	9
B.	Правила № 110 ООН (транспортные средства, работающие на компримированном природном газе и сжиженном природном газе)	20	9
XI.	Правила № 122 ООН (системы отопления) (пункт 10 повестки дня)	21	9
XII.	Правила № 125 ООН (поле обзора водителя спереди) (пункт 11 повестки дня)	22	10
XIII.	Регистратор данных о событиях (пункт 12 повестки дня)	23–31	10
A.	Руководящие указания в отношении эксплуатационных характеристик регистраторов данных о событиях, которые могут быть приняты в рамках резолюций и правил, касающихся соглашений 1958 и 1998 годов	23	10
B.	Правила № 160 ООН (регистратор данных о событиях)	24	10
C.	Новые правила ООН, касающиеся регистратора данных о событиях для транспортных средств большой грузоподъемности	25–31	11
XIV.	Правила № 0 ООН (международная система официального утверждения типа комплектного транспортного средства) (пункт 13 повестки дня)	32–33	13
XV.	Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (пункт 14 повестки дня)	34–35	13
XVI.	Специальная резолюция № 1, касающаяся общих определений категорий, масс и размеров транспортных средств (пункт 15 повестки дня)	36	14
XVII.	Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств (пункт 16 повестки дня)	37	14
XVIII.	Выборы должностных лиц (пункт 17 повестки дня)	38	15
XIX.	Прочие вопросы (пункт 18 повестки дня)	39–46	15
A.	Обмен мнениями о будущей деятельности Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности	39	15
B.	Периодические технические осмотры	40	15
C.	Основные вопросы, рассмотренные на сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств, состоявшейся в июне 2023 года	41	15
D.	Объемный механизм определения точки Н	42	15
E.	Прочие вопросы	43	16

F.	Стратегия Комитета по внутреннему транспорту по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте	44	16
G.	Правила № 118 ООН (характеристики горения материалов)	45	17
H.	Предварительная повестка дня следующей сессии	46	17

Приложения

I.	List of Informal Documents Considered During the Session		19
II.	Draft Amendments to UN Regulation No. 107 (M ₂ and M ₃ vehicles)		21
III.	Проект поправок к Правилам № 46 ООН (устройства непрямого обзора)		22
IV.	Проект поправок к Правилам № 167 ООН (прямой обзор уязвимых участников дорожного движения)		25
V.	Проект предложения для Целевой группы GRSG по Правилам № 39 ООН касательно значений пробега		27
VI.	Проект поправок к Правилам № 55 ООН (механические сцепные устройства)		29
VII.	GRSG Informal Working Groups		30

I. Участники

1. Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), провела свою сто двадцать шестую сессию в Женеве 10–13 октября 2023 года. Обязанности Председателя сессии исполнял г-н А. Эрарио (Италия). В соответствии с правилом 1 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: Австралии, Германии, Зимбабве, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Швейцарии, Швеции и Японии. В ее работе участвовали также эксперты от Европейской комиссии (ЕК). Кроме того, в ее работе принимали участие эксперты от следующих неправительственных организаций: Американского совета по автомобильной политике (АСАП), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Международной автомобильной федерации (ФИА), Международного комитета по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТОТ), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международной дорожной федерации (МДФ), Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) и Международного союза общественного транспорта (МСОТ).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/17
неофициальные документы: GRSG-126-03-Rev.2
и GRSG-126-11-Rev.1

2. GRSG рассмотрела и утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/17), предложенную для сто двадцать шестой сессии, порядок работы (GRSG-126-03-Rev.2) и аннотации (GRSG-126-11-Rev.1). В приложении I к настоящему докладу содержится перечень неофициальных документов, распространенных в ходе сессии. В приложении VII к настоящему докладу перечислены неофициальные рабочие группы (НРГ) GRSG.

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

Правила № 107 ООН (транспортные средства категорий M₂ и M₃)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/30
неофициальные документы: GRSG-126-05, GRSG-126-08,
GRSG-126-28, GRSG-126-29 и GRSG-126-36

3. Эксперт от Испании сообщил GRSG, что Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) на своей сессии в декабре 2023 года рассмотрит предложение (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/30) о пересмотре круга ведения (КВ) для НРГ по безопасной перевозке детей в городских и междугородных автобусах (НРГ-STCBC). Эксперт от Германии от имени Председателя НРГ-STCBC представил доклад (GRSG-126-05) о ходе ее работы. Он подтвердил, что новые правила ООН, подготовленные НРГ-STCBC, будут касаться существующих систем, используемых в легковых автомобилях, отдавая предпочтение встроенным детским удерживающим системам (ДУС) и усовершенствованным ДУС, относящимся к типу, который официально утвержден на основании Правил № 129 ООН (УДУС). В то же время он подтвердил, что на втором этапе разработки этих правил ООН будет предусмотрено использование ДУС в сочетании с двухточечными ремнями безопасности. Он уточнил,

что не допускается установка на ДУС отдельных компонентов, а также комбинации двухточечных ремней и верхнего крепления или опорного элемента. В заключение он рассказал о текущей и предстоящей деятельности НРГ в области процедур испытаний. GRSG решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей сессии в апреле 2024 года и одобрила пересмотренный круг ведения НРГ (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/30) без поправок. Председатель GRSG призвал экспертов GRSG связаться с GRSP для поддержки этой деятельности.

4. Эксперты MCOT представили сообщение (GRSG-126-29) с предложением о внесении поправок в Правила ООН (GRSG-126-08). Эксперты MCOT подчеркнули, что несмотря на увеличение количества городских автобусов, доступных для лиц с ограниченной мобильностью, значительное число пассажиров с ограниченной мобильностью по-прежнему жалуются на недостаточную доступность. Они сообщили, что по итогам конкретных испытаний в реальных условиях стало очевидно, что для пассажира с ограниченной мобильностью даже поездка в городском автобусе, оборудованном в соответствии с последними требованиями, может оставаться сложной задачей. Эксперт от Соединенного Королевства подчеркнул, что эта работа должна проводиться в отношении не только больших автобусов, но и автобусов класса В (транспортных средств, не предназначенных для перевозки стоящих пассажиров), используемых в благотворительных целях. Наконец, GRSG решила создать целевую группу по доступности городских и междугородных автобусов под руководством эксперта от Германии и вернуться к обсуждению данного вопроса на сессии GRSG в апреле 2024 года с учетом результатов работы этой целевой группы (ЦГ).

5. GRSG приняла к сведению документ GRSG-126-28 от эксперта от Норвегии, который сообщил о проведении его страной исследования с целью оценки масштабов ДТП с участием автобусов в Европе. Он добавил, что результаты этой оценки будут использованы в качестве основы для комплексного технического исследования, в которое будут включены конкретные предложения по повышению безопасности автобусов в случае ДТП. GRSP решила вернуться к обсуждению этого вопроса на своей сессии в апреле 2024 года, после получения результатов исследования.

6. GRSP утвердила документ GRSG-126-36, воспроизведенный в приложении II к настоящему докладу и касающийся согласования перевода Правил ООН на французский язык с текстом на английском языке. GRSP поручила секретариату представить это предложение в качестве проекта исправления 2 к поправкам серии 06 к Правилам № 107 ООН для рассмотрения и голосования на сессии WP.29 в марте 2024 года.

IV. Поправки к правилам, касающимся безопасных стекловых материалов (пункт 3 повестки дня)

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

7. GRSG отметила, что никаких предложений представлено не было.

B. Правила № 43 ООН (безопасные стекловые материалы)

Документация: неофициальный документ: GRSG-126-16

8. GRSG приняла к сведению предложение (GRSG-126-16) эксперта МОПАП об исключении из правил, допускающем отказ от обязательного испытания с использованием модели головы для ограничения черепно-мозговых травм в конкретной ситуации, когда ремни безопасности и подушка безопасности ограничивают движение головы. Эксперты от Финляндии возразили, что удерживающая система может не сработать, а также что безопасные стекловые материалы разрабатывались с учетом уязвимых участников дорожного движения

(УУДД). Эксперт от Нидерландов предложил ограничить применение исключения автомобилями, в которых будут допустимы предлагаемые изменения. Эксперт от Италии сказал, что он разделяет опасения эксперта от Финляндии. Эксперт от Германии отметил, что Правила № 127 ООН (безопасность пешеходов) вполне обеспечивают безопасность УУДД. Он уточнил, что если пассажиры будут пристегнуты, контакта с ветровым стеклом не произойдет. Он высказался за принятие предлагаемого исключения, поскольку Правила № 21 ООН (внутреннее оборудование) были разработаны таким образом, чтобы предотвратить травмирование непристегнутых пассажиров острыми краями. Эксперт от Франции отметил, что при таких испытаниях следует учитывать расстояние до стекла. Он добавил, что в Правилах № 21 ООН предусмотрен набор манекенов для подтверждения отсутствия контакта. Он подчеркнул необходимость представления доказательств отсутствия контакта, а значит и отсутствия опасности для пассажиров во всех категориях транспортных средств. GRSP решила вернуться к обсуждению этого вопроса на основе документа с внесенными поправками. GRSG отметила, что если вместо нынешнего предложения в секретариат не поступит новое предложение, то до истечения установленного предельного срока следует подтвердить, что документ GRSG-126-16 представлен в качестве официального.

V. Предупреждение о присутствии уязвимых участников дорожного движения в непосредственной близости (пункт 4 повестки дня)

A. Правила № 46 ООН (устройства непрямого обзора)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/23
неофициальные документы: GRSG-126-23, GRSG-126-24-Rev.1
и GRSG-126-25-Rev.1

9. Эксперт от Германии, Председатель ЦГ по Правилам № 46 ООН (устройства непрямого обзора), представил доклад о ходе работы ЦГ (GRSG-126-23). Затем он представил документ GRSG-126-24-Rev.1, вносящий поправки в Правила ООН в тех частях, которые уже согласованы ЦГ, в качестве новой серии поправок. Многие эксперты высказались за то, чтобы использовать для динамических испытаний маятник диаметром 165 ± 1 мм с резиновым покрытием толщиной 5 ± 1 мм. И наконец, GRSG утвердила документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/23 с поправками, изложенными в документах GRSG-126-24-Rev.1 и GRSG-126-25-Rev.1. Секретариату было поручено представить документы GRSG-126-25-Rev.1 в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 05 (воспроизведенного в приложении III к настоящему докладу) и ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/23 (с поправками, внесенными в приложении III к настоящему докладу) в качестве проекта поправок серии 06 к Правилам № 46 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в марте 2024 года. GRSG приняла решение о продолжении работы ЦГ для решения оставшихся вопросов в Правилах № 46 ООН.

B. Правила № 158 ООН (движение задним ходом)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/20
неофициальный документ: GRSG-126-32

10. Эксперт от ЕК от имени НРГ VRU-Proxi представил документ GRSG-126-32 для внесения предложения о поправке (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/20) для уточнения текста Правил ООН и изменения условий в приложении 9 (Методы испытания устройств заднего вида ближнего обзора). GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/20 без учета поправок и поручила секретариату представить его в качестве проекта дополнения 3 к первоначальному варианту Правил № 158 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в марте 2024 года.

С. Правила № 159 ООН (система информирования при трогании с места)

11. GRSG отметила, что никаких предложений представлено не было.

Д. Правила № 166 ООН (присутствие уязвимых участников дорожного движения в непосредственной близости спереди и сбоку)

12. GRSG отметила, что никаких предложений представлено не было.

Е. Правила № 167 ООН (прямой обзор уязвимых участников дорожного движения)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/19
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/21
неофициальные документы: GRSG-126-06, GRSG-126-07-Rev.1,
GRSG-126-31, GRSG-126-33 и GRSG-126-35

13. Эксперт от ЕК представил от лица НРГ VRU-Proxi предложение ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/21 (GRSG-126-31), которое позволит транспортным средствам с более узкой кабиной или с передними стойками, расположенными внутри кабины, проходить официальное утверждение по сниженному предельному значению, при этом будет обеспечен уровень безопасности, эквивалентный уровню, предусмотренному в первоначальной версии Правил ООН. Он добавил, что в предложении представлен альтернативный подход для транспортных средств, перед которыми ставятся цели (например, повышение грузоподъемности, повышение эффективности, применение новых технологий в силовом агрегате, воздействие на индустрию грузоперевозок), конкурирующие с задачами по обеспечению прямого обзора. Он также представил документ GRSG-126-06 с уточнением термина «прямой обзор». Эксперт от Соединенного Королевства представил два сообщения (GRSG-126-33) и напомнил GRSG о предпосылке, которая легла в основу методологии Правил № 167 ООН и вызывает беспокойство в связи с предлагаемой поправкой. Он также представил документ GRSG-126-35, содержащий замечания к вышеуказанному предложению НРГ VRU-Proxi. В заключение он представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/19 для определения подсекции объема видимого пространства спереди в пределах зоны наибольшего риска с целью обеспечения того, чтобы УУДД, находящиеся непосредственно перед транспортным средством, не могли оказаться в мертвой зоне между зонами прямого и непрямого обзора. И наконец, GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/21 с поправками, предложенными в документах GRSG-126-06 и GRSG-126-07-Rev.1. В то же время было решено направить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/19 в НРГ VRU-Proxi для доработки и возможного представления официального документа на сессии GRSG в апреле 2024 года. Секретариату было поручено представить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/21 с поправками, указанными в приложении IV к настоящему докладу, в качестве дополнения 1 к первоначальному варианту Правил № 167 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в марте 2024 года.

VI. Поправки к правилам, касающимся наружных выступов (пункт 5 повестки дня)

A. Правила № 26 ООН (наружные выступления легковых автомобилей)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/22

14. По просьбе эксперта от Германии, Председателя ЦГ по Правилам № 46 ООН, GRSG решила перенести обсуждение этого пункта повестки дня на свою сессию в апреле 2024 года.

B. Правила № 61 ООН (наружные выступления грузовых транспортных средств)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/24

15. Как и по пункту 5 а) повестки дня, GRSG решила перенести обсуждение этого пункта повестки дня на свою сессию в апреле 2024 года.

VII. Правила № 39 ООН (механизм для измерения скорости и одометр) (пункт 6 повестки дня)

Документация: неофициальные документы: GRSG-126-15, GRSG-126-01 и GRSG-126-21-Rev.1

16. Эксперт от Нидерландов, Председатель ЦГ по Правилам № 39 ООН, представил доклад о ходе работы ЦГ (GRSG-126-15) и о ее круге ведения (GRSG-126-21-Rev.1, заменяющий собой GRSG-126-01). Эксперт от МАЗМ отметил, что характеристики и потребности транспортных средств категории L (автотранспортные средства, имеющие два, три или четыре колеса) отличаются от характеристик и потребностей транспортных средств других категорий, и поэтому высказался в поддержку деятельности данной ЦГ. Эксперт от МОПАП задал GRSG вопрос о стратегическом решении, принятом на сто девятой сессии GRSG в 2015 году, отложить рассмотрение вопроса о «мерах по предотвращению несанкционированного вмешательства в электронные интерфейсы транспортных средств, таких как одометр», до «завершения работы подгруппы по автоматизированному вождению, занимающейся этим вопросом». Он поинтересовался, почему бы GRSG не следовать своей стратегии и не подождать результатов применения Правил № 155 ООН (кибербезопасность), в которых четко прописаны вопросы защиты данных о пробеге (приложение 5, таблица A1, пункт 4.3.6, п. 20.4) и решения по снижению рисков (таблица B5, п. 20.4). Эксперт от МОПАП отметил также, что данные и исследования, представленные в ЦГ, не содержат обоснования необходимости повышения точности одометров и их защиты от несанкционированного вмешательства. В заключение GRSG приняла круг ведения (GRSG-126-21-Rev.1), описание которого приводится в приложении V к настоящему докладу, и решила вернуться к его обсуждению на своих следующих сессиях с учетом результатов работы ЦГ.

VIII. Правила № 55 ООН (механические сцепные устройства) (пункт 7 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/18
неофициальный документ: GRSG-126-19-Rev.1

17. Эксперты от Австрии и Нидерландов представили документ GRSG-126-19-Rev.1, заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/18, направленный на разъяснение необходимости наличия опорного приспособления для прицепов с центральной осью независимо от типа сцепного устройства. По мнению

эксперта от Франции, в предлагаемую поправку следует включить переходные положения. В заключение GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/18 с поправками, приведенными в приложении VI к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта поправок серии 03 к Правилам № 55 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в марте 2024 года.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/2

18. Эксперт от Российской Федерации сообщил GRSG, что его делегация получила несколько замечаний к его предложению (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/2) и что российские эксперты работают над пересмотренным вариантом. Он пояснил, что в его стране опубликован новый стандарт, в котором уже воспроизведен пересмотренный вариант предложения, которое он собирается представить. GRSP решила вернуться к обсуждению этого вопроса на своей сессии в апреле 2024 года.

X. Поправки к правилам, касающимся газомоторных транспортных средств (пункт 9 повестки дня)

A. Правила № 67 ООН (транспортные средства, работающие на сжиженном нефтяном газе)

19. GRSG отметила, что никаких предложений представлено не было.

B. Правила № 110 ООН (транспортные средства, работающие на компримированном природном газе и сжиженном природном газе)

Документация: неофициальный документ: GRSG-126-17

20. Эксперт КСАОД представил документ GRSG-126-17, позволяющий использовать различные варианты соблюдения требований к маркировке в случаях, когда применяется более одного правила ООН. GRSP поручила секретариату распространить документ GRSG-126-17 под официальным условным обозначением на ее сессии в апреле 2024 года.

XI. Правила № 122 ООН (системы отопления) (пункт 10 повестки дня)

21. Эксперт от Республики Корея просил группу дать рекомендации относительно необходимости второго этапа для инфракрасного нагревателя. Эксперт от Нидерландов пояснил, что в Правилах ООН по инфракрасным нагревателям был отмечен ряд расхождений. Он пояснил на примере, что в настоящее время на задних сиденьях допускается более высокая температура в зоне выпускных каналов сзади в тех местах, где на задних сиденьях могут размещаться уязвимые дети. GRSP решила вернуться к обсуждению этого вопроса на основании возможных предложений на своей сессии в апреле 2024 года.

ХII. Правила № 125 ООН (поле обзора водителя спереди) (пункт 11 повестки дня)

Документация: неофициальный документ: GRSG-125-22

22. Эксперт от Нидерландов представил от имени НРГ по системе помощи для поля обзора (СППО) водителей доклад о ходе работы этой НРГ (GRSG-126-22). Он пояснил, что работа НРГ проходила в рамках двух совещаний и семинаров. Он сообщил GRSG, что эксперты по человеко-машинному интерфейсу разделяют обеспокоенность договаривающихся сторон (ДС) в связи с отвлекающими факторами. В заключение он сообщил, что до представления официального предложения на сессии GRSG в апреле 2024 года планируется провести еще одно совещание НРГ. GRSG решила вернуться к обсуждению на своей следующей сессии на основе возможного предложения от НРГ.

ХIII. Регистратор данных о событиях (пункт 12 повестки дня)

A. Руководящие указания в отношении эксплуатационных характеристик регистраторов данных о событиях, которые могут быть приняты в рамках резолюций и правил, касающихся соглашений 1958 и 1998 годов

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/14
неофициальные документы: GRSG-125-08 и GRSG-126-12

23. Эксперт от Нидерландов, выступая от имени НРГ по регистраторам данных о событиях/системам хранения данных для автоматизированного вождения (РДС/СХДАВ), представил доклад (GRSG-126-12) о ходе работы этой НРГ. Он рассказал о работе, проделанной НРГ, и о состоянии дел в области РДС для транспортных средств большой грузоподъемности (ТСБГ). Он отметил, что НРГ необходимо подробнее изучить Руководящие указания в отношении эксплуатационных характеристик регистраторов данных о событиях для большегрузных транспортных средств, которые могут быть приняты в рамках резолюций и правил, касающихся соглашений 1958 и 1998 годов (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/14), с учетом поправок, содержащихся в документе GRSG-125-08. GRSG решила вернуться к обсуждению на основе результатов работы НРГ на своей сессии в апреле 2024 года.

B. Правила № 160 ООН (регистратор данных о событиях)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2023/98/Rev.1

24. GRSG отметила, что предложение по поправкам серии 02, принятое на ее последней сессии в марте, было пересмотрено (ECE/TRANS/WP.29/2023/98/Rev.1) для представления на сессии WP.29 в ноябре 2024 года в целях полного приведения в соответствие с предписаниями, введенными дополнением 2 к первоначальному варианту и дополнением 2 к поправкам серии 01 к Правилам № 160 ООН (ECE/TRANS/WP.29/2023/101 и ECE/TRANS/WP.29/2023/102). GRSG одобрила этот пересмотренный вариант.

С. Новые правила ООН, касающиеся регистратора данных о событиях для транспортных средств большой грузоподъемности

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2023/134
и ECE/TRANS/WP.29/2023/134/Rev.1
неофициальные документы: GRSG-126-02, GRSG-126-02-Rev.1,
GRSG-126-09, GRSG-126-12, GRSG-126-30, GRSG-126-37
и GRSG-126-38

25. Эксперт от Нидерландов, выступая от имени НРГ по РДС/СХДАВ, представил в рамках GRSG-126-12 документ GRSG-126-02, заменяющий документ ECE/TRANS/WP.29/2023/134, который был принят GRSG на ее сессии в марте 2023 года и представлен для рассмотрения и голосования на сессии WP.29 в ноябре 2023 года. Он уточнил, что НРГ еще не приняла решение о включении в программу триггера последней остановки. Он добавил, что НРГ решила, что в отношении транспортных средств с максимальной массой от 8000 до 12 000 кг вместо требований к РДС для ТСБГ производители могут выполнять требования к РДС для транспортных средств малой грузоподъемности (ТСМГ), но не пришла к решению о том:

а) следует ли рассмотреть этот вопрос в разделе «Область применения» или «Официальное утверждение» (пункт 4);

б) требуется ли дополнительная демонстрация производителем компетентному органу в качестве доказательства эффективного срабатывания для транспортных средств с максимальной массой от 8000 до 12 000 кг.

Он представил также документ GRSG-126-09, предназначенный только для информации и содержащий обзор потенциальных предписаний этапа 2 работы по РДС для рассмотрения НРГ.

26. Эксперт от ЕК одобрил предложенную формулировку пункта 1.2 в документе GRSG-126-02:

«Договаривающиеся стороны, применяющие как Правила № 160 ООН, так и настоящие Правила, могут признавать официальные утверждения на основании любых из этих Правил в равной степени действительными».

Он пояснил, что такой компромисс в отношении транспортных средств с максимальной массой от 8000 до 12 000 кг поможет предотвратить риск образования пробела в законодательстве и в то же время позволит сторонам обеспечить регистрацию данных РДС на транспортных средствах с максимальной массой от 8000 до 12 000 кг. Он отметил также, что альтернативное решение (применение существенных предписаний Правил № 160 ООН к официальному утверждению типа транспортных средств массой от 8000 до 12 000 кг в соответствии с пунктом 4) будет приемлемым в качестве второго наилучшего решения только в том случае, если будет установлено требование к изготовителям продемонстрировать органу по официальному утверждению типа эквивалентность срабатывания триггера в рамках этих правил его срабатыванию в рамках Правил ООН для РДС-ТСБГ. GRSG просила провести голосование экспертов от ДС Соглашения 1958 года по вопросу об использовании слов «может регистрироваться» или «регистрируется» в разделе «Область применения» данного проекта Правил ООН. Большинство ДС высказались за формулировку «может регистрироваться», предложенную экспертом от ЕК. Однако эксперт от Финляндии высказал опасения по поводу возможных рисков возникновения расхождений в случае использования словосочетания «может регистрироваться». Эксперт от Соединенного Королевства представил документ GRSG-126-37, в котором предлагается исключить из раздела «Область применения» и «Официальное утверждение» альтернативные требования к ТСМГ для РДС-ТСБГ и перенести их в раздел «Требования». Эксперт от МОПАП заявил, что текст раздела «Область применения», предложенный в GRSG-126-02, противоречит принципу взаимного признания официального утверждения типа ТС в Соглашении, и внес на рассмотрение документ GRSG-126-38.

27. Эксперт от АСАП представил документ GRSG-126-30 с разъяснением позиции своей организации по проекту данных Правил ООН. Он напомнил GRSG, что РДС — это регистрирующие устройства, используемые для реконструкции дорожно-транспортных происшествий с целью выявления потенциальных областей совершенствования конструкции систем безопасности. Он добавил, что в Правилах № 160 ООН устанавливаются требования к РДС, относящиеся к конструкции систем безопасности транспортных средств категорий M_1 и N_1 . Правила ООН для РДС-ТРБГ относятся к более тяжелым транспортным средствам, конструкция системы безопасности которых существенно отличается. Он пояснил, что транспортные средства средней грузоподъемности (N_2) на базе транспортных средств малой грузоподъемности (N_1) оборудованы системами безопасности, конструкция которых соответствует Правилам № 160 ООН, во всем диапазоне грузоподъемности до 12 000 кг. Он отметил, что предлагаемые Правила ООН для РДС-ТСБГ допускают официальное утверждение таких транспортных средств массой до 8 т в соответствии с Правилами № 160 ООН, но в них вводятся дополнительные требования для таких транспортных средств массой от 8000 до 12 000 кг. В связи с этим он отметил отсутствие доказательного обоснования дополнительных требований. Таким образом, он ставит под сомнение принцип, согласно которому РДС, соответствующим требованиям Правил № 160 ООН, может быть отказано в официальном утверждении по Правилам № 160 ООН. Кроме того, он отметил, что АСАП выступает против внесения неопределенности в отношении возможности отказа в официальном утверждении транспортному средству категории N_2 с РДС, соответствующим конструкции его системы безопасности, или предъявлении требования об установке РДС, не соответствующего его конструкции, только лишь на основании произвольного ограничения по массе. В заключение он отметил, что его организация просит отразить в докладе о работе текущей сессии свое возражение против установки дополнительных требований для официального утверждения в соответствии с проектом Правил ООН для РДС-ТСБГ для транспортных средств категории N_2 с максимальной массой от 8000 до 12 000 кг на базе транспортных средств категории N_1 .

28. GRSG рассмотрела также поправку GRSG-126-02-Rev.1 к документу ECE/TRANS/WP.29/2023/134 в качестве компромиссного предложения Председателя НРГ.

29. Эксперт от Соединенных Штатов Америки отметила, что в духе гармонизации правил и сотрудничества ее страна потратила на предоставление экспертных консультаций НРГ значительный объем ресурсов и времени, опираясь на десятилетний опыт работы Министерства транспорта США с регистраторами данных о событиях для транспортных средств малой грузоподъемности. Она пояснила, что в основе Правил № 160 ООН лежит часть 563 Правил Соединенных Штатов. Она отметила, что, когда НРГ сосредоточилась на разработке правил для РДС для ТСБГ в сжатые сроки, Соединенные Штаты Америки предупреждали о возможных проблемах в связи с отсутствием глобальных данных и опыта использования РДС на ТСБГ. Несмотря на эти усилия, Европейская комиссия и европейские государства-члены предпочли ориентировать Правила ООН на автомобили массой 8000 кг и более и проигнорировали неоднократно высказывавшиеся опасения по поводу технических недостатков триггера последней остановки. Соединенные Штаты не считают вышеуказанное предложение (ECE/TRANS/WP.29/2023/134 с поправками, внесенными документом GRSG-126-02-Rev.1) готовым в техническом отношении для одобрения GRSG. Без дополнительной гибкости в формулировке правил для отражения того факта, что не все транспортные средства средней и большой грузоподъемности соответствуют типам транспортных средств, представленных на европейском рынке, данный проект Правил ООН может создать торговые барьеры для автомобилей, произведенных в Северной Америке. Кроме того, она заявила, что вышеуказанное предложение не соответствует давним целям WP.29 по обеспечению безопасности и гармонизации правил, и поэтому его следует вернуть в НРГ на доработку.

30. Эксперт от Канады высказался в поддержку заявления эксперта от Соединенных Штатов Америки и замечаний эксперта от АСАП относительно применимости Правил № 160 ООН к транспортным средствам средней

грузоподъемности на базе транспортных средств малой грузоподъемности. Он считает, что принятие предложения было преждевременным ввиду отсутствия данных и времени для его полной оценки, и высказался за продолжение технического обсуждения нерешенных вопросов в рамках НРГ. Эксперт от Франции предположил, что на данном этапе было бы лучше применять подход, в рамках которого решения принимаются по каждому отдельному случаю, и что предложение может быть усовершенствовано на втором этапе. Эксперт от Испании согласился с подходом эксперта от Франции. Председатель GRSG предположил, что после сбора данных по применению данных Правил ООН у GRSG будут основания для внесения в них поправок. Эксперты от ЕК и Германии отметили, что неоднократно поступали просьбы предоставить доказательства и данные, связанные с опасениями, высказанными Соединенными Штатами Америки.

31. И наконец, большинство договаривающихся сторон Соглашения 1958 года приняли документ ECE/TRANS/WP.29/2023/134 с поправками, внесенными документом GRSG-126-02-Rev.1. Секретариату было поручено заменить документ ECE/TRANS/WP.29/2023/134 документом ECE/TRANS/WP.29/2023/134/Rev.1 (ECE/TRANS/WP.29/2023/134 с поправками, внесенными на основании документа GRSG-126-02-Rev.1) в качестве предложения о новых Правилах ООН для официального утверждения регистраторов данных о событиях на транспортных средствах большой грузоподъемности для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2023 года.

XIV. Правила № 0 ООН (международная система официального утверждения типа комплектного транспортного средства) (пункт 13 повестки дня)

Документация: неофициальные документы: GRSG-126-26-Rev.2 и GRSG-126-27

32. GRSG напомнила, что ее экспертам было предложено представить дополнительные замечания и указания относительно того, какие из правил ООН не будут затронуты уникальным идентификатором (УИ). GRSG отметила также, что ей предстоит дополнить предварительный список, представленный на предыдущих сессиях. Эксперт от МКТОТ представил документ GRSG-126-27 для внесения ясности в использование разных вариантов маркировки устройств, соответствующих одному УИ.

33. И наконец, GRSG приняла документ GRSG-126-26-Rev.2, представленный экспертами МКТОТ и КСАОД, и решила направить его в НРГ по электронной базе данных для обмена документацией об официальном утверждении типа для заключительного обсуждения в GRSG по этому вопросу.

XV. Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (пункт 14 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/5
неофициальные документы: GRSG-126-04 и GRSG-126-39

34. Эксперт от Германии представил документ GRSG-126-04 для выражения поддержки предложению Международной ассоциации изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП) о вспомогательных приводных осях прицепов (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/5). Он также сообщил GRSG о проведенном в его стране Федеральным научно-исследовательским дорожным институтом Германии (БАСТ) исследовании воздействия прицепов с приводом на динамику движения автопоездов по сравнению с прицепами без привода. Он добавил, что БАСТ пришел к выводу, что в определенных условиях прицепы с приводом не оказывают негативного воздействия на безопасность транспортных средств. Поэтому, по его словам, такие оси могут повышать эффективность распределения и использования накопленной энергии. Эксперты КСАОД и МОПАП поддержали предложение МАИАКП и

ожидают координации работы разных рабочих групп для введения официального утверждения типа для этого нового типа прицепов. Эксперт от Франции поддержал это предложение и предложил ориентироваться на разные виды автопоездов с такими прицепами. GRSG решила вернуться к обсуждению этого пункта повестки дня на основе пересмотренного предложения от МАИАКП на своей сессии в апреле 2024 года. В то же время Председателю было предложено сделать доклад об основных моментах этой сессии на сессии WP.29 в ноябре 2024 года и запросить указания по координации деятельности с другими рабочими группами.

35. Эксперты КСАОД и МОПАП представили документ GRSG-126-39 (GRVA-17-37), в котором рассматривается вопрос о классификации автоматизированных транспортных средств. Секретарь Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) сообщил, что GRVA готова к сотрудничеству с GRSG в области новых категорий транспортных средств и ищет наилучший способ приступить к такому сотрудничеству. Он также объявил, что секретариат GRVA проведет рабочее совещание по этой теме до конца года. Председатель GRSG предложил создать ЦГ по этому вопросу, и эксперт от МОПАП вызвался стать секретарем ЦГ. В то же время он предложил назначить на пост сопредседателя представителя одной из ДС Соглашения 1998 года, поскольку в СпР.1 будут внесены поправки.

XVI. Специальная резолюция № 1, касающаяся общих определений категорий, масс и размеров транспортных средств (пункт 15 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/18

36. GRSG решила отложить обсуждение поправок к СпР.1 на основе пересмотренного предложения, заменяющего собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/18. Тем временем была вновь подчеркнута необходимость пересмотра предложения, автором которого должна стать одна из ДС Соглашения 1998 года.

XVII. Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств (пункт 16 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/18

37. Секретарь GRVA сообщил GRSG о последних итогах работы группы. Он подчеркнул, что GRVA находится на преднормативном этапе и что у рабочей группы есть конкретные вопросы для обсуждения с GRSG, такие как СХДАВ, новые категории транспортных средств и поправки к Правилам ООН в рамках последующих действий по итогам проверки на применимость правил к автоматизированным транспортным средствам (АВРС). Он сообщил, что в документе ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/18 указано, что приоритетными для внесения поправок группой GRSG являются правила ООН №№ 43, 107 и 160, а также СР.3 и СпР.1. Эксперт от Нидерландов сообщил GRSG, что представители ЦГ-АВРС соберутся в Париже в течение недели с 16 по 20 октября 2023 года для обсуждения дальнейших действий. Он настоятельно призвал оперативно приступить к работе над новыми категориями транспортных средств и внесением необходимых поправок в вышеуказанные правила и резолюции ООН. В заключение GRSG решила вернуться к рассмотрению вопроса о классификации автоматизированных транспортных средств и поправках к приоритетным правилам ООН после получения результатов встречи представителей ЦГ-АВРС.

XVIII. Выборы должностных лиц (пункт 17 повестки дня)

38. GRSG избрала г-на А. Эрарио (Италия) Председателем и г-на К. Хендершота (Канада) заместителем Председателя сессий GRSG, запланированных на 2024 год.

XIX. Прочие вопросы (пункт 18 повестки дня)

A. Обмен мнениями о будущей деятельности Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2023/1/Rev.2
неофициальный документ: GRSG-126-34-Rev.1

39. GRSG приняла документ GRSG-126-34-Rev.1 (приоритеты работы GRSG, вытекающие из документа ECE/TRANS/WP.29/2023/1/Rev.2) и решила представить его WP.29 на ее сессии в ноябре 2023 года.

B. Периодические технические осмотры

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG2023/6

40. GRSG отметила, что пересмотренный вариант документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/6 еще не готов, и решила вернуться к его обсуждению на основе замечаний от НРГ по ПТО на сессии GRSG в октябре 2023 года.

C. Основные вопросы, рассмотренные на сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств, состоявшейся в июне 2023 года

Документация: неофициальный документ: GRSG-126-10

41. Секретарь сообщил об основных вопросах (GRSG-126-10), рассмотренных на сто девяностой (ECE/TRANS/WP.29/1173) сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств.

D. Объемный механизм определения точки Н

Документация: неофициальный документ: GRSG-126-20

42. Эксперт от Нидерландов, Председатель ЦГ по объемному механизму определения точки Н, сообщил GRSG, что ЦГ (при участии экспертов GRSP) подготовила новое дополнение (GRSG-126-20) к Общей резолюции № 1 для обсуждения на сессии GRSP в декабре 2023 года. Он пояснил, что в предложении изложены технические требования и процедура калибровки для объемного механизма определения точки Н, а также процедура определения точки Н и фактического угла наклона туловища для сидячих мест в автотранспортных средствах, которые надлежит применять во всех правилах ООН и ГТП ООН, на которые сделаны ссылки. GRSG решила, что ЦГ подготовит к сессии GRSG в марте 2024 года предложения в рамках компетенции GRSG по поправкам к правилам ООН №№ 35, 43, 46, 125, 166 и 167 и ГТП № 6 ООН, в результате которых ссылки из СР.3 и из текста ГТП № 6 ООН будут перенесены в ОР.1. Было также решено, что разрешение на разработку поправок к ГТП ООН №№ 6, 7 и 14 будет согласовано с GRSP и представлено на сессии Исполнительного комитета Соглашения 1998 года (АС.3) в марте 2024 года. Эта работа будет проделана в целях подготовки полного пакета поправок к правилам ООН, ГТП ООН и ОР.1 к сессиям WP.29, АС.1 и АС.3, которые будут проведены в ноябре 2024 года.

Е. Прочие вопросы

Документация: неофициальный документ: GRSG-125-23

43. GRSG отметила, что информация для дальнейшего рассмотрения вопроса об использовании ветровых стекол с цветной тонировкой (GRSG-125-23) не была представлена.

Ф. Стратегия Комитета по внутреннему транспорту по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте

Документация: неофициальные документы: GRSG-126-13-Rev.1 и GRSG-126-14

44. Секретариат представил стратегию Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) в области изменения климата (GRSG-126-13-Rev.1) по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте. Он представил также материалы и замечания Рабочей группы по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) к плану стратегии КВТ в области изменения климата и к двухгодичному докладу (GRSG-126-14). Он сообщил GRSG, что КВТ обратился к секретариату с просьбой разработать стратегический документ по сокращению выбросов парниковых газов (ПГ) на внутреннем транспорте на основе международных правовых документов Организации Объединенных Наций, входящих в сферу компетенции Комитета, с указанием приоритетных действий для КВТ и всех его соответствующих вспомогательных органов. Этот вопрос будет рассмотрен и, возможно, принят Комитетом на его восемьдесят шестом пленарном заседании в 2024 году. Он добавил, что секретариату было также поручено раз в два года представлять Комитету углубленные доклады об изменении климата и внутреннем транспорте начиная с сессии Комитета в 2024 году. Эксперт от Соединенного Королевства отметил, что GRSG будет вносить не прямой, а опосредованный вклад в реализацию этой стратегии. Он подчеркнул, что защита детей в автобусах и велосипедистов с помощью правил ООН, входящих в его сферу компетенций, будет способствовать переходу к экологичной мобильности и общественному транспорту. В заключение он подчеркнул, что стратегия должна не ограничивать, а расширять возможности передвижения для людей. Эксперт МОПАП отметил необходимость сотрудничества для выполнения этой задачи, поскольку отдельные решения подходят некоторым странам больше, чем другим. В заключение он предложил GRSG ознакомиться с сайтом его организации по декарбонизации (www.oica.net/oica-releases-global-decarbonization-framework/). Эксперт от Нидерландов высказал мнение о том, что вспомогательные приводные оси прицепов (оси с электрическим приводом) непременно внесут вклад в реализацию стратегии, хотя этот вклад и будет координироваться другими вспомогательными органами. Эксперт от Индии сообщил GRSG, что его страна стремится достичь нулевого уровня выбросов к 2070 году и принимает оперативные меры для достижения этого результата. По его мнению, с одной стороны, оси с электрическим приводом и инфракрасные нагреватели (Правила № 122 ООН) внесут свой вклад в реализацию стратегии, с другой — GRSG будет способствовать переходу на использование альтернативных видов топлива с низким уровнем выбросов углекислого газа: сжиженного природного газа (СПГ), сжатого природного газа (СПГ) и гибкотопливных ТС. Эксперт от Германии отметил, что Правила № 46 ООН позволяют использовать вместо больших зеркал камеру для снижения аэродинамического сопротивления и расхода топлива. Эксперт от МАЗМ подчеркнул, что развитие микромобильности, которая является ключевым фактором уменьшения габаритов транспортных средств и снижения их воздействия на окружающую среду, приостановлено из-за региональных различий в определении подкатегорий категории L₇. В заключение Председатель GRSG сообщил, что эти выводы рабочей группы будут доведены до сведения WP.29 на ее сессии в ноябре 2024 года.

Г. Правила № 118 ООН (характеристики горения материалов)

Документация: неофициальный документ: GRSG-126-18

45. Ссылаясь на аналогичное предложение, представленное по пункту 9 б) повестки дня (пункт 20 выше), эксперт от КСАОД внес предложение (GRSG-126-18) разрешить различные варианты выполнения требований к маркировке в случаях, когда применимо более одного правила ООН. GRSP поручила секретариату распространить документ GRSG-126-18 под официальным условным обозначением на ее сессии в апреле 2024 года.

Н. Предварительная повестка дня следующей сессии

Документация: неофициальный документ: GRSG-126-40

46. GRSG сообщила, что ее сто двадцать седьмую сессию планируется провести в Женеве 15 апреля (14 ч 30 мин) — 19 апреля (12 ч 30 мин) 2024 года. GRSG отметила также, что предельный срок для представления официальной документации в секретариат — 22 января 2024 года, т. е. за 12 недель до начала сессии. Ожидается, что GRSP будет придерживаться предложенной в документе GRSG-126-40 предварительной повестки дня, воспроизведенной ниже:

1. Утверждение повестки дня.
2. Поправки к правилам, касающимся городских и междугородных автобусов:
Правила № 107 ООН (транспортные средства категорий М₂ и М₃).
3. Поправки к правилам, касающимся безопасных стеклянных материалов:
 - а) Глобальные технические правила № 6 ООН (безопасные стеклянные материалы);
 - б) Правила № 43 ООН (безопасные стеклянные материалы).
4. Предупреждение о присутствии уязвимых участников дорожного движения в непосредственной близости:
 - а) Правила № 46 ООН (устройства непрямого обзора);
 - б) Правила № 158 ООН (движение задним ходом);
 - с) Правила № 159 ООН (система информирования при трогании с места);
 - д) Правила № 166 ООН (присутствие уязвимых участников дорожного движения в непосредственной близости спереди и сбоку);
 - е) Правила № 167 ООН (прямой обзор уязвимых участников дорожного движения).
5. Поправки к правилам, касающимся наружных выступов:
 - а) Правила № 26 ООН (наружные выступы легковых автомобилей);
 - б) Правила № 61 ООН (наружные выступы грузовых транспортных средств).
6. Правила № 39 ООН (механизм для измерения скорости и одометр).
7. Правила № 66 ООН (прочность силовой структуры (автобусы)).
8. Поправки к правилам, касающимся газомоторных транспортных средств:
 - а) Правила № 67 ООН (транспортные средства, работающие на сжиженном нефтяном газе);

- b) Правила № 110 ООН (транспортные средства, работающие на сжиженном природном газе и сжиженном природном газе).
- 9. Правила № 118 ООН (характеристики горения материалов).
- 10. Правила № 122 ООН (системы отопления).
- 11. Правила № 125 ООН (поле обзора водителя спереди).
- 12. Правила № 144 ООН (автоматические системы вызова экстренных оперативных служб).
- 13. Регистратор данных о событиях:
 - a) Руководящие указания в отношении эксплуатационных характеристик регистраторов данных о событиях, которые могут быть приняты в рамках резолюций и правил, касающихся соглашений 1958 и 1998 годов;
 - b) Правила № 160 ООН (регистратор данных о событиях);
 - c) новые Правила ООН, касающиеся регистратора данных о событиях для транспортных средств большой грузоподъемности.
- 14. Правила № 0 ООН (международная система официального утверждения типа комплектного транспортного средства).
- 15. Сводная резолюция о конструкции транспортных средств.
- 16. Специальная резолюция № 1, касающаяся общих определений категорий, масс и размеров транспортных средств.
- 17. Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств.
- 18. Объемный механизм определения точки Н.
- 19. Прочие вопросы:
 - a) обмен мнениями о будущей деятельности Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности;
 - b) периодические технические осмотры;
 - c) основные вопросы, рассмотренные на сессиях Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств, состоявшихся в ноябре 2023 года и марте 2024 года;
 - d) прочие вопросы.

Приложение I

[ТОЛЬКО НА АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ]

List of Informal Documents Considered During the Session

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>	<i>Agenda Item</i>
1	(TF-R39MV) Draft proposal for a GRSG Task Force on UN Regulation No. 39 covering mileage values (Terms of References)	(a)	6
2/Rev.1	(IWG on EDR/DSSAD) Proposal of new UN Regulation concerning the Approval of Event Data Recorders for Heavy-Duty Vehicles	(d)	12(c)
3/Rev.2	(GRSG Chair) Running order of the 126th session of GRSG	(a)	1
4	(Germany) German Statement to GRSG/2023/5 (CLCCR)	(a)	14
5	(Spain) Status Report of the Informal Working Group on Safer Transport of Children in Buses and Coaches (IWG-STCBC)	(a)	2
6	(VRU-Proxi) Proposal for amendment to the original version of UN Regulation No. 167 (Direct Vision)	(a)	4(e)
7/Rev.1	(VRU-Proxi) Proposal for amendments to document GRSG/2023/21 (Proposal for Supplement 1 to the original version of UN Regulation No. 167 Vulnerable Road Users Direct Vision)	(d)	4(e)
8	(UITP) Proposal for Supplement 1 to the 10 series of amendments to UN Regulation No. 107 (M ₂ or M ₃ vehicles) (EDR/DSSAD) EDR/DSSAD IWG Revisions to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/14	(c)	2
9	(IWG on EDR/DSSAD) EDR Step 2	(a)	12(c)
10	(Secretariat) Highlights of WP.29 June 2023 session	(a)	18(c)
11/Rev.1	(Secretariat) Annotated Provisional Agenda for the 126th Session of GRSG	(a)	1
12	(IWG on EDR/DSSAD) IWG on EDR/DSSAD Status Report	(d)	12(c)
13/Rev.1	(Secretariat) Development of the ITC Strategy on reducing greenhouse gas emissions in inland transport	(d)	18(f)
14	(Secretariat) Inputs and feedback from [GRPE/WP.29] to the outline of the ITC climate change strategy and to the biennial report	(a)	18(f)
15	(TF-R39MV) GRSG Task Force on UN Regulation No. Regulation No. 39 covering mileage values - Status Report	(a)	6
16	(OICA) Proposal for the 02 series of amendments to UN Regulation No. 43 (Safety glazing	(b/e)	3(b)
17	(CLEPA) Proposal for a new supplement to Regulation No. 110 "CNG and LNG vehicles"	(b)	9(b)
18	(CLEPA) Proposal for a new supplement to Regulation No. 118 "Burning behaviour of materials"	(b)	18(g)
19/Rev.1	(The Netherlands) Proposal for the 03 series of amendments to UN Regulation No. 55 (Mechanical couplings)	(d)	7
20	(The Netherlands) Proposal for Amendment 5 of the Mutual Resolution No. 1 (M.R.1) of the 1958 and the 1998 Agreements	(a)	18(d)

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>	<i>Agenda Item</i>
21/Rev.1	(TF-R39MV) Draft proposal for a GRSG Task Force on UN Regulation No. 39 covering mileage values (Terms of References)	(d)	6
22	(The Netherlands) IWG on FVA Status Report	(d)	11
23	(TF-R46) Status Report of the work of Task Force on UN Regulation No. 46 (Devices for indirect vision)	(a)	4(a)
24/Rev.1	(TF-R46) Proposal for the 06 series of amendments to UN Regulation No. 46 (Devices for indirect vision)	(d)	4(a)
25/Rev.1	(TF-R46) Proposal for Supplement 1 to the 05 series of amendments to UN Regulation No. 46 (Devices for indirect vision)	(d)	4(a)
26/Rev.2	(CITA/CLEPA) 1958 Agreement - Unique Identifier Proposed actions for the IWG on DETA, GRs and WP.29	(d)	13
27	(CITA) 126th GRSG - Some thoughts about the Unique Identifier	(a)	13
28	(Norway) Frontal protection in buses	(a)	2
29	(UITP) "Accessibility of Buses" Draft Amendment of Regulation No. 107	(a)	2
30	(AAPC) Global EDR	(a)	12(c)
31	(VRU-Proxi) Supplement 1 to UN Regulation No. 167 IWG VRU-Proxi	(a)	4(e)
32	(VRU-Proxi) Proposal for the Supplement to Regulation No. 158 (Reversing Motion)	(a)	4(b)
33	(United Kingdom) Potential amendment to ensure frontal direct vision requirements in UN Regulation No. 167	(a)	4(e)
34/Rev.1	(Secretariat) Work Priorities of the Working Party on General Safety Provisions	(d)	18(a)
35	(United Kingdom) 126th VRU proxi group: A- pillar distance measurement and reduction in volume by A-pillar distance	(a)	4(e)
36	(France) Proposal for a Corrigendum to the 06-07-08-09-10 series of amendments to UN Regulation No. 107 (Buses and coaches) (CITA) 1958 Agreement - Unique Identifier Proposed actions for the IWG on DETA, Working Parties and WP.29	(d)	2
37	(United Kingdom) Amendments to GRSG-126-02	(a)	12(c)
38	(OICA) Proposal to amend document GRSG-126-02 to allow vehicles up to 8t/12t to utilise approvals to UN R.160 as being equivalent.	(a)	12(c)
39	(OICA/CLEPA) Considerations on the categorization of Automated	(c)	14
40	(Secretariat) Agenda of 127th session of GRSG	(e)	18(h)

Notes:

- (a) Consideration completed or superseded.
- (b) Continue consideration at the next session with an official symbol.
- (c) Continue consideration at the next session as an informal document.
- (d) Adopted/Endorsed to be submitted to WP.29.
- (e) Continue consideration on the basis of a revised document.

Приложение II

[только на английском/французском языках]

Draft Amendments to UN Regulation No. 107 (M₂ and M₃ vehicles)

Adopted text based on GRSG-126-36 (see paragraph 6. of this report)

Annex 3, paragraph 7.8.3.6., corrigé comme suit :

"7.8.3.6. L'uniformité de l'éclairage doit être évaluée conformément aux mesures suivantes:

Uniformité d'éclairage maximal =	$\frac{\text{Niveau maximum d'éclairage enregistré}}{\text{Niveau moyen d'éclairage enregistré}}$
Uniformité d'éclairage minimale =	$\frac{\text{Niveau minimum d'éclairage enregistré}}{\text{Niveau moyen d'éclairage enregistré}}$

Приложение III

Проект поправок к Правилам № 46 ООН (устройства непрямого обзора)

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/23 (см. пункт 9 настоящего доклада)

Поправки к пунктам 2.1.1.3, 2.2 и 2.3 исключить.

Включить новые пункты 2.7 и 2.8 следующего содержания:

«2.7 “Исходная наружная поверхность” означает наружную часть транспортного средства, включая капот двигателя, крышку багажного отделения, двери, крылья, крышу, устройства освещения и световой сигнализации, видимые элементы усиления и дополнительные поверхности исходной конструкции, определенные изготовителем, кроме выступающих опор для устройств непрямого обзора.

2.8 “Точка удара” означает положение ударного элемента, указанное в пунктах 6.3.2.2.3 и 6.3.2.2.4, независимо от места первого соприкосновения».

Пункт 5.2, исключить текст в квадратных скобках.

Пункт 6.1.1.2, разместить рисунки после пункта 6.1.1.2 а) iii).

Пункт 6.1.1.6 изменить следующим образом:

«6.1.1.6 Устройство крепления зеркал на транспортном средстве должно быть сконструировано таким образом, чтобы цилиндр радиусом 70 мм (50 мм в случае транспортного средства категории L), имеющий в качестве оси ось или одну из осей поворота либо вращения, обеспечивающую отклонение зеркала в направлении удара, по крайней мере частично проходил через **исходную наружную поверхность, за пределы которой это устройство выступает**».

Пункт 6.3.2 изменить следующим образом:

«6.3.2 Испытание на удар

Испытание, предусмотренное в настоящем пункте, не проводят на:

- а) **внешних устройствах, не выступающих за пределы габаритной ширины и длины** транспортного средства и обеспечивающих переднюю поверхность преломления с углом не более 45°, измеряемым по отношению к продольной средней плоскости транспортного средства, либо
- б) на устройствах с выступом более 100 мм, измеряемым **в точке крепления**, за пределами **исходной наружной поверхности** транспортного средства в соответствии с Правилами № 26.

См. приложение 9».

Пункт 6.3.2.1.1 изменить следующим образом:

«6.3.2.1.1 Испытательное устройство состоит из маятника, который может колебаться вокруг двух горизонтальных осей, перпендикулярных друг другу, одна из которых перпендикулярна плоскости, в которую вписывается траектория “падения” маятника.

На конце маятника устанавливают ударный элемент, состоящий из жесткой сферы диаметром 165 ± 1 мм с резиновым покрытием толщиной 5 ± 1 мм и твердостью по Шору 50 А.

Должно быть предусмотрено устройство, позволяющее засечь максимальный угол, образуемый штангой маятника в плоскости падения.

Для фиксации образцов в соответствии с условиями удара, предписанными в **пункте 6.3.2.2.7** ниже, служит опора, жестко закрепляемая на станине маятника.

...»

Пункт 6.3.2.2.2.2, снять квадратные скобки.

Пункт 6.3.2.2.5 изменить следующим образом:

«6.3.2.2.5 Если...

а) либо ...

либо — в случае зеркал — **точка удара ударного элемента находится на отражающей поверхности** на расстоянии не менее 10 мм от контура отражающей поверхности».

Поправку к пункту 6.3.2.2.7.3 исключить.

Пункт 15.2.1.1.2, снять квадратные скобки.

Пункт 15.2.1.2 остается без изменений.

Новый пункт 15.2.3.10 исключить.

Пункт 16.1.2 изменить следующим образом:

«16.1.2 Операционная готовность (эксплуатационная доступность системы)

Водитель должен иметь возможность видеть, что система находится в нерабочем состоянии (**например, в случае отказа СВМ или если СВМ переведена в убранное положение**), и эта информация должна доводиться до сведения водителя, **например в виде** предупреждающего сигнала, отображаемой информации, отсутствия индикатора состояния. В руководстве по эксплуатации должны содержаться разъяснения относительно передаваемой водителю информации».

Пункт 16.1.3.1.3, снять квадратные скобки.

Пункт 16.2.5 остается без изменений.

Включить новые пункты 22.26 и 22.33 следующего содержания:

«22.26 Начиная с официальной даты ...

22.27 Начиная с 1 сентября **2025** года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа на основании поправок предыдущих серий, впервые предоставленные после 1 сентября **2025** года.

22.28 До 1 сентября **2027** года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, признают официальные утверждения типа на основании поправок предыдущих серий, впервые предоставленные до 1 сентября **2025** года.

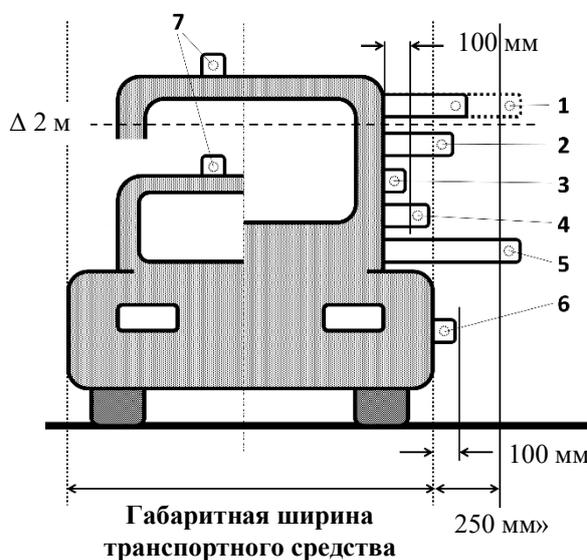
22.29 Начиная с 1 сентября **2027** года Договаривающиеся стороны ...

22.30 ...

...»

Приложение 9 изменить следующим образом:

«Рис. 1



**ИСПЫТАНИЕ НА УДАР
МАЯТНИКОМ**

**Устройство непрямого обзора
КЛАСС II-VII**

- | | |
|------------------------------------|---|
| 1 | ИСПЫТАНИЯ
НЕ ПРОВОДЯТСЯ (15.2.2.6) |
| 2 | ОБЯЗАТЕЛЬНО |
| 3 | ИСПЫТАНИЯ
НЕ ПРОВОДЯТСЯ (6.3.2 b)) |
| 4 | ИСПЫТАНИЯ
НЕ ПРОВОДЯТСЯ (6.3.2 a)) |
| 5 | не допускается (15.2.2.6) |
| 6 | ИСПЫТАНИЯ
НЕ ПРОВОДЯТСЯ (6.3.2 b)) |
| <u>Камера КЛАСС I (СВМ)</u> | |
| 7 | ИСПЫТАНИЯ
НЕ ПРОВОДЯТСЯ (6.3.2 b)) |

**Принятый текст на основе GRSG-126-25-Rev.1 (см. пункт 9
настоящего доклада)**

Тот же текст документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/23 с вышеуказанными поправками, но без пунктов 6.3.2.1.1, 6.3.2.2.5, 16.1.2, 22.26–22.33 и приложения 5.

Приложение IV

Проект поправок к Правилам № 167 ООН (прямой обзор уязвимых участников дорожного движения)

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/21 (см. пункт 13 настоящего доклада)

Включить новый пункт 5.2.2.2 следующего содержания:

«5.2.2.2 Транспортные средства большой грузоподъемности и транспортные средства с конкурирующими целями

В случае транспортных средств категории N₃ уровня 3, которые отвечают следующим критериям дизайна и конструкции:

- a) оснащены сцепным устройством,
- b) имеют три оси или более,
- c) оснащены двигателем с максимальной мощностью 320 кВт или более и
- d) имеют допустимое максимальное значение веса в снаряженном состоянии (GCW), превышающее 60 тонн,

соблюдение требований об объеме видимого пространства спереди не требуется».

Таблицу 1 в пункте 5.2.2.1 изменить следующим образом:

«Таблица 1

Минимальные значения объема видимого пространства

		Минимальный объем (м ³) прямого обзора			
		Уровень 1		Уровень 2	Уровень 3
Объем видимого пространства с ближней боковой стороны		3,4		Не указано	Не указано
Объем видимого пространства спереди	РМПС ≥ 2 156 мм	1,8	РМПС ≥ 2 154 мм	1,0	1,0
	РМПС < 2 156 мм	См. пункт 5.3	РМПС < 2 154 мм	См. пункт 5.3	См. пункт 5.3
Объем видимого пространства с дальней боковой стороны		2,8		Не указано	Не указано
Общий объем видимого пространства		11,2		8,0	7,0

»

Пункты 5.3–5.3.3 изменить следующим образом:

«...

5.3.1 Уровень 1: $V = 392,13379 * \text{PMPC}^2 - 275907,57455 * \text{PMPC} + 573475207,82932$

5.3.2 Уровень 2: $V = 329,82551 * \text{PMPC}^2 - 480212,23549 * \text{PMPC} + 504819967,89481$

5.3.3 Уровень 3: $V = 329,82551 * \text{PMPC}^2 - 480212,23549 * \text{PMPC} + 504819967,89481$ »

Пункт 2.1.2 приложения 5 изменить следующим образом:

«2.1.2 Считается, что транспортные средства категорий M₂ и N₂ на базе M₁ или N₁, официально утвержденные на основании Правил № 125 ООН, удовлетворяют требованиям **настоящих Правил**».

Приложение V

Проект предложения для Целевой группы GRSG по Правилам № 39 ООН касательно значений пробега

Принятый текст на основе GRSG-126-21-Rev.1 (см. пункт 16 настоящего доклада)

I. Круг ведения

1. В соответствии с пунктом 49 документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/104 (Доклад Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности, о работе ее сто двадцать пятой сессии) Целевая группа (ЦГ) разрабатывает проект нормативного предложения для внесения поправок в Правила № 39 ООН или любое другое нормативное предложение в отношении механизма для измерения скорости и одометра, включая их установку, в части обработки значений пробега. В частности, она разрабатывает единообразные предписания по следующим темам:

- a) точность значений пробега по бортовому одометру на транспортных средствах с разработкой соответствующей процедуры для испытаний на максимально допустимую погрешность и для официального утверждения типа;
- b) управление вопросами безопасности и защита от несанкционированных модификаций с целью предотвратить и/или обнаружить, насколько это возможно, манипуляции с показаниями пробега бортового одометра на транспортных средствах;
- c) точность, управление вопросами безопасности и защита от несанкционированных модификаций показываемых водителю значений пробега на одометре.

ЦГ принимает во внимание, что величины пробега могут передаваться и храниться на внешних устройствах, и рассматривает соответствующие возможные предписания.

Рабочая группа изучает возможности самопроверки и внешней проверки (обеспечение соблюдения требований).

2. При разработке нормативного предложения(й) ЦГ следует учитывать существующие технологии, данные и исследования. Кроме того, ей следует учитывать уже имеющиеся стандарты, а также национальное и международное законодательство, охватывающее эти вопросы.

3. В центре внимания ЦГ находятся транспортные средства категорий M и N с учетом транспортных средств, оборудованных средствами защиты, например тахографами.

ЦГ также рассматривает **в надлежащее время** требования к точности показаний приборов для транспортных средств категории L.

4. Целевые сроки завершения работы ЦГ:

- a) точность значений пробега по бортовому одометру: официальный документ к сто двадцать восьмой сессии GRSG (октябрь 2024 года) для транспортных средств категорий M, N **(и L в надлежащее время)**;
- b) защита от несанкционированных модификаций значений бортового одометра: официальный документ к сто двадцать восьмой сессии GRSG (октябрь 2024 года) для транспортных средств категорий M и N;
- c) точность и защита от несанкционированных модификаций значений пробега, показываемых водителю на одометре: официальный документ для сто двадцать восьмой сессии GRSG (октябрь 2024 года).

ЦГ может подготовить предписания для транспортных средств категорий М и N, оснащенных средствами защиты, например, тахографами, в более поздние сроки.

5. Решение принимается GRSG, WP.29 и AC.1 в соответствии с административными процедурами, определенными в Соглашении 1958 года.

Ожидается, что ЦГ учитывает работу, проделанную другими вспомогательными рабочими группами WP.29 и WP.15.

II. Правила процедуры

1. ЦГ является одним из вспомогательных органов GRSG и открыта для участия всех договаривающихся сторон соглашений, относящихся к ведению WP.29, изготовителей транспортных средств и их поставщиков, технических служб и участников всех вспомогательных рабочих групп WP.29.

Другие эксперты могут участвовать на индивидуальной основе в случае их приглашения по консенсусному решению ЦГ. Эти эксперты не участвуют в процессе принятия решений.

2. Работой ЦГ руководят Председатель и секретарь:

- a) ответственность за выполнение функций Председателя возлагается на Нидерланды;
- b) ответственность за выполнение функций секретариата возлагается на МОПАП.

3. Рабочим языком ЦГ будет английский язык.

4. Все документы и/или предложения передаются секретарю ЦГ в приемлемом электронном формате заблаговременно до начала совещания. ЦГ может отказать от обсуждения и одобрения любого вопроса или предложения, которые не были распространены за 10 рабочих дней до начала совещания.

5. Секретарь будет размещать повестку дня и соответствующие документы на веб-сайте заблаговременно до начала всех запланированных совещаний.

6. Решения будут приниматься консенсусом. Если консенсуса достичь невозможно, то Председатель ЦГ представляет GRSG различные точки зрения. При необходимости Председатель может запрашивать указания у GRSG.

7. Информация о ходе работы ЦГ будет регулярно доводиться до сведения GRSG Председателем, секретарем или их представителем(ями), по возможности в формате неофициального документа.

8. Все рабочие документы следует распространять в цифровом формате. Документы о работе совещаний следует передавать секретарю для опубликования на веб-сайте WP.29.

Приложение VI

Проект поправок к Правилам № 55 ООН (механические сцепные устройства)

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/18 (см. пункт 13 настоящего доклада)

Включить новые пункты 13.6 и 13.10 следующего содержания:

«13.6 Начиная с ...

...

13.9 Независимо от положений пункта 13.7 ... изменениями, внесенными на основании поправок серии **03**.

...»

Пункты 1.4–1.4.3 приложения 7 изменить следующим образом:

«1.4 Крепление сцепных устройств и сцепных тяг на прицепах.

1.4.1 Сцепные тяги прицепов с центрально расположенной осью должны иметь опорное приспособление, регулируемое по высоте, если масса, приходящаяся на сцепное устройство прицепа, превышает 50 кг в условиях равномерной загрузки прицепа до его максимальной технически допустимой массы.

Это требование не распространяется на прицепы, предназначенные для выполнения специальных задач, если они обычно разъединяются только в мастерской (например, сцепные устройства для класса T) или при погрузке и разгрузке в специально предназначенных для этого рабочих зонах.

1.4.2 При креплении сцепного устройства и сцепной тяги к прицепами с центрально расположенной осью, максимальная масса С которых превышает 3,5 т и которые имеют более одной оси, прицепы должны оснащаться приспособлением, позволяющим разделить нагрузку между осями.

1.4.3 Шарнирные сцепные тяги не должны касаться грунта. Они не должны находиться на высоте менее 200 мм от грунта после их выведения из горизонтального положения. См. также пункты 5.3 и 5.4 приложения 5».

Приложение VII

[только на английском языке]

GRSG Informal Working Groups

<i>Informal working group</i>		<i>Secretary</i>
Awareness of Vulnerable Road Users Proximity (VRU-Proxi)	Mr. L. Rozanski (EC) (Chair)	Mr. Johan Broeders (OICA)
Field of Vision Assistants (IWG-FVA)	Mr. H. Lammers	
