



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 седьмая сессия
Женева, 15–19 апреля 2024 года

**Доклад Рабочей группы по общим предписаниям,
касающимся безопасности, о работе ее сто двадцать
седьмой 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)	3–7	4
Правила № 107 ООН (транспортные средства категорий M ₂ и M ₃)	3–7	4
IV. Поправки к правилам, касающимся безопасных стеклянных материалов (пункт 3 повестки дня)	8–10	6
A. Глобальные технические правила № 6 (безопасные стеклянные материалы)	8	6
B. Правила № 43 ООН (безопасные стеклянные материалы).....	9–10	6
V. Предупреждение о присутствии уязвимых участников дорожного движения в непосредственной близости (пункт 4 повестки дня)	11–19	7
A. Правила № 46 ООН (устройства непрямого обзора).....	11–12	7
B. Правила № 158 ООН (движение задним ходом).....	13–14	7
C. Правила № 159 ООН (системы информирования при трогании с места)	15	8
D. Правила № 166 ООН (присутствие уязвимых участников дорожного движения в непосредственной близости спереди и сбоку) ...	16–17	8
E. Правила № 167 ООН (прямой обзор уязвимых участников дорожного движения).....	18–19	8



VI.	Поправки к правилам, касающимся наружных выступов (пункт 5 повестки дня).....	20–21	9
A.	Правила № 26 ООН (наружные выступы легковых автомобилей)	20	9
B.	Правила № 61 ООН (наружные выступы коммерческих транспортных средств).....	21	9
VII.	Правила № 35 ООН (педали управления) (пункт 6 повестки дня)	22	10
VIII.	Правила № 39 ООН (механизм для измерения скорости и одометр) (пункт 7 повестки дня).....	23–24	10
IX.	Правила № 66 ООН (прочность силовой структуры (автобусы)) (пункт 8 повестки дня).....	25	10
X.	Правила № 147 ООН (механические сцепные устройства для сельскохозяйственных транспортных средств) (пункт 9 повестки дня) ...	26	11
XI.	Поправки к правилам, касающимся газомоторных транспортных средств (пункт 10 повестки дня)	27–29	11
A.	Правила № 67 ООН (транспортные средства, работающие на сжиженном нефтяном газе).....	27	11
B.	Правила № 110 ООН (транспортные средства, работающие на компримированном природном газе и сжиженном природном газе)	28–29	11
XII.	Поправки к правилам, касающимся устройств для предотвращения несанкционированного использования, иммобилизаторов и систем охранной сигнализации транспортных средств (пункт 11 повестки дня).....	30–33	12
A.	Правила № 116 ООН (противоугонные системы и системы охранной сигнализации).....	30	12
B.	Правила № 161 ООН (устройства для предотвращения несанкционированного использования)	31	13
C.	Правила № 162 ООН (иммобилизаторы).....	32	13
D.	Правила № 163 ООН (системы охранной сигнализации транспортных средств).....	33	13
XIII.	Правила № 118 ООН (огнестойкость внутренних материалов) (пункт 12 повестки дня).....	34	13
XIV.	Правила № 121 ООН (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов) (пункт 13 повестки дня).....	35	14
XV.	Правила № 122 ООН (системы отопления) (пункт 14 повестки дня).....	36	14
XVI.	Правила № 125 ООН (поле обзора водителя спереди) (пункт 15 повестки дня).....	37	14
XVII.	Правила № 144 ООН (автоматические системы вызова экстренных оперативных служб) (пункт 16 повестки дня)	38	15
XVIII.	Регистратор данных о событиях (пункт 17 повестки дня)....	39–41	15
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	39	15
B.	Правила № 160 ООН (регистратор данных о событиях).....	40	15
C.	Новые правила ООН, касающиеся регистратора данных о событиях для большегрузных транспортных средств	41	15

XIX.	Правила № 0 ООН (международная система официального утверждения типа комплектного транспортного средства) (пункт 18 повестки дня).....	42	16
XX.	Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (пункт 19 повестки дня).....	43–45	16
XXI.	Специальная резолюция № 1, касающаяся общих определений категорий, масс и размеров транспортных средств (пункт 20 повестки дня).....	46	17
XXII.	Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств (пункт 21 повестки дня).....	47–48	17
XXIII.	Объемный механизм определения точки Н (пункт 22 повестки дня).....	49	18
XXIV.	Прочие вопросы (пункт 23 повестки дня).....	50–58	18
A.	Обмен мнениями о будущей деятельности Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности.....	50	18
B.	Периодические технические осмотры.....	51–52	18
C.	Основные вопросы, рассмотренные на сессиях Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств в ноябре 2023 года и марте 2024 года.....	53	18
D.	Прочие вопросы.....	54	19
E.	Правила № 105 ООН (транспортные средства для перевозки опасных грузов).....	55	19
F.	Сотрудничество с Глобальным форумом по безопасности дорожного движения.....	56	19
G.	Системы предупреждения об отвлечении внимания и о сонливости водителя.....	57	19
H.	Предварительная повестка дня следующей сессии.....	58	20

Приложения

I	List of Informal Documents Considered During the Session.....	22
II	Проект поправок к Правилам № 46 ООН (устройства непрямого обзора).....	24
III	Проект поправок к Правилам № 158 ООН (движение задним ходом).....	25
IV	Проект поправок к Правилам № 166 ООН (присутствие уязвимых участников дорожного движения в непосредственной близости спереди и сбоку).....	26
V	Проект поправок к Правилам № 167 ООН (прямой обзор уязвимых участников дорожного движения).....	28
VI	Проект поправок к Правилам № 110 ООН (транспортные средства, работающие на сжиженном природном газе).....	30
VII	Проект поправок к Правилам № 116 ООН (противоугонные системы и системы охранной сигнализации).....	31
VIII	Проект поправок к Правилам № 125 ООН (поле обзора водителя спереди).....	32
IX	GRSG Informal Working Groups.....	33

I. Участники

1. Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), провела свою сто двадцать седьмую сессию в Женеве 15–19 апреля 2024 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, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики, 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: Еврогаза, Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Международной автомобильной федерации (ФИА), Международной ассоциации изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП), Международной федерации старинных автомобилей (ФИВА), Международного комитета по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТОТ), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международной дорожной федерации (МДФ), Международной дорожной федерации (IRF) и Всемирной ассоциации производителей велосипедов (ВБИА).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/1
неофициальные документы: GRSG-127-08-Rev.1 и GRSG-127-30

2. GRSG рассмотрела и утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/1), предложенную для сто двадцать седьмой сессии, порядок работы (GRSG-127-08-Rev.1) и аннотации (GRSG-127-30-Rev.1). В приложении I содержится перечень неофициальных документов, распространенных в ходе сессии. В приложении IX 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: неофициальные документы: GRSG-127-02, GRSG-127-05-Rev.1, GRSG-127-15 и GRSG-127-27

3. GRSG приняла к сведению два документа, представленных экспертом от Испании (GRSG-127-02 и GRSG-127-05-Rev.1) от имени НРГ по взрыву расширяющихся паров кипящей жидкости (BLEVE). Эксперт от Испании пояснила, что НРГ работает над сокращением числа случаев BLEVE применительно конкретно к транспортным средствам, перевозящим опасные грузы (GRSG-127-02). В качестве результата работы НРГ она представила первый проект (GRSG-127-05-Rev.1) новых требований и методологии испытаний автоматических систем пожаротушения в моторном отделении конкретных транспортных средств для включения в Правила № 105 ООН или Правила № 107 ООН. В заключение она отметила, что возможное включение этого предложения в какие-либо из этих двух Правил ООН позволит обеспечить обязательное соблюдение этих требований для конкретных транспортных средств в соответствии с Соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ). Эксперт от Швейцарии поддержал это предложение. Представитель секретариата Рабочей группы по перевозкам опасных грузов (WP.15) пояснил, что положения о пожаротушении уже являются частью

приложения 13 к Правилам № 107 ООН и что в будущем аналогичные положения могут быть предусмотрены и для других категорий транспортных средств. По его мнению, этот конкретный вопрос можно было бы решить в контексте новых правил ООН. Эксперт от МОПАП заявил, что Правила № 107 ООН не подходят ввиду их области применения, в то время как соответствующие положения в Правилах № 105 ООН носят другой характер. Поэтому он выразил мнение о том, что наиболее приемлемым решением здесь будет принятие новых правил ООН. Эксперт от Германии предложил включить эти положения в Правила № 105 ООН либо же и в Правила № 105 ООН и в Правила № 107 ООН. Эксперт от Испании пояснила, что это предложение основано на положениях, касающихся двигателей внутреннего сгорания, которые уже содержатся в Правилах № 107 ООН. Она добавила, что системы, которые предлагаются для установки на транспортные средства, предусмотренные ДОПОГ, призваны недопустить распространения огня на перевозимый груз и потому больше подходят для Правил № 105 ООН. По предложению Председателя GRSG решила создать целевую группу (ЦГ) для дальнейшей разработки таких положений для Правил № 105 ООН или же для проекта новых правил ООН. Эксперт от Испании вызвалась координировать эту деятельность и возглавить новую ЦГ. Наконец, GRSG решила передать документы GRSG-127-02 и GRSG-127-05-Rev.1 в ЦГ для дальнейшей проработки.

4. Эксперт от Германии представил документ GRSG-127-15 от имени Председателя НРГ по безопасной перевозке детей в городских и междугородных автобусах (БПДГМА). Он проинформировал GRSG о прогрессе в работе НРГ на этапе 2. Он пояснил, что работа НРГ будет иметь своей целью предотвращение выбрасывания детей из кресел и совершенствование уже имеющихся на рынке удерживающих систем для транспортных средств. Он добавил, что после 2027 года новые конструкции автобусов будут включать в себя детские удерживающие системы (ДУС). Он добавил также, что в настоящее время в рамках НРГ обсуждаются следующие вопросы: а) улучшение существующего положения; б) возможность использования бустерной подушки, официально утвержденной по типу в соответствии с Правилами № 44 ООН; а также с) вопрос о том, что дополнительное крепление не должно использоваться, за исключением для ДУС, во избежание неправильного использования. Эксперт от Соединенного Королевства попросил уточнить тип рассматриваемых сидений (например, скамейка, складное пластиковое сиденье). Эксперт от Германии ответил, что речь идет только о междугородных автобусах, охваченных областью применения Правил ООН, до 2027 года.

5. Эксперт от Норвегии напомнил о проведении его страной исследования для оценки масштабов ДТП с участием автобусов в Европе. Он уточнил, что исследование будет завершено к концу 2024 года и будет представлено на сессии Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP) в декабре 2024 года. GRSG решила возобновить обсуждение этой темы на своей сессии в апреле 2025 года.

6. Эксперт от Германии, являющийся Председателем целевой группы по доступности городских и междугородных автобусов, представил доклад о работе ЦГ (GRSG-127-27). ЦГ провела три заседания в рамках совещаний в июне и сентябре 2024 года; окончательное предложение будет подготовлено для сессии GRSG в октябре 2024 года. Он добавил, что в состав экспертов ЦГ вошли представители правительств договаривающихся сторон, а также операторов и изготовителей. Он также отметил, что в ходе встреч обсуждалось выявление возможных проблем в Правилах № 107 ООН и поиск решений для того, чтобы сделать городские и междугородные автобусы более доступными для лиц с ограниченной мобильностью.

7. Наконец, GRSG решила продолжить обсуждение вопроса об автономных челночных транспортных средствах в рамках пункта 21 повестки дня (см. пункт 48).

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

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2024/32 и ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/20

8. GRSG отметила, что Исполнительный комитет Соглашения 1998 года (АС.3) на своей сессии в марте 2024 года утвердил разрешение (ECE/TRANS/WP.29/2024/32) на разработку поправок к ГТП ООН №№ 6, 7 (подголовники) и 14 (боковой удар о столб), позволяющих перенести ссылку, чертежи и спецификации, касающиеся объемного механизма определения точки «Н» (механизма 3-D «Н») и процедуры калибровки, из ГТП ООН в Общую резолюцию № 1 (ОР.1). Эксперт от Нидерландов, который является автором поправки, представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/20, содержащий поправки к ГТП ООН. В заключение GRSG рекомендовала представить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/20 без поправок в качестве поправки 4 к Правилам № 6 ООН для рассмотрения на сессии АС.3 в ноябре 2024 года.

B. Правила № 43 ООН (безопасные стеклянные материалы)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/19
неофициальные документы: GRSG-127-16 и GRSG-127-23

9. GRSG приняла к сведению предложение (GRSG-127-23) эксперта от МОПАП, которое было пересмотрено в течение периода, прошедшего с октябрьской сессии GRSG 2023 года. Оно допускает отказ от обязательного испытания с использованием модели головы для ограничения черепно-мозговых травм в случае, когда ремни безопасности и подушка безопасности ограничивают движение головы. Эксперт от МОПАП подчеркнул, что Правила № 21 ООН предусматривают проведение ряда испытаний с использованием различных манекенов, чтобы убедиться в том, что контакт с головой не происходит. Эксперт от Японии заявил, что предложение является слишком мягким в контексте цели Правил ООН, и рекомендовал тщательно рассмотреть этот вопрос. Эксперт от Соединенного Королевства предложил в онлайн-режиме обсудить с экспертом от МОПАП возможные улучшения. Наконец, GRSG решила возобновить обсуждение пересмотренного предложения и просила заинтересованные стороны связаться с экспертом от МОПАП.

10. Эксперт от Нидерландов представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/19 с поправками, содержащимися в документе GRSG-127-16. Он пояснил, что эта поправка необходима, как и в случае с ГТП № 6 ООН (см. пункт 8 выше), для того чтобы перенести ссылку, чертежи и спецификации, касающиеся объемного механизма определения точки «Н» и процедуры калибровки, из Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) в ОР.1. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/19 с приведенными ниже поправками. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта дополнения 12 к поправкам серии 01 к Правилам № 43 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и Административного комитета Соглашения 1958 года (АС.1) в ноябре 2024 года.

Приложение 22, сноску 1 (второй раз) исправить на приложение 24, сноску 1.

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/2024/13
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/21
неофициальные документы: GRSG-127-04-Rev.2, GRSG-127-24-17 и GRSG-126-28

11. Эксперт от Германии, Председатель ЦГ по Правилам № 46 ООН (устройства непрямого обзора), представил доклад о ходе работы (GRSG-127-28). Затем он представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/13, пояснив, что ЦГ рассмотрела предложение, представленное экспертом от Германии, о начале обсуждения вопроса об официальном утверждении, в рамках Правил № 105 ООН, транспортных средств с выключателями аккумуляторных батарей, оборудованных системой «видеокамера–монитор», отвечающей требованиям Правил № 46 ООН. Он добавил, что это требование может противоречить пункту 16.1.1 Правил № 46 ООН, содержащему предписание о том, чтобы после каждого выключения двигателя (предполагаемое использование) система видеокамеры/монитора оставалась в рабочем состоянии на протяжении по крайней мере 120 секунд. В этой связи он представил документ GRSG-127-04-Rev.2 для внесения поправок в эти Правила ООН. И наконец, GRSG приняла документ GRSG-127-04-Rev.2, воспроизведенный в приложении II к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить документ GRSG-127-04-Rev.2 в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 06 к Правилам № 46 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2024 года. При этом GRSG решила продолжить обсуждение результатов работы ЦГ и разрешить оставшиеся вопросы на своей сессии в октябре 2024 года.

12. В соответствии с пунктом 10 эксперт от Нидерландов внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/21 (с поправками, отраженными в документе GRSG-127-24-17). GRSG приняла это предложение с указанными ниже поправками и поручила секретариату представить их в качестве части (см. пункт 11 ниже) проекта дополнения 1 к поправкам серии 06 к Правилам № 46 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2024 года.

Пункт 8.1 изменить следующим образом:

«8.1 **Процедуры обеспечения соответствия производства должны соответствовать общим положениям, содержащимся в статье 2 и в приложении 1 к Соглашению 1958 года (E/ECE/TRANS/505/Rev.3), и отвечать нижеследующим требованиям:».**

B. Правила № 158 ООН (движение задним ходом)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/24
неофициальные документы: GRSG-127-13 и GRSG-127-18

13. Эксперт от Нидерландов представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/24 (с поправками, содержащимися в документе GRSG-127-18) в соответствии с пунктами 10 и 12. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/24 с поправками, указанными в приложении III к докладу. Секретариату было поручено представить его в качестве проекта дополнения 4 к первоначальному варианту Правил № 158 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2024 года.

14. Эксперт от Республики Корея представил документ GRSG-127-13, уточняющий условия испытаний систем обнаружения и задних дверей грузовиков и транспортных

средств типа фургон. Наконец, GRSG решила распространить GRSG-127-13 под официальным условным обозначением на своей сессии в октябре 2024 года.

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

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

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/12
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/25
неофициальные документы: GRSG-127-11-Rev.1 и GRSG-126-19

16. Эксперт от Японии представил документ GRSG-127-11-Rev.1, заменяющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/12, в котором уточняется процесс сертификации. Эксперт от ЕК пояснил, что НРГ по вопросу об уязвимых участниках дорожного движения в непосредственной близости (НРГ по УУДДНБ) уже рассмотрела это предложение и решила поддержать его. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/12 с поправками, указанными в приложении IV к докладу. Секретариату было поручено представить его в качестве проекта поправок серии 01 к Правилам ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2024 года.

17. В соответствии с пунктами 10, 12 и 13 эксперт от Нидерландов внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/25 с поправками, отраженными в документе GRSG-127-19. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/25 с приведенными ниже поправками. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве дополнения 1 к первоначальному варианту Правил № 166 ООН и в качестве части (см. пункт 16 выше) проекта поправок серии 01 к этим Правилам ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2024 года.

Содержание, раздел 20 изменить следующим образом (к тексту на русском языке не относится):

«20. Санкции, налагаемые за несоответствие производства.....».

Заголовок раздела 20 изменить следующим образом (к тексту на русском языке не относится):

«20. Санкции, налагаемые за несоответствие производства».

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/6
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/26
неофициальные документы: GRSG-127-07-Rev.1
и GRSG-127-34-Rev.1

18. Эксперт от Соединенного Королевства представил документ (GRSG-127-34-Rev.1), касающийся пересмотренного предложения (документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/6 с поправками, изложенными в документе GRSG-127-07) по определению подсекции объема видимого пространства спереди в пределах зоны наибольшего риска; предложение нацелено на обеспечение того, чтобы УУДД, находящиеся непосредственно перед транспортным средством, не могли оказаться в мертвой зоне

между зонами прямого и непрямого обзора. Эксперт от ЕК пояснил, что документы ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/6 и GRSG-127-07 обсуждались в рамках НРГ по УУДД, но единодушного одобрения достигнуто не было. Эксперт от Германии отметил, что подход, основанный на определении объема, чрезмерно влияет на геометрическую форму транспортного средства. Он предположил, что удлиненная кабина транспортного средства может улучшить заметность УУДД, и предложил, чтобы подход к безопасности учитывал не только вопросы обзорности, но и Регламент по общей безопасности Европейского союза ((EU) 2019/2144) и положения о пассивной безопасности (в частности, Правила № 29 ООН (кабины грузовых транспортных средств)). Эксперт от ЕК уточнил, что данное решение проблемы является адекватным по стоимости, а подход, предусматривающий определение объема, может быть компенсирован с помощью других систем. Он добавил, что WP.29 принимал эти Правила ООН для улучшения заметности, поэтому, если испытания будут отменены, это должно быть компенсировано. Эксперт от Швеции заявил, что мог бы согласиться с предложением Соединенного Королевства, если будут предусмотрены соответствующие переходные положения, позволяющие изготовителям сократить расходы. Эксперт от МОПАП поддержала мнение экспертов от Германии и Швеции, заявив, что изготовители уже начали изменять конструкцию кабин. В этой связи она просила удлинить период переходных положений (до 2031 год для новых официальных утверждений и 2041 год для новых регистраций транспортных средств). Эксперт от Германии предложил в качестве альтернативы использовать датчики для обнаружения УУДД. Эксперт от Соединенного Королевства заявил, что предложение эксперта от МОПАП неприемлемо. Вместо этого, заявил он, необходимо срочно принять его предложение, с тем чтобы указать изготовителям путь вперед. Он также добавил, что Правила ООН и само предложение опираются на принцип зрительного контакта, обеспечивая водителю возможность видеть УУДД. Эксперт от Нидерландов поддержал предложение Соединенного Королевства, включая переходные положения, и настоятельно призвал принять это предложение. В духе компромисса GRSG согласовала следующие переходные положения: 1 сентября 2031 года для новых официальных утверждений и 1 сентября 2036 года для новых регистраций. Наконец, GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/6 с поправками, указанными в приложении IV к докладу. Секретариату было поручено представить это в качестве проекта поправок серии 01 к Правилам № 167 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2024 года.

19. В соответствии с пунктами 10, 12, 13 и 17 GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/26 без поправок. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве дополнения 2 к первоначальному варианту Правил № 167 ООН и в качестве части (см. пункт 18 выше) поправок серии 01 к Правилам ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2024 года.

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

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

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

20. Эксперт от Германии, являющийся Председатель ЦГ по Правилам № 46 ООН, снял с рассмотрения документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/22.

B. Правила № 61 ООН (наружные выступы коммерческих транспортных средств)

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

21. Эксперт от Германии, являющийся Председатель ЦГ по Правилам № 46 ООН, снял с рассмотрения документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/24.

VII. Правила № 35 ООН (педали управления) (пункт 6 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/18

22. В соответствии с пунктами 10, 12, 13, 17 и 19 GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/18 без поправок. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве дополнения 1 к поправкам серии 01 к Правилам № 35 ООН.

VIII. Правила № 39 ООН (механизм для измерения скорости и одометр) (пункт 7 повестки дня)

Документация: неофициальные документы: GRSG-127-06 и GRSG-127-12, GRSG-127-12-Rev.1 и GRSG-127-35

23. Эксперт от Нидерландов представил доклад о ходе работы (GRSG-127-35) ЦГ по Правилам № 39 ООН в том, что касается значений пробега. Он пояснил, что ЦГ провела три гибридных совещания и собрала информацию по существующим актуальным технологиям; данным и исследованиям по вопросам, касающимся мошенничества с пробегом; уже существующим стандартам и законодательству. Он добавил, что ЦГ готова представить предварительное предложение по поправкам к Правилам ООН (GRSG-127-12-Rev.1) и что ЦГ будет вести доработку этого предложения, с тем чтобы подготовить официальный документ к октябрьской сессии GRSG. Эксперт от Соединенного Королевства заявил, что предлагаемый допуск в $\pm 5\%$ является чрезмерным, и запросил допуск в $\pm 2,5\%$. Эксперт от ЕК выразил поддержку последнему упомянутому значению. Эксперт от Нидерландов пояснил, что в контексте официального утверждения типа добиться значения в $\pm 2,5\%$ можно при использовании новых шин в качестве оригинального оборудования. Эксперт от МОПАП добавила, что допуск в $\pm 5\%$ обусловлен параметрами шин и спидометра, пояснив, что изготовители не несут ответственности за точность, поскольку последняя зависит от шин и колесных ободьев. Она заявила также, что владельцы транспортных средств сами стремятся к подтасовке, имея неограниченное время и возможности для доступа к транспортному средству, и что предотвратить это, просто введя технические требования к одометру, будет очень сложно. Кроме того, она добавила, что введение предлагаемых требований приведет к дополнительным затратам для потребителей, а неправомерное использование будет продолжаться. Она заявила, что ожидается получение данных о точности и связанных с ней вопросах безопасности. Наконец, она предложила рассмотреть проверенное жизнеспособное решение проблемы фальсификации показаний одометров, которое было принято странами и было представлено GRSG в прошлом, вместо того чтобы вводить технические требования в Правила ООН. GRSG приняла также к сведению документ GRSG-127-06, который был представлен экспертами от Нидерландов и Соединенного Королевства и получил поддержку экспертов от Испании. Эксперт от МАЗМ просил исключить первое предложение из документа GRSG-127-06.

24. GRSG решила возобновить обсуждение этого вопроса на основе нового предложения, представленного ЦГ, с учетом полученных замечаний и документа GRSG-127-06.

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

Документация: неофициальный документ GRSG-127-36

25. Эксперт от Российской Федерации представил документ GRSG-127-36 в качестве пересмотренного варианта своего предыдущего предложения (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/2). Он добавил, что предложение включает определения «аварийного люка» и «аварийного выхода», а также пересмотренные положения об испытаниях в приложении 5 к Правилам ООН. Эксперт от Японии запросил время для дальнейшего изучения данного предложения. Наконец, GRSG решила возобновить обсуждение предложения на своей сессии в октябре 2024 года и поручила секретариату распространить на этой же сессии документ GRSG-127-36 под официальным условным обозначением.

X. Правила № 147 ООН (механические сцепные устройства для сельскохозяйственных транспортных средств) (пункт 9 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/7

26. Эксперт от Соединенного Королевства представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/7, с тем чтобы исключить возможность применения различных технических требований в тех случаях, когда для испытаний для официального утверждения типа представляются механические сцепные устройства для сельскохозяйственных транспортных средств, максимальная скорость которых превышает 60 км/ч. Эксперт от Франции рекомендовала обсудить вопрос о сельскохозяйственных транспортных средствах, скорость которых превышает 60 км/ч, на будущих сессиях GRSG. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/7 без поправок и поручила секретариату представить это предложение в качестве дополнения 1 к первоначальному варианту Правил № 147 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2024 года.

XI. Поправки к правилам, касающимся газомоторных транспортных средств (пункт 10 повестки дня)

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

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

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/2
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/14
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/15
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/28
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/29
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/30
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/31
неофициальные документы: GRSG-127-03 и GRSG-127-21

28. Эксперт от КСАОД представил указанные выше официальные документы, позволяющие использовать различные варианты соблюдения требований к маркировке в случаях, когда применяется более одного правила ООН. GRSG приняла все предложения без поправок и поручила секретариату представить их WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2024 года в качестве проекта:

- а) дополнения 5 к поправкам серии 04 (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/2);

- b) дополнения 1 к поправкам серии 05 (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/14);
- c) дополнения 1 к поправкам серии 06 (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/15);
- d) дополнения 10 к первоначальному варианту (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/28);
- e) дополнения 8 к поправкам серии 01 (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/29);
- f) дополнения 2 к поправкам серии 02 (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/30);
- g) дополнения 3 к поправкам серии 03 (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/31).

29. GRSG также приняла к сведению документ GRSG-127-03, представленный экспертами компании «Еврогаз», в котором предлагается уточнить положение, касающееся первичного предохранительного клапана сжиженного природного газа. Кроме того, GRSG рассмотрела документ GRSG-127-21, представленный экспертом от Нидерландов, с тем чтобы исправить ссылки на соответствующие пункты. GRSG приняла оба предложения, которые воспроизведены в приложении VI к докладу. Секретариату было поручено представить документы GRSG-127-03 и GRSG-127-21 в качестве части (см. пункт 28) дополнения 1 к поправкам серии 06.

ХII. Поправки к правилам, касающимся устройств для предотвращения несанкционированного использования, иммобилизаторов и систем охранной сигнализации транспортных средств (пункт 11 повестки дня)

A. Правила № 116 ООН (противоугонные системы и системы охранной сигнализации)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/8
неофициальный документ GRSG-127-24

30. GRSG приняла к сведению документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/8, подготовленный экспертом от Германии от имени участников рабочего совещания по правилам ООН №№ 155 и 156 и нацеленный на приведение нынешнего текста Правил № 116 ООН в соответствие с формулировкой, за которую WP.29 проголосовал на своей сто девяносто первой сессии и которой в Правилах № 157 ООН (автоматизированные системы удержания в полосе) предписывается соблюдение технических требований Правил № 10 ООН. Эксперт от Испании подняла вопрос о технических службах, не аккредитованных для проведения испытаний в соответствии с Правилами № 155 ООН, а также о системах, которые становятся все более сложными и будут подвержены факторам, связанным с кибербезопасностью и затрагивающим все правила ООН. Эксперт от Нидерландов поддержал точку зрения эксперта от Испании и предложил обсудить этот вопрос на совещании органов по официальному утверждению типа, которое будет посвящено вопросам квалификации технических служб. Эксперт от ЕК запросил время для дальнейшего изучения данного предложения. Наконец, GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на основе пересмотренного предложения, представленного экспертом от Германии. Эксперт от МОПАП представил документ GRSG-127-24 с целью исправить ссылку на систему сигнализации транспортного средства после разделения Правил № 116 ООН. GRSG приняла документ GRSG-127-24, воспроизведенный в приложении VII к настоящему докладу, и решила представить его в качестве проекта дополнения 10 к первоначальному варианту и проекта дополнения 2 к поправкам серии 01

к Правилам № 116 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2024 года.

В. Правила № 161 ООН (устройства для предотвращения несанкционированного использования)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/9

31. В соответствии с пунктом 30 выше GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на основе пересмотренного предложения, представленного экспертом от Германии.

С. Правила № 162 ООН (иммобилизаторы)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/10

32. В соответствии с пунктами 30 и 31 выше GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на основе пересмотренного предложения, представленного экспертом от Германии.

Д. Правила № 163 ООН (системы охранной сигнализации транспортных средств)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/11

33. В соответствии с пунктами 30, 31 и 32 выше GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на основе пересмотренного предложения, представленного экспертом от Германии.

XIII. Правила № 118 ООН (огнестойкость внутренних материалов) (пункт 12 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.20/GRSG/2024/3
ECE/TRANS/WP.20/GRSG/2024/16
ECE/TRANS/WP.20/GRSG/2024/17
ECE/TRANS/WP.20/GRSG/2024/32
ECE/TRANS/WP.20/GRSG/2024/33

34. Эксперт от КСАОД представил указанные выше документы, позволяющие использовать различные варианты соблюдения требований к маркировке в случаях, когда применяется более одного правила ООН (см. пункт 28 выше). GRSG приняла все предложения без поправок и поручила секретариату представить их WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2024 года в качестве проекта:

- a) дополнения 3 к поправкам серии 03 к Правилам № 118 ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/3);
- b) дополнения 2 к поправкам серии 04 к Правилам № 118 ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/16);
- c) дополнения 6 к поправкам серии 02 к Правилам № 118 ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/17);
- d) дополнения 1 к первоначальной серии поправок к Правилам ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/32);
- e) дополнения 1 к поправкам серии 01 к Правилам № 118 ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/33).

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/4
неофициальный документ GRSG-127-38

35. Эксперт от Республики Корея внес предложение (документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/4 с поправками, изложенными в документе GRSG-127-38), в котором уточняется, что индикаторы, их опознавательные обозначения и опознавательные обозначения органов управления могут не подсвечиваться в тех случаях, когда водитель преднамеренно отключает освещение и электромобиль не находится в условиях движения. Эксперт от Нидерландов просил предоставить дополнительное время для дальнейшей проработки этой темы. Эксперт от Соединенного Королевства поставил под сомнение необходимость внесения поправок в Правила ООН для предоставления такой возможности и предложил обсудить этот вопрос с органами по официальному утверждению типа его страны и всеми другими заинтересованными сторонами с целью найти решение. GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей сессии в октябре 2024 года на основе пересмотренного предложения. В то же время всем заинтересованным сторонам было предложено связаться с экспертом от Республики Корея для дальнейшей работы над предложением.

XV. Правила № 122 ООН (системы отопления) (пункт 14 повестки дня)

36. Эксперт от Республики Корея проинформировал GRSG о том, что для второго этапа работы над положениями, касающимися инфракрасных нагревателей, требуется собрать необходимую информацию. Экспертам GRSG было предложено координировать свою работу с экспертом от Республики Корея по любым вопросам, относящимся ко второму этапу данной деятельности. Наконец, GRSG решила вернуться к обсуждению этого вопроса на основе возможных предложений на своей сессии в октябре 2024 года.

XVI. Правила № 125 ООН (поле обзора водителя спереди) (пункт 15 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/23
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/27
неофициальные документы: GRSG-127-20-Rev.3,
GRSG-127-22-Rev.1 и GRSG-127-33

37. Эксперт от Нидерландов представил — от имени НРГ по системе помощи для поля обзора (СППО) водителей — доклад о ходе работы этой НРГ (GRSG-126-33). Он пояснил, что НРГ завершила работу в рамках своего мандата и разработала новые Правила ООН, касающиеся СППО (документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/27 с поправками, изложенными в документе GRSG-127-20-Rev.3), которые применяются ко всем транспортным средствам категорий М и N и заменяют конкретные требования в отношении СППО для транспортных средств М₁ и N₁, введенные в поправках серии 02 к Правилам № 125 ООН. В этой связи он внес на рассмотрение предложение (документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/23 с поправками, изложенными в документе GRSG-127-22-Rev.1) по внесению соответствующих поправок в Правила ООН. Он также добавил, что необходимость этого последнего предложения обусловлена пунктами 10, 12, 13, 17, 19 и 22. Он добавил, что на данный момент второго этапа работы НРГ (по другим категориям транспортных средств, например категории L) не предусматривается, поскольку сначала необходимо получить практический опыт в отношении транспортных средств обычных категорий. Наконец,

GRSG приняла эти предложения и поручила секретариату представить их WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2024 года в качестве проекта:

- a) поправок серии 03 к Правилам ООН (документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/23 с поправками, содержащимися в приложении VIII к настоящему докладу);
- b) новых правил ООН, касающихся СППО (документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/27 с поправками, изложенными в документе GRSG-127-20-Rev.3).

XVII. Правила № 144 ООН (автоматические системы вызова экстренных оперативных служб) (пункт 16 повестки дня)

38. Эксперт от МОПАП сообщил GRSG, что на некоторых территориях мобильные сети второго поколения (2G) уже заменены на более новые, а изготовители в соответствии с обязательными требованиями поставляют систему, которая ввиду этого не работает на данных территориях. В этой связи он подчеркнул необходимость получения информации о других регионах, где система 2G уже заменена. GRSG решила вернуться к обсуждению этого вопроса на своей сессии в октябре 2024 года.

XVIII. Регистратор данных о событиях (пункт 17 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: неофициальный документ GRSG-127-32

39. Эксперт от Нидерландов, выступая от имени НРГ по регистраторам данных о событиях/системам хранения данных для автоматизированного вождения (РДС/СХДАВ), представил доклад (GRSG-127-32) о ходе работы этой НРГ, включающий предложенную программу работы. Он предложил GRSG рассмотреть предлагаемую программу работы с точки зрения ожидаемых результатов и сроков по РДС; предлагаемые темы для включения в первую фазу рабочего процесса на этапе 2 деятельности по РДС; а также запросил продления мандата. GRSG в принципе одобрила предложенные программу работы и темы для этапа 2 деятельности по РДС и продление мандата НРГ до октября 2026 года в ожидании утверждения со стороны Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам.

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

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

C. Новые правила ООН, касающиеся регистратора данных о событиях для большегрузных транспортных средств

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

XIX. Правила № 0 ООН (международная система официального утверждения типа комплектного транспортного средства) (пункт 18 повестки дня)

42. Эксперт от Японии, являющийся Председателем НРГ по международной системе официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС), сообщил GRSG, что НРГ завершила подготовку предложения по поправкам к общим руководящим принципам, касающимся регламентирующих процедур Организации Объединенных Наций и переходных положений в правилах ООН, для рассмотрения на сессии WP.29 в июне 2024 года.

XX. Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (пункт 19 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/5
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/5
неофициальные документы: GRSG-127-01 и GRSG-127-26

43. Эксперт от ФИВА представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/5, в котором вводится определение раритетных транспортных средств для СР.3. Он пояснил, что это предложение по поправкам будет способствовать разработке международных нормативных гарантий в защиту автомобильного наследия, которые могут быть приняты договаривающимися сторонами Соглашения 1958 года. Он добавил, что для того, чтобы опираться на определение, которое уже согласовано между договаривающимися сторонами, было предложено принять определение раритетных транспортных средств, уже содержащееся в директиве о проверке на пригодность к дорожной эксплуатации (2014/45/EU) Европейского союза, которая была включена в законодательство Европейского союза. Эксперт от Норвегии представил документ GRSG-127-26, в котором предлагается поправка к предложению эксперта от ФИВА. Он предложил дождаться завершения работы над законодательством Европейского союза об окончании срока службы, с тем чтобы согласовать определение раритетных транспортных средств. Эксперт от Швеции заявил, что СР.3 касается новых транспортных средств и не поощряет использование старых транспортных средств. Эксперт от Испании отметил, что раритетные транспортные средства не имеют отношения к перевозкам, а являются частью исторического наследия. Он добавил, что вопросы, касающиеся раритетных транспортных средств, должны регулироваться и рассматриваться Комитетом по внутреннему транспорту и Глобальным форумом по безопасности дорожного движения (WP.1). Эксперт от Соединенного Королевства выразил сомнение, что запрос направлен по правильному адресу, ведь СР.3 касается новых транспортных средств, выводя тридцатилетние транспортные средства из-под действия процедур по периодическому техническому осмотру. Он добавил, что GRSG и WP.29 не могут контролировать использование раритетных транспортных средств, поскольку некоторые владельцы заменяют некоторые детали, в частности двигатели внутреннего сгорания, на электрические, а также радиальные шины. В этой связи он рекомендует внимательно изучить этот вопрос. Эксперт от Германии предложил продолжить проработку этой проблематики и предложил согласиться с принципом применения низкоскоростных транспортных средств. Эксперт от ФИВА ответил, что его организация ищет юридическое наполнение этого определения, поскольку аналогичное определение было предложено для регламента Европейского союза, касающегося окончания срока службы.

44. И наконец, GRSG решила вернуться к обсуждению этого вопроса на своей сессии в октябре 2024 года.

45. GRSG возобновила обсуждение предложения МАИАКП, касающегося вспомогательных приводных осей прицепов (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/5). Эксперт от Германии упомянул документ GRSG-127-01 и пояснил, что результаты исследования, проведенные Федеральным научно-исследовательским дорожным

институтом Германии (БАСТ), были представлены на сессии GRSG в октябре 2023 года. Он добавил, что нет нужды в изменении нынешнего определения прицепов, если прицепы не имеют движущей силы. Эксперт от Нидерландов напомнил GRSG, что рабочие группы рассматривают этот вопрос по-разному. Он объявил, что МАИАКП, Франция и Нидерланды подготовили пересмотренное предложение для предстоящей сессии GRSP, в котором рассматриваются Правила № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом). Он уточнил, что предложение на первом этапе охватит также прицеп в качестве генератора электроэнергии, а на втором этапе — возможное наличие тяги для компенсации внутренних потерь. Эксперт от МОПАП поддержал заявление эксперта от Нидерландов и сообщил GRSG, что в рамках GRVA ведется обсуждение предложения, касающегося такого рода прицепов. Эксперт от Китая сообщил GRSG, что в его стране разрабатываются исследования и ведутся изыскания по этому вопросу. GRSG решила вернуться к обсуждению этого вопроса на своей сессии в октябре 2024 года.

XXI. Специальная резолюция № 1, касающаяся общих определений категорий, масс и размеров транспортных средств (пункт 20 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRSG-127-01

46. GRSG решила отложить обсуждение возможной поправки к Специальной резолюции № 1 до своей сессии в октябре 2024 года.

XXII. Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств (пункт 21 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRSG-127-14

47. Эксперт от Соединенного Королевства представил от имени председателей целевой группы по категоризации автоматизированных транспортных средств (ЦГ по ABC) документ GRSG-127-14 с изложением итогов работы ЦГ. Эксперт от МОПАП рекомендовал, чтобы в деятельности группы по проверке правил, касающихся автоматизированных транспортных средств (ABPC), учитывалась проблематика, связанная с категоризацией транспортных средств. Эксперт от Германии подчеркнул, что с точки зрения GRSP решающее значение имеет понимание того, является ли транспортное средство беспилотным. Эксперт от Соединенного Королевства сообщил, что это определение пока еще не принято. GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей сессии в октябре 2024 года и попросила своих экспертов предоставить эксперту от Соединенного Королевства материалы, чтобы работа ЦГ могла продвигаться вперед.

48. Эксперт от Нидерландов проинформировал GRSG о том, что руководители ЦГ регулярно встречаются для обсуждения результатов работы ЦГ по ABPC и что следующее совещание запланировано провести 10 июня 2024 года в Лондоне для целей координации работы. Кроме того, GRSG рассмотрела вопрос об автономных челночных транспортных средствах. Председатель GRSG напомнил членам GRSG, что вопросы, касающиеся функционирования и страхования этого типа челночных транспортных средств, законодательно регулируются на национальном уровне. Эксперт от Франции сообщила GRSG, что невозможно предугадать, когда этот вопрос получит окончательное правовое урегулирование в ее стране. Эксперт от Нидерландов подчеркнул, что следует рассмотреть новые типы транспортных средств для включения во второй этап работы ЦГ по ABC.

XXIII. Объемный механизм определения точки Н (пункт 22 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRSG-127-37

49. Эксперт от Нидерландов представил документ GRSG-127-37, содержащий предложение по новому добавлению к ОР.1, в котором воспроизводятся технические требования к механизму 3-D «Н». Он пояснил, что это же предложение обсуждалось на сессии GRSP в декабре 2023 года. Однако на той сессии GRSP решила отложить принятие этого предложения до своей майской сессии 2024 года, чтобы одновременно иметь возможность принять поправки к соответствующим правилам ООН и ГТП ООН, параллельно с теми, которые относятся к компетенции GRSG. GRSG в принципе одобрила это предложение.

XXIX. Прочие вопросы (пункт 23 повестки дня)

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

50. GRSG отметила, что никаких предложений представлено не было. GRSG обратилась к своим экспертам с просьбой подумать над будущей деятельностью в рамках компетенции группы к октябрьской сессии 2024 года.

B. Периодические технические осмотры

Документация: неофициальный документ GRSG-127-29

51. Эксперт от Франции представила документ GRSG-127-29, в котором перечислены все ГТП ООН и правила ООН, относящиеся к ведению GRSG и актуальные с точки зрения вопросов обновления программного обеспечения. Она напомнила GRSG, что в ходе сто девяносто первой сессии WP.29 эксперт от Франции предложил всем вспомогательным рабочим группам WP.29 рассмотреть перечень правил, относящихся к их соответствующей сфере компетенции, которые могут быть актуальными с точки зрения вопросов обновления программного обеспечения (см. документ ECE/TRANS/ WP.29/1175, пункт 37). Эксперт от МОПАП выразил сомнение в том, что в этот перечень включены Правила № 105 ООН. Эксперт от МАЗМ предложил представить этот документ в GRVA для получения замечаний. GRSG решила возобновить обсуждение этой темы на своей сессии в октябре 2024 года, если это будет необходимо, после рассмотрения в рамках GRVA.

52. GRSG отметила, что пересмотренное предложение, первоначально внесенное на рассмотрение экспертом от Российской Федерации с целью предложить новые правила (в рамках Соглашения 1997 года), представлено не было. Кроме того, было отмечено, что НРГ по периодическим техническим осмотрам (ПТО) не представила замечаний по предложению эксперта от Российской Федерации о введении ПТО систем вызова экстренных оперативных служб (СВЭС).

C. Основные вопросы, рассмотренные на сессиях Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств в ноябре 2023 года и марте 2024 года

Документация: неофициальный документ GRSG-127-25

53. Секретарь сообщил об основных вопросах (GRSG-127-25), рассмотренных в ходе сессий WP.29 в ноябре 2023 года и марте 2024 года.

D. Прочие вопросы

Документация: неофициальный документ GRSG-125-23

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

E. Правила № 105 ООН (транспортные средства для перевозки опасных грузов)

Документация: неофициальные документы: GRSG-127-02 и GRSG-127-05-Rev.1

55. Эксперт от МОПАП объявил, что подготовит предложение по поправкам к Правилам ООН, с тем чтобы привести их в соответствие с новыми положениями ДОПОГ. Эксперт от Испании пояснил, что это предложение отличается от деятельности по воспламеняемости в рамках возглавляемой им ЦГ (см. пункт 3 выше), повторив свою просьбу к заинтересованным сторонам связаться с ним.

F. Сотрудничество с Глобальным форумом по безопасности дорожного движения

Документация: неофициальный документ GRSG-127-31

56. GRSG отметила, что WP.29 на своей сто девяносто второй сессии (документ ECE/TRANS/WP.29/1177, пункт 121) поддержал сотрудничество между WP.1 и WP.29 по автоматизированным транспортным средствам и рекомендовал своим вспомогательным органам рассмотреть на своих следующих сессиях документ GRSG-127-31. Эксперт от МОПАП подчеркнул вклад неофициальной группы экспертов по автоматизированному вождению (НГЭАВ), работа которой посвящена пользовательским и юридическим аспектам автоматизированного вождения. Он добавил, что взаимодействие между WP.29 и WP.1 будет улучшаться не только через посредство соответствующих органов Организации Объединенных Наций, но и на национальном уровне. В этой связи он предложил, чтобы делегации одной и той же страны, участвующие в работе этих двух групп, последовательно координировали свою позицию. Наконец, GRSG решила представить WP.29 свои замечания по этому документу на своей сессии в июне 2024 года на основе предложения эксперта от МОПАП.

G. Системы предупреждения об отвлечении внимания и о сонливости водителя

Документация: неофициальные документы: GRSG-127-09 и GRSG-127-10

57. Эксперт от Австралии представила презентацию (GRSG-127-10), освещающую предложение (GRSG-127-09) об учреждении НРГ для разработки новых правил в рамках Соглашения 1958 года, касающихся систем предупреждения о сонливости и об отвлечении внимания водителя. Она пояснила, что определенная часть ДТП со смертельным исходом в Австралии (по меньшей мере 20–30 %), по оценкам, вызваны усталостью водителей. Она добавила, что в Европе, по оценкам, 10–30 % ДТП происходят из-за отвлечения внимания участников дорожного движения. Эксперт от ЕК поддержал эту инициативу. GRSG отметила, что НРГ следует определить рамки деятельности в контексте соглашений: деятельность в рамках Соглашения 1958 года, включение Соглашения 1998 года или же нейтральный по отношению к соглашениям подход. Эксперты от Канады и Соединенных Штатов Америки поддержали эту инициативу. Тем не менее оба этих эксперта запросили время для изучения возможности по поддержке разработки ГТП ООН по этому вопросу. Эксперты от большинства договаривающихся сторон соглашений 1958 и 1998 годов одобрили эту деятельность. Эксперты от КСАОД и МОПАП предложили внести вклад в эту

деятельность путем обеспечения секретариатского обслуживания. Наконец, GRSG решила запросить у WP.29 на его сессии в июне 2024 года согласие на учреждение НРГ по этому вопросу под председательством эксперта от Австралии.

Н. Предварительная повестка дня следующей сессии

Документация: неофициальный документ GRSG-126-40

58. GRSG отметила, что ее сто двадцать восьмую сессию планируется провести в Женеве с 7 октября (14 ч 30 мин по ЦЕВ) по 11 октября (12 ч 30 мин) 2024 года. GRSG отметила также, что предельный срок для представления официальной документации в секретариат — 15 июля 2024 года, т. е. за 12 недель до начала сессии. Ожидается, что GRSP будет придерживаться предложенной 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:
Правила № 43 ООН (безопасные стеклянные материалы).
4. Предупреждение о присутствии уязвимых участников дорожного движения в непосредственной близости:
 - a) Правила № 46 ООН (устройства непрямого обзора);
 - b) Правила № 158 ООН (движение задним ходом);
 - c) Правила № 159 ООН (система информирования при трогании с места).
5. Правила № 39 ООН (механизм для измерения скорости и одометр).
6. Правила № 66 ООН (прочность силовой структуры (автобусы)).
7. Поправки к правилам, касающимся газомоторных транспортных средств:
 - a) Правила № 67 ООН (транспортные средства, работающие на сжиженном нефтяном газе);
 - b) Правила № 110 ООН (транспортные средства, работающие на компримированном природном газе и сжиженном природном газе).
8. Поправки к правилам, касающимся устройств для предотвращения несанкционированного использования, иммобилизаторов и систем охранной сигнализации транспортных средств:
 - a) Правила № 116 ООН (противоугонные системы и системы охранной сигнализации);
 - b) Правила № 161 ООН (устройства для предотвращения несанкционированного использования);
 - c) Правила № 162 ООН (иммобилизаторы);
 - d) Правила № 163 ООН (системы охранной сигнализации транспортных средств).
9. Правила № 121 ООН (идентификация органов управления, контрольных сигналов и индикаторов).
10. Правила № 122 ООН (системы отопления).
11. 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 большегрузных транспортных средств.
12. Правила № 0 ООН (международная система официального утверждения типа комплектного транспортного средства).
 13. Сводная резолюция о конструкции транспортных средств.
 14. Специальная резолюция № 1, касающаяся общих определений категорий, масс и размеров транспортных средств.
 15. Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств:
 - a) автономные челночные транспортные средства;
 - b) категоризация автоматизированных транспортных средств и проверка правил в области автоматизированных транспортных средств.
 16. Выборы должностных лиц.
 17. Прочие вопросы:
 - a) обмен мнениями о будущей деятельности Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности;
 - b) периодические технические осмотры;
 - c) основные вопросы, рассмотренные на сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств, состоявшейся в июне 2024 года;
 - d) Правила № 105 ООН (транспортные средства для перевозки опасных грузов);
 - e) сотрудничество с Глобальным форумом по безопасности дорожного движения;
 - f) системы предупреждения об отвлечении внимания и о сонливости водителя;
 - g) 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	(Germany) Caravans or trailers with an electrically powered support axle	(a)	19 & 20
2	(Spain) Engine fire extinguishing system for specific ADR vehicles	(a)	2 & 23(e)
3	(Eurogas) Proposal for Supplement 02 to the 06 Series of Amendments to UN Regulation No. 110 (CNG and LNG vehicles)	(d)	10(b)
4/Rev.2	(Germany) Proposal for a Supplement 1 to the 06 series of amendments to UN Regulation No. 46 (Devices for indirect vision)	(a)	4(a)
5/Rev.1	(Spain) Engine fire extinguishing system for specific ADR vehicles	(a)	2 & 23(e)
6	(The Netherlands & United Kingdom) Proposal for the Amendment of UN Regulation No. 39	(a)	7
7/Rev.1	(United Kingdom) Proposal for the Amendment of UN Regulation No. 167 Vulnerable Road Users Direct Vision	(d)	4(e)
8/Rev.1	(Secretariat) Running order of the 127th session of GRSG	(a)	1
9	Driver distraction and drowsiness	(a)	23(g)
10	(Secretariat) Highlights of WP.29 June 2023 session	(a)	23(g)
11/Rev.1	(Japan) Proposal for amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/12	(d)	4(e)
12/Rev.1	(TF-R39MV) Amendment to UN Regulation No. 39 (Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to the speedometer and odometer equipment including its installation)	(a)	7
13	(Rep. of Korea) Proposal for Supplement 3 to the Original Version of UN Regulation No. 158 (Devices for means of rear visibility or detection)	(b)	4(b)
14	(TF-AVC) Task force on automated vehicle categorisation (TF-AVC)	(a)	21
15	(Spain) Status Report of the Informal Working Group on Safer Transport of Children in Buses and Coaches (IWG-STCBC)	(a)	2
16	(The Netherlands) Proposal for Supplement 12 to the 01 Series of Amendments to UN Regulation No. 43 (Safety Glazing)	(d)	3(b)
17	(The Netherlands) Proposal for Supplement 1 to the 06 Series of Amendments to UN Regulation No. 46 (Devices for indirect vision)	(d)	4(a)
18	(The Netherlands) Proposal for Supplement 4 to the Original Version of UN Regulation No. 158 (Reversing motion)	(b)	4(b)
19	(The Netherlands) Proposal for Supplement 4 to the Original Version of UN Regulation No. 166 (Vulnerable Road Users in Front and Side Close Proximity)	(d)	4(d)
20/Rev.3	(The Netherlands) Draft Proposal for a New UN Regulation Concerning the Approval of a Vehicle Type with regard to its Field of Vision Assistant	(a)	15
21	(The Netherlands) Proposal for supplement 1 to the 06 series of amendments to UN Regulation No. 110 (CNG and LNG vehicles)	(d)	10(b)

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>	<i>Agenda Item</i>
22/Rev.1	(The Netherlands) Proposal for the 03 series of Amendments to UN Regulation No. 125 (Forward field of vision of drivers)	(d)	15
23	(OICA) Proposal for the 02 series of amendments to UN Regulation No. 43 (Safety glazing)	(e)	4(a)
24	(OICA) Proposal for of new Supplement to UN Regulation No. 116 (Protection of motor vehicles against unauthorized use)	(d)	11(a)
25	(Secretariat) Highlights of the November 2023 and March 2024 Sessions of the World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations	(d)	23(c)
26	(Norway) Introduction of a definition of historic vehicles in R.E.3.	(a)	19
27	(Germany) Status report of the UNECE GRSG Task Force on Accessibility (UN R 107)	(a)	13
28	(Germany) Status report of the UNECE GRSG Task Force on UN-R46	(a)	4(a)
29	(France) List of relevant GRSG Regulations for software updates	(a)	23(b)
30/Rev.1	(Secretariat) Annotated Provisional Agenda for the 127th Session of GRSG	(a)	1
31	(Chair of GRVA) Proposal to WP.29 regarding the structuring of activities supporting the coordination between WP.1 and WP.29	(a)	23(f)
32	(IWG on EDR/DSSAD) Status Report	(a)	17(a)
33	(IWG on FVA) IWG on FVA Status Report	(a)	15
34/Rev.1	(United Kingdom) 127th UNECE GRSG: The UK's proposed amendment to UN Regulation No. 167	(a)	4(e)
35	(TF R39 MV) GRSG Task Force on UN Regulation No. 39 covering mileage values - Status Report	(a)	7
36	(Russian Federation) UN Regulation No. 66 (uniform technical prescriptions concerning the approval of large passenger vehicles with regard to the strength of their superstructure)	(b)	8
37	(The Netherlands) Proposal for Amendment [5] of the Mutual Resolution No. 1 (M.R.1) of the 1958 and the 1998 Agreements	(a)	22
38	(Rep. of Korea) Proposal for amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/4	(e)	13

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

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

Принятый текст, основанный на документе GRSG-127-04-Rev.2 (см. пункт 11 настоящего доклада)

Пункт 16.1.1 изменить следующим образом (к тексту на русском языке не относится):

«16.1.1 Предполагаемое использование, включение и выключение
Предполагаемое использование указывают в руководстве по эксплуатации».

Включить новые пункты 16.1.1.4–16.1.1.4.1 следующего содержания:

«16.1.1.4 Порядок включения и выключения СВМ классов II и III должен обеспечивать безопасную эксплуатацию транспортного средства.

СВМ должен включаться при открытии транспортного средства (например, при разблокировании дверей, открытии передней двери или иным способом по выбору изготовителя).

В дополнение к требованиям, указанным в пункте 15.2.1.1.2, послекаждого выключения двигателя система должна оставаться в рабочем состоянии в течение периода продолжительностью не менее $T1 = 120$ секунд. По истечении периода $T1$ и в течение по крайней мере $T2 = (420 - T1)$ секунд должна быть предусмотрена возможность повторного включения системы, с тем чтобы предписываемое поле обзора становилось доступным в течение 1 секунды путем открытия любой передней двери автоматически и, если есть такая возможность, вручную водителем. По истечении периода $T2$ должна быть предусмотрена возможность повторного включения системы в течение 7 секунд (например, в момент открытия любой передней двери).

Независимо от положений, указанных выше, любая иная концепция, обеспечивающая по меньшей мере такой же уровень безопасности, должна быть подтверждена технической службой и органу по официальному утверждению с учетом концепции безопасности в соответствии с положениями пункта 2 приложения 12.»

«16.1.1.4.1 Положения пункта 16.1.1.4 не применяются к транспортным средствам, если:

– они оснащены специальной функцией, обеспечивающей обесточивание электрических цепей в соответствии с Соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ);

– они оснащены устройством управления функцией, обеспечивающей обесточивание электрических цепей, установленным вне кабины; а также

– функция, обеспечивающая обесточивание электрических цепей, активируется с помощью этого устройства управления, установленного вне кабины.»

Приложение III

Проект поправок к Правилам № 158 ООН (движение задним ходом)

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/24 (см. пункт 13 настоящего доклада)

Содержание, раздел 20 изменить следующим образом (к тексту на русском языке не относится):

«20. Санкции, налагаемые за несоответствие производства.....22».

Пункт 5.4.1 изменить следующим образом:

- «5.4.1 круга с проставленной в нем буквой “E”, за которым следуют:
- а) отличительный номер страны, предоставившей официальное утверждение¹;
а также
 - б) номер настоящих Правил, а далее буква “R”, тире и номер официального утверждения.»

Включить (повторно) сноску 1 следующего содержания:

«¹ Отличительные номера Договаривающихся сторон Соглашения 1958 года указаны в приложении 3 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.7 — <https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions>.»

Приложение IV

Проект поправок к Правилам № 166 ООН (присутствие уязвимых участников дорожного движения в непосредственной близости спереди и сбоку)

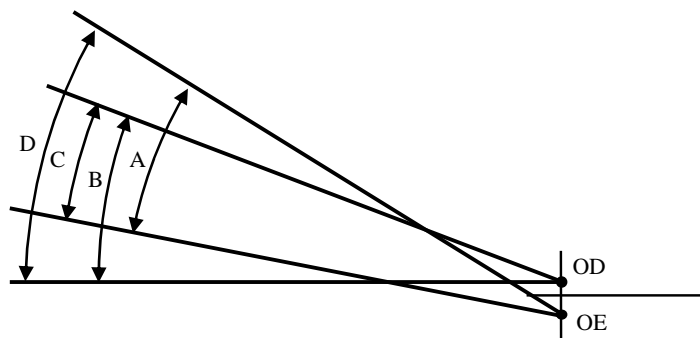
Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/12 (см. пункт 16 настоящего доклада)

Новый пункт 6.1.4 исключить.

Пункт 12.2 изменить следующим образом:

«12.2 “Амбинокулярное поле обзора” означает совокупное поле обзора, получаемое наложением монокулярных полей зрения правого глаза и левого глаза (см. рис. 4 ниже).

Рис. 4
Поля монокулярного зрения
(В случае прямого обзора)



(В случае непрямого обзора)

...»

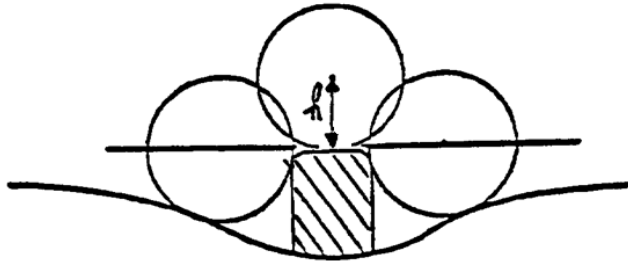
Включить новые пункты 15.4.3–15.4.3.6 следующего содержания:

«15.4.3 Защитный корпус для устройств(а) помимо зеркал

15.4.3.1 Если устройства для средств переднего и бокового обзора или обнаружения устанавливаются в положении установки, рекомендованном изготовителем для нормальных условий вождения, то все части устройств при любой регулировке, включая те части, которые остаются прикрепленными к опоре после проведения испытания, предусмотренного в пункте 6.2.2, и которые в статическом положении могут вступать в контакт со сферой диаметром либо 165 мм в случае средств переднего и бокового обзора или обнаружения либо частей таких средств, установленных внутри транспортного средства, либо диаметром 100 мм в случае средств переднего и бокового обзора или обнаружения либо частей таких средств, установленных снаружи транспортного средства, должны иметь радиус кривизны “с” не менее 2,5 мм.

- 15.4.3.2 Требования, содержащиеся в пункте **15.4.3.1** выше, не применяются к частям внешней поверхности, выступающим менее чем на 5 мм, однако с внешних углов таких частей должна быть снята фаска, за исключением тех случаев, когда такие части выступают менее чем на 1,5 мм. Для определения размеров выступов применяется нижеследующий метод.
- 15.4.3.2.1 Размеры выступа элемента, установленного на выпуклой поверхности, могут определяться либо непосредственно, либо по чертежу соответствующего сечения этого элемента в установленном положении.
- 15.4.3.2.2 Если размеры выступа элемента, установленного на поверхности, не являющейся выпуклой, не могут быть определены при помощи обычного измерения, то их определяют на основе максимального изменения расстояния от центра шара диаметром 100 мм до условной линии панели при перемещении этого шара с сохранением постоянного контакта с этим элементом.
- На рис. 7 показан пример использования этой процедуры.

Рис. 7

Пример измерения на основе максимального изменения

- 15.4.3.3 На края отверстий для крепления либо выемки, диаметр или наибольшая диагональ которых составляет менее 12 мм, не распространяются требования, касающиеся радиуса и предусмотренные в пункте 15.4.3.2 выше, при условии что с них снята фаска.
- 15.4.3.4 Что касается внутренних частей, которые изготовлены из материала, твердость которого по Шору А составляет менее 50, и установлены на жестком кронштейне, то требования пунктов 15.4.3.1 и 15.4.3.2 выше применяются только к кронштейну.
- 15.4.3.5 Требования пункта 15.4.3.2 не применяются к устройствам, если их нижний край находится на высоте не менее 2 м над уровнем грунта, когда нагрузка транспортного средства соответствует его максимальной технической допустимой массе.
- 15.4.3.6 На устройства, официально утвержденные на основании Правил № 26 ООН или Правил № 61 ООН, не распространяются требования пункта 15.4.3 настоящих Правил».

Приложение V

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

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/6 (см. пункт 18 настоящего доклада)

Включить новый пункт 2.9.4 следующего содержания:

«2.9.4 “Подсекция объема видимого пространства спереди (ПОВПС)” означает часть оцениваемого объема пространства, включающая объем пространства, расположенного непосредственно перед транспортным средством, между его дальней и ближней боковыми плоскостями.»

Таблицу 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	PMPC ≥ 2 156 мм	1,8	PMPC ≥ 2 154 мм	1,0	1,0
	PMPC < 2 156 мм	См. пункт 5.3	PMPC < 2 154 мм	См. пункт 5.3	См. пункт 5.3
Подсекция объема видимого пространства спереди		См. пункт 5.4		См. пункт 5.4	См. пункт 5.4
Объем видимого пространства с дальней боковой стороны		2,8		Не указано	Не указано
Общий объем видимого пространства		11,2		8,0	7,0

»

Пункт 5.2.2.2 изменить следующим образом:

«5.2.2.2 Большегрузные транспортные средства и транспортные средства с конкурирующими целями

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

- a) оснащены сцепным устройством, и
- b) имеют три оси или более, и
- c) оснащены двигателем с максимальной мощностью 320 кВт или более, и
- d) имеют конструкцию, которая предусматривает допустимое максимальное значение массы в снаряженном состоянии, превышающее 60 тонн, — соблюдения требований к объему

видимого пространства спереди и подсекции объема
видимого пространства спереди не требуется».

Включить новый пункт 5.4 следующего содержания:

- «**5.4** Измеряют РМПС и рассчитывают объем спереди с использованием уравнения РМПС в соответствии с уровнем транспортного средства, подлежащего оценке:
- 5.4.1** в случае транспортных средств уровня 1: ПОВПС составляет 26 % от рассчитанного результата;
- 5.4.2** в случае транспортных средств уровня 2 и уровня 3: ПОВПС составляет 16,3 % от рассчитанного результата.»

Включить новые пункты 12–12.5 следующего содержания:

- 12.** **Переходные положения**
- 12.1** 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.
- 12.2** Начиная с 1 сентября 2031 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, впервые предоставленные на основании поправок предыдущих серий после 1 сентября 2031 года.
- 12.3** До 1 сентября 2036 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, признают официальные утверждения типа, впервые предоставленные на основании поправок предыдущих серий до 1 сентября 2031 года.
- 12.4** Начиная с 1 сентября 2036 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, предоставленные на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам.
- 12.5** Независимо от положений пунктов 12.2 и 12.4 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа, предоставленные на основании первоначального варианта настоящих Правил в отношении транспортных средств, которые не затронуты изменениями, внесенными на основании поправок серии 01.»

Приложение VI

Проект поправок к Правилам № 110 ООН (транспортные средства, работающие на сжатом природном газе и сжиженном природном газе)

Принятый текст, основанный на документе GRSG-127-03 (см. пункт 29 настоящего доклада)

Включить новый пункт 4.23.1 следующего содержания:

«4.23.1 “Давление срабатывания” означает заданное давление, при котором в рабочих условиях начинается открытие предохранительного клапана.»

Пункт 18.6.3.1 изменить следующим образом:

«18.6.3.1 Давление срабатывания, на которое отрегулирован первичный предохранительный клапан, должно составлять — с учетом всех применимых допусков, заявленных изготовителем, — по крайней мере 1,5 МПа во избежание начала открытия клапана при давлении ниже 1,5 МПа.»

Принятый текст, основанный на документе GRSG-127-21 (см. пункт 29 настоящего доклада)

Приложение 5R, пункт 1.5 изменить следующим образом:

«1.5 Приемлемость результатов
ПОД (срабатывающие при определенной температуре), подвергнутые испытаниям, указанным в пункте **1.3.2**, должны срабатывать не позже чем через две минуты по сравнению с зарегистрированным нормативным временем срабатывания образцов, перечисленных в пункте **1.3.1.**»

Приложение VII

Проект поправок к Правилам № 116 ООН (противоугонные системы и системы охранной сигнализации)

Принятый текст, основанный на документе GRSG-127-24 (см. пункт 30 настоящего доклада)

Пункт 1.10 изменить следующим образом:

«1.10 Считается, что транспортные средства, официально утвержденные на основании положений Правил № 161, касающихся несанкционированного использования, соответствуют части I настоящих Правил. **Считается, что системы охранной сигнализации транспортных средств (СОСТС), официально утвержденные на основании положений Правил № 163 ООН, касающихся системы охранной сигнализации, соответствуют части II настоящих Правил.** Считается, что транспортные средства, официально утвержденные на основании положений Правил № 163, касающихся системы охранной сигнализации, соответствуют части III настоящих Правил. Считается, что транспортные средства, официально утвержденные на основании положений Правил № 162, касающихся иммобилизатора, соответствуют части IV настоящих Правил.»

Пункт 7.3.9 изменить следующим образом:

«7.3.9 Индикатор режима

7.3.9.1 Для обеспечения информации о режиме СОС (включена, отключена, период включения сигнализации, сигнализация включена) допускается установка оптических индикаторов внутри и оптических сигналов снаружи пассажирского салона. Любой оптический сигнал, расположенный снаружи, или любые устройства освещения и световой сигнализации, используемые снаружи пассажирского салона, должны отвечать требованиям Правил № 48.

7.3.9.2 Если предусмотрена индикация кратковременных “динамических” процессов, как, например, изменение режима с “включено” на “отключено” и наоборот, то она должна быть оптической в соответствии с **пунктом 7.3.9.1**. Такая оптическая индикация может осуществляться также посредством одновременного включения указателей поворота и/или фонаря (фонарей) освещения салона при условии, что продолжительность оптической индикации не превышает 3 секунд.»

Приложение VIII

Проект поправок к Правилам № 125 ООН (поле обзора водителя спереди)

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/23 (см. пункт 37 настоящего доклада)

Содержание, приложение 5 исключить.

Пункт 5.1.3.4 изменить следующим образом:

«5.1.3.4 Допускается помеха между плоскостью, проходящей через точку V2 и отклоняющейся не менее чем на 1° от горизонтальной плоскости вниз, и плоскостью, проходящей через точку V2 и отклоняющейся от горизонтальной плоскости на 4° вниз, если коническая проекция этой помехи, исходящая из точки V2, на зону “S”, как она определена в пункте 5.1.3.4.1 ниже, не превышает 20 % данной зоны. Если это применимо к АПО, то должны учитываться потенциальные помехи в зоне “S” в виде затемненных пикселей, как это определено в пункте 2.19 Правил XXX ООН с внесенными в них поправками серии 00.»

Пункт 6.2.2 исключить.

Включить новые пункты 12.12–12.16 следующего содержания:

- «12.12 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 03 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в предоставлении или признании официальных утверждений типа на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 03.
- 12.13 Начиная с 1 сентября 2026 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, впервые предоставленные на основании поправок предшествующих серий после 1 сентября 2026 года.
- 12.14 До 1 сентября 2030 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, признают официальные утверждения типа, впервые предоставленные на основании поправок предшествующих серий до 1 сентября 2026 года.
- 12.15 Начиная с 1 сентября 2030 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, предоставленные на основании предшествующих серий поправок к настоящим Правилам.
- 12.16 Независимо от пунктов 12.13 и 12.15 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа, предоставленные на основании предшествующих серий поправок к настоящим Правилам и касающиеся типов транспортных средств, которые не затронуты изменениями, внесенными на основании поправок серии 03 (т. е. транспортных средств, не оснащенных АПО).»

Приложение 5 исключить.

Приложение IX

[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. J. Broeders (OICA)
Field of Vision Assistants (IWG-FVA)	Mr. H. Lammers	