



---

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

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

171-я сессия

Женева, 14–17 марта 2017 года

**Доклады**

**Всемирного форума для согласования правил  
в области транспортных средств о работе  
его 171-й сессии,**

**Административного комитета Соглашения 1958 года  
о работе его шестьдесят пятой сессии,**

**Исполнительного комитета Соглашения 1998 года  
о работе его сорок девятой сессии,**

**Административного комитета Соглашения 1997 года  
о работе его девятой сессии**



## Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
<b>A. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств</b>		
I. Участники.....	1	7
II. Вступительные заявления.....	2–9	7
III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	10–11	9
IV. Координация и организация работы (пункт 2 повестки дня) .....	12–31	9
A. Доклад о работе сессии Административного комитета по координации работы (WP.29/AC.2) (пункт 2.1 повестки дня).....	12–21	9
B. Программа работы, документация и расписание сессий на 2017 год (пункт 2.2 повестки дня).....	22–23	10
C. Интеллектуальные транспортные системы и автоматизированные транспортные средства (пункт 2.3 повестки дня) .....	24–30	11
D. Последующая деятельность в связи с семьдесят восьмой сессией Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) (пункт 2.4 повестки дня).....	31	12
V. Рассмотрение докладов вспомогательных рабочих групп (РГ) WP.29 (пункт 3 повестки дня) .....	32–52	13
A. Рабочая группа по вопросам шума (GRB) (шестьдесят четвертая сессия, 5–7 сентября 2016 года) (пункт 3.1 повестки дня) .....	32	13
B. Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) (восемьдесят вторая сессия, 20–23 сентября 2016 года) (пункт 3.2 повестки дня).....	33	13
C. Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG) (111-я сессия, 10–14 октября 2016 года) (пункт 3.3 повестки дня).....	34	13
D. Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE) (шестьдесят шестая сессия, 25–28 октября 2016 года) (пункт 3.4 повестки дня).....	35	13
E. Основные вопросы, рассмотренные на последних сессиях (пункт 3.5 повестки дня).....	36–52	13
1. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) (шестидесятая сессия, 13–16 декабря 2016 года) (пункт 3.5.1 повестки дня) .....	36–40	13
2. Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) (шестидесят четвертая сессия, 10–13 января 2017 года) (пункт 3.5.2 повестки дня) .....	41–43	14
3. Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) (восемьдесят третья сессия, 23–27 января 2017 года) (пункт 3.5.3 повестки дня) .....	44–49	14
4. Рабочая группа по вопросам шума (GRB) (шестидесят пятая сессия, 15–17 февраля 2017 года) (пункт 3.5.4 повестки дня) .....	50–52	15

VI.	Соглашение 1958 года (пункт 4 повестки дня).....	53–86	15
A.	Статус Соглашения и прилагаемых к нему правил (пункт 4.1 повестки дня).....	53–55	15
B.	Указания, запрошенные рабочими группами по вопросам, связанным с правилами, прилагаемыми к Соглашению 1958 года (пункт 4.2 повестки дня).....	56–59	16
1.	Воспроизведение частных стандартов и ссылки на них в правилах, глобальных технических правилах (ГТП) и предписаниях (пункт 4.2.1 повестки дня).....	57	16
2.	Указания по поправкам к правилам, прилагаемым к Соглашению 1958 года (пункт 4.2.2 повестки дня).....	58–59	16
C.	Разработка международной системы официального утверждения комплектного транспортного средства (МОУТКТС) (пункт 4.3 повестки дня).....	60–62	16
D.	Проект пересмотра 3 Соглашения 1958 года (пункт 4.4 повестки дня).....	63–64	17
E.	Разработка электронной базы данных для обмена документацией об официальном утверждении типа (ДЕТА) (пункт 4.5 повестки дня).....	65–66	17
F.	Рассмотрение проектов поправок к существующим правилам, представленных GRB (пункт 4.6 повестки дня).....	67	18
G.	Рассмотрение проектов поправок к существующим правилам, представленных GRRF (пункт 4.7 повестки дня).....	68–70	18
H.	Рассмотрение проектов поправок к существующим правилам, представленных GRSG (пункт 4.8 повестки дня).....	71	19
I.	Рассмотрение проектов поправок к существующим правилам, представленных GRE (пункт 4.9 повестки дня).....	72–74	19
J.	Рассмотрение проектов поправок к существующим правилам, представленных GRPE (пункт 4.10 повестки дня).....	75–81	19
K.	Рассмотрение проектов исправлений к существующим правилам, представленных GRRF (пункт 4.11 повестки дня).....	82	20
L.	Рассмотрение проектов исправлений к существующим правилам, переданных секретариатом, если таковые представлены (пункт 4.12 повестки дня).....	83	20
M.	Рассмотрение предложений по новым правилам, представленных вспомогательными рабочими группами Всемирного форума (пункт 4.13 повестки дня).....	84	20
N.	Предложение по поправкам к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), представленное рабочими группами для рассмотрения Всемирным форумом (пункт 4.14 повестки дня).....	85–86	20
VII.	Соглашение 1998 года (пункт 5 повестки дня).....	87–88	21
	Статус Соглашения, включая осуществление пункта 7.1 Соглашения (пункт 5.1 повестки дня).....	87–88	21
VIII.	Обмен мнениями относительно национальных/региональных процедур нормотворчества и осуществления введенных правил и/или глобальных технических правил в рамках национального/регионального законодательства (пункт 6 повестки дня).....	89	21

IX.	Соглашение 1997 года (периодические технические осмотры) (пункт 7 повестки дня) .....	90–100	22
A.	Статус Соглашения (пункт 7.1 повестки дня) .....	90–91	22
B.	Обновление предписаний № 1 и 2 (пункт 7.2 повестки дня).....	92–96	22
C.	Введение требований, касающихся испытательного оборудования, квалификации и профессиональной подготовки инспекторов, а также контроля за испытательными центрами (пункт 7.3 повестки дня).....	97–100	23
X.	Прочие вопросы (пункт 8 повестки дня).....	101–114	23
A.	Обмен информацией о правоприменительной практике в связи с вопросами, касающимися дефектов и несоблюдения требований, включая системы отзыва (пункт 8.1 повестки дня).....	101–105	23
B.	Соответствие между положениями Венской конвенции 1968 года и техническими положениями правил и ГТП в области транспортных средств, принятых в рамках соглашений 1958 и 1998 годов (пункт 8.2 повестки дня) .....	106	25
C.	Предложение по поправкам к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) (пункт 8.3 повестки дня) .....	107	25
D.	Цели и показатели безопасности дорожного движения (пункт 8.4 повестки дня).....	108–112	25
E.	Документы для опубликования (пункт 8.5 повестки дня) .....	113–114	26
XI.	Утверждение доклада (пункт 9 повестки дня) .....	115	26
 <b>В. Административный комитет Соглашения 1958 года (АС.1)</b>			
XII.	Учреждение Комитета АС.1 (пункт 10 повестки дня).....	116–117	27
XIII.	Предложения по поправкам и исправлениям к существующим правилам и по новым правилам – голосование в АС.1 (пункт 11 повестки дня).....	118	27
 <b>С. Исполнительный комитет Соглашения 1998 года (АС.3)</b>			
XIV.	Учреждение Комитета АС.3 и выборы должностных лиц на 2017 год (пункт 12 повестки дня).....	119–120	30
XV.	Мониторинг Соглашения 1998 года: сообщения Договаривающихся сторон, касающиеся транспонирования глобальных технических правил и поправок к ним в их национальное/региональное законодательство (пункт 13 повестки дня).....	121	30
XVI.	Рассмотрение АС.3 проектов глобальных технических правил и/или проектов поправок к введенным глобальным техническим правилам, если таковые представлены, и голосование по ним (пункт 14 повестки дня).....	122–123	31
A.	Предложение по новым глобальным техническим правилам, если таковое было представлено (пункт 14.1 повестки дня).....	122	31
B.	Предложение по поправкам к глобальным техническим правилам, если таковое было представлено (пункт 14.2 повестки дня).....	123	31
XVII.	Рассмотрение технических правил, подлежащих включению в Компендиум потенциальных глобальных технических правил, если таковые представлены (пункт 15 повестки дня).....	124–125	31

	Позиция № 13 перечня: Соединенные Штаты Америки, Агентство по охране окружающей среды и Национальная администрация безопасности дорожного движения, Министерство транспорта, Программа пересмотра и дополнения маркировки топливной экономичности автотранспортных средств: новая маркировка топливной экономичности и экологическая маркировка для транспортных средств нового поколения (пункт 15.1 повестки дня).....	125	32
XVIII.	Указания, вынесенные на основе консенсуса, относительно тех элементов проектов глобальных технических правил, которые не удалось согласовать вспомогательным рабочим группам Всемирного форума, если таковые получены (пункт 16 повестки дня) ....	126	32
XIX.	Обмен информацией о новых приоритетах, подлежащих включению в программу работы (пункт 17 повестки дня).....	127–140	32
XX.	Ход разработки новых глобальных технических правил и поправок к введенным глобальным техническим правилам (пункт 18 повестки дня).....	141–156	34
	A. Глобальные технические правила № 1 (дверные замки и элементы крепления дверей) (пункт 18.1 повестки дня) .....	141	34
	B. Глобальные технические правила № 2 (всемирный цикл испытаний мотоциклов на выбросы (ВЦИМ)) (пункт 18.2 повестки дня) .....	142	34
	C. Глобальные технические правила № 3 (торможение мотоциклов) (пункт 18.3 повестки дня).....	143–144	35
	D. Глобальные технические правила № 6 (безопасные стекловолоконные материалы) (пункт 18.4 повестки дня) .....	145	35
	E. Глобальные технические правила № 7 (подголовники) (пункт 18.5 повестки дня).....	146–147	35
	F. Глобальные технические правила № 9 (безопасность пешеходов) (пункт 18.6 повестки дня) .....	148–149	36
	G. Глобальные технические правила № 15 (всемирные согласованные процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ) – этап 2) (пункт 18.7 повестки дня).....	150	36
	H. Глобальные технические правила № 16 (шины) (пункт 18.8 повестки дня).....	151–153	36
	I. Проект глобальных технических правил, касающихся безопасности электромобилей (БЭМ) (пункт 18.9 повестки дня) .....	154–155	37
	J. Проект глобальных технических правил, касающихся бесшумных автотранспортных средств (БАТС) (пункт 18.10 повестки дня).....	156	37
XXI.	Пункты, по которым следует продолжить или начать обмен мнениями и данными (пункт 19 повестки дня).....	157–163	38
	A. Согласование испытаний на боковой удар (пункт 19.1 повестки дня).....	157–158	38
	1. Манекены для испытания на боковой удар (пункт 19.1 а) повестки дня) .....	157	38
	2. Боковой удар о столб (пункт 19.1 б) повестки дня).....	158	38
	B. Электромобили и окружающая среда (ЭМОС) (пункт 19.2 повестки дня).....	159–160	38
	C. Технические требования к объемному механизму определения точки Н (пункт 19.3 повестки дня).....	161	39

D.	Транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ) (ГТП № 13) – этап 2 (пункт 19.4 повестки дня).....	162–163	39
XXII.	Прочие вопросы (пункт 20 повестки дня).....	164–166	39
	Предложение по поправкам к Специальной резолюции № 2 (пункт 20.1 повестки дня).....	164–166	39

## **D. Административный комитет Соглашения 1997 года (АС.4)**

XXIII.	Учреждение Комитета АС.4 и выборы должностных лиц на 2017 год (пункт 21 повестки дня).....	167–69	40
XXIV.	Поправки к предписаниям № 1 и 2 (пункт 22 повестки дня).....	170	40
XXV.	Введение требований, касающихся испытательного оборудования, квалификации и подготовки инспекторов, а также контроля за испытательными центрами (пункт 23 повестки дня).....	171	40
XXVI.	Прочие вопросы (пункт 24 повестки дня).....	172	40

### Приложения

I.	Перечень неофициальных документов (WP.29-171-...), распространенных без условного обозначения в ходе 171-й сессии.....		41
II.	Статус Соглашения 1998 года о Глобальном регистре и Компендиуме потенциальных правил.....		45
III.	Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29): рабочие группы, неофициальные рабочие группы и функции Председателя и заместителя Председателя (01/03/2017).....		49
IV.	Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/2017/10 (сведенные воедино)....		52

## I. Участники

1. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) провел свою 171-ю сессию 14–17 марта 2017 года под председательством г-на А. Эрарио (Италия). В соответствии с правилом 1 а) правил процедуры WP.29 (TRANS/WP.29/690 и ECE/TRANS/WP.29/690/Amend.1 и Amend.2) на сессии были представлены следующие страны: Австралия, Австрия, Бельгия, Босния и Герцеговина, Бразилия, Венгрия, Германия, Индия, Испания, Италия, Канада, Китай, Латвия, Люксембург, Малайзия, Нидерланды, Норвегия, Пакистан, Польша, Португалия, Республика Корея, Румыния, Российская Федерация, Словакия, Сингапур, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Турция, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швеция, Швейцария, Южная Африка и Япония. В работе сессии приняли участие представители Европейского союза (ЕС). Были представлены следующие правительственные организации: Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ), Международный союз электросвязи (МСЭ) и Евразийская экономическая комиссия. Кроме того, были представлены следующие неправительственные организации: Ассоциация по ограничению выбросов автомобилями с помощью каталитических нейтрализаторов (АВАКН); Международная организация потребительских союзов (МОПС); Европейская ассоциация поставщиков автомобильных деталей (КСАОД/МЕМА/ ЯАПАД)<sup>1</sup>; Европейская техническая организация по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК); Фонд «Автомобиль и общество» (Фонд ФИА); Глобальная программа оценки новых автомобилей (Глобальная программа НКПА); Международная группа экспертов по вопросам автомобильного освещения и световой сигнализации (БРГ); Международная электротехническая комиссия (МЭК); Международная ассоциация заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ); Международный комитет по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТОТ) и Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП).

## II. Вступительные заявления

*Документация:* неофициальные документы: WP.29-171-31, WP.29-171-35 и WP.29-171-37

2. Председатель Всемирного форума приветствовал делегатов сессии WP.29 и представил ораторов, выступающих со вступительными заявлениями, а именно: секретаря WP.29, представителя Евразийской экономической комиссии и представителя Малайзии.

3. В отсутствие директора Отдела устойчивого транспорта делегатов 171-й сессии Всемирного форума приветствовал секретарь Всемирного форума. Он кратко проинформировал WP.29 о 70-й юбилейной сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), состоявшейся в феврале 2017 года, и о сопутствующих мероприятиях, которые были организованы в ходе этой сессии. Он представил Декларацию министров, подписанную на совещании министров, которое состоялось в рамках КВТ. Он представил также стратегию КВТ с анализом его деятельности за последние 70 лет и, в частности, роли КВТ в Европе после Второй мировой войны, а также всех проведенных им мероприятий и деятельности по созданию различных рабочих групп, разработке соглашений и конвенций, которые в настоящее время определяют его значимость в качестве глобального активного органа в составе одной из региональных комиссий.

4. Всем РГ было предложено обдумать этот стратегический документ, руководствуясь четырьмя вопросами, указанными в его пункте 4б: i) Каким путем

<sup>1</sup> Представляет также Ассоциацию заводов-изготовителей двигателей и оборудования (МЕМА) и Японскую ассоциацию производителей автомобильных деталей (ЯАПАД) (TRANS/WP.29/885, пункт 4).

идти, каким приоритетам следовать, как сохранить и даже повысить динамизм в работе? ii) Какие изменения к конвенциям будут оправданными в период до 2030 года и в последующий период с учетом их регионального и глобального охвата? iii) Каким образом можно далее уменьшить несоответствие между региональным статусом и глобальной ролью и актуальностью? iv) Являются ли оправданными какие-либо изменения в структуре руководства? КВТ приветствует любые замечания о своей стратегии и надеется получить их к концу апреля.

5. Представитель Евразийской экономической комиссии выступил с сообщением о целях, сфере деятельности и структуре членства Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Евразийской экономической комиссии в качестве постоянного регулирующего органа ЕАЭС (WP.29-171-35). Он пояснил, что нормативное регулирование движения транспортных средств на территории ЕАЭС и введение соответствующих требований занимает чрезвычайно важное место в деятельности Комиссии, связанной с техническими регламентами.

6. Он отметил, что три из пяти стран ЕАЭС – Российская Федерация, Республика Беларусь и Республика Казахстан – присоединились ко всем трем соглашениям, относящимся к ведению Всемирного форума (соглашения 1958, 1997 и 1998 годов). Он пояснил, что правила ООН, прилагаемые к Соглашению 1958 года, лежат в основе требований технического регламента ЕАЭС «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), распространяющегося на все новые легковые автомобили, производимые в пределах единой таможенной территории Евразийского экономического союза или ввозимые на его территорию. Он подчеркнул, что в будущем при установлении требований в отношении транспортных средств и их элементов Евразийская экономическая комиссия будет направлять свои усилия на осуществление существующих правил ООН, а также применение новых правил ООН в отношении соответствующих характеристик и элементов.

7. В заключение он пожелал членам Всемирного форума успеха в работе сессии и подчеркнул важность укрепления взаимодействия между Всемирным форумом и Евразийской комиссией.

8. Представитель Малайзии сообщил о реализуемых в его стране мероприятиях, связанных с использованием безопасных и экологичных транспортных средств. Малайзия стала членом WP.29 в 2006 году и в том же году приступила к реализации национальной стратегии в области автомобильного транспорта, которая пересматривалась в 2009 и 2014 годах. Ключевым элементом этой стратегии явилось согласование с правилами ООН и принятие мер, с тем чтобы Малайзия стала международным центром по осуществлению правил ООН в регионе. Цель стратегии состояла в обеспечении согласованности стандартов во всем регионе. В Малайзии действуют жесткие нормы; в настоящее время она осуществляет 100 правил ООН и намерена довести их число до 126 к 2020 году. Он сообщил об инициативе по изучению возможностей для согласованного применения правил ООН на территории стран Азии. Внедрение этих правил привело к снижению технических барьеров в торговле между странами региона. Трижды пересматривавшаяся Национальная стратегия в области автомобильного транспорта предусматривает требование о том, чтобы автомобили квалифицировались как энергоэффективные в соответствии с Правилами № 101 ООН. Малайзия формирует рабочую группу экспертов, которые будут принимать активное участие в деятельности шести РГ WP.29. Его страна намерена создать региональный орган для проведения испытаний и стремится заручиться поддержкой всех Договаривающихся сторон в этой связи.

9. Представитель МОПАП поблагодарил представителей Евразийской экономической комиссии и Малайзии за их вступительные заявления. Он заявил, что МОПАП приветствует усилия, прилагаемые в соответствующих регионах и странах, подчеркнув, что снижение барьеров в торговле приносит выгоду потребителям. Он обратил особое внимание на тот факт, что производство безопасной продукции на основе конкретных требований обеспечивает равные конкурентные



условия для всех заинтересованных сторон. Четко определенные правила, которые должны соблюдаться всеми заинтересованными сторонами, обеспечивают предсказуемость и внушают уверенность в том, что ожидания, связанные с этими правилами, будут оправданы, а это имеет особенно важное значение для достижения прогресса в области повышения безопасности дорожного движения и снижения воздействия дорожных транспортных средств на окружающую среду.

### **III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/1128  
неофициальный документ: WP.29-171-02

10. Аннотированная предварительная повестка дня сессии была утверждена без поправок.
11. Перечень неофициальных документов приведен в приложении I к настоящему докладу.

### **IV. Координация и организация работы (пункт 2 повестки дня)**

#### **A. Доклад о работе сессии Административного комитета по координации работы (WP.29/AC.2) (пункт 2.1 повестки дня)**

12. 123-я сессия WP.29/AC.2 состоялась 13 марта 2017 года под председательством г-на А. Эрарио (Италия); в соответствии с правилом 29 положения о круге ведения и правилами процедуры WP.29 (TRANS/WP.29/690 и Amend.1 и Amend.2) на ней присутствовали председатели GRB (Франция), GRE (Бельгия), GRPE (Нидерланды), GRRF (Соединенное Королевство), GRSP (США) и GRSG (Италия), председатель Исполнительного комитета (AC.3) Соглашения 1998 года (Япония), заместители председателя WP.29 (Россия), представители Германии, Индии, Республики Корея, Соединенных Штатов Америки, Японии и Европейского союза (ЕС).

13. WP.29/AC.2 рассмотрел и утвердил повестку дня 171-й сессии Всемирного форума. WP.29/AC.2 рассмотрел также проект повестки дня 172-й сессии Всемирного форума, которую планируется провести в Женеве 20–23 июня 2017 года.

14. AC.2 обсудил первые правила ООН, охватывающие функции автоматизированного вождения. Автоматизированные функции рулевого управления рассматриваются в поправках серии 02 к Правилам № 79. Представители Договаривающихся сторон, участвующих в работе AC.2, пришли к выводу о том, что WP.29 мог бы стать подходящим форумом для обсуждения этого вопроса и, в частности, сроков внедрения, в целях обеспечения наивысшего уровня безопасности. Представитель ЕС высказал пожелание о том, чтобы переходные положения вступили в силу не позднее 2021 года.

15. Представитель Соединенного Королевства в качестве сопредседателя неофициальной рабочей группы (НРГ) по интеллектуальным транспортным системам и автоматизированному вождению (ИТС/АВ) предложил WP.29 провести предварительное обсуждение вопроса о нормативном определении «автоматизированного» транспортного средства и рассмотреть его более подробно в ходе сессии WP.29 в июне 2017 года. Представитель ЕС поддержал предложение Соединенного Королевства. AC.2 решил провести предварительные обсуждения по этой теме 14 марта 2017 года в рамках пункта 2.3 повестки дня WP.29.

16. Представитель Японии сообщил о ходе работы НРГ по системе международного официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС), обратив особое внимание на перечень правил ООН, применимых к МОУТКТС, и на документы с вопросами и ответами (ВиО) в отношении

МОУТКТС и пересмотра 3 Соглашения 1958 года, а также проекта общих руководящих принципов, касающихся регламентирующих процедур ООН и переходных положений в правилах ООН.

17. Секретариат проинформировал АС.2 о решениях Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), связанных с работой WP.29. В соответствии с решением № 22 КВТ финансирование базы данных для обмена документацией об официальном утверждении типа (ДЕТА) должно обеспечиваться за счет регулярного бюджета ООН. Председатель КВТ доведет эту просьбу до сведения Исполкома на предстоящей сессии 24 марта 2017 года.

18. Секретариат сообщил АС.2 о положении дел в связи с объединением правил после сокращения должностей и его последствиях для обслуживания WP.29. Представители Договаривающихся сторон высказали обеспокоенность по поводу нынешней ситуации в связи с людскими ресурсами в секретариате и выразили полную поддержку усилий для решения проблемы таких ресурсных ограничений. Представители Договаривающихся сторон подчеркнули, что работа секретариата по объединению правил имеет крайне важное значение для правильного толкования правил национальными органами по официальному утверждению типа. ЕС предложил довести необходимость устранения этой кадровой проблемы до сведения должностных лиц Организации Объединенных Наций надлежащего уровня.

19. Представитель ЕС проинформировал АС.2 о том, что ЕС не может голосовать по техническим правилам, подлежащим включению в Компендиум потенциальных глобальных технических правил (пункт 5.3 повестки дня WP.29), поскольку на данный момент у него отсутствует необходимый мандат.

20. Представитель Российской Федерации проинформировал АС.2 о том, что девятая сессия АС.4 состоится 15 марта 2017 года, если удастся обеспечить кворум. Секретариат сообщил АС.2, что Договаривающимся сторонам следует назначить председателя и заместителя председателя АС.4. Представитель Российской Федерации подтвердил, что его делегация выдвинет кандидата.

21. Секретариат напомнил рабочим группам о необходимости информирования о любых новых сокращениях, вводимых в обращение в их документах. Соответствующий документ на веб-сайте WP.29 будет обновлен к концу марта 2017 года.

## **В. Программа работы, документация и расписание сессий на 2017 год (пункт 2.2 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2017/1  
неофициальный документ: WP.29-171-01

22. Секретариат представил программу работы, включающую стратегическую вводную часть, в которой изложены основные приоритетные направления деятельности WP.29, связанной с автоматизацией транспортных средств, электрификацией двигателя и коробки передач и усилением мер по охране окружающей среды. К числу приоритетных направлений будут отнесены также дальнейшее совершенствование деятельности по осуществлению соглашений 1958, 1997 и 1998 годов, основные виды горизонтальной деятельности и основные темы, рассматриваемые вспомогательными органами WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/2017/1). Всемирный форум принял к сведению пересмотренную программу работы и документацию.

23. Секретариат представил список рабочих групп, неофициальных рабочих групп (НРГ) и председателей (на основе документа WP.29-170-01). Всемирный форум отметил документ WP.29-170-01 о НРГ WP.29 и его вспомогательных органах.

### **С. Интеллектуальные транспортные системы и автоматизированные транспортные средства (пункт 2.3 повестки дня)**

24. Представитель Соединенного Королевства, являющийся сопредседателем НРГ по ИТС/АВ, внес предложение о том, чтобы Всемирный форум приступил к деятельности по разработке стратегической концепции «автоматизированного транспортного средства». По его словам, общество в целом и пользователи в частности мыслят, как правило, категориями автоматизированных транспортных средств, а не обычных транспортных средств с такими автоматизированными функциями, как системы торможения и/или управления, в контексте правил ООН № 13-Н и 79, касающихся транспортных средств. Далее он подчеркнул, что эти вопросы выходят за рамки типовых категорий транспортных средств, охватываемых правилами ООН, и что речь идет о новой области, которую предстоит изучить в будущем. Он подчеркнул, что НРГ по ИТС/АВ готова выступить инициатором дискуссии о разработке такого стратегического подхода в отношении автоматизированных транспортных средств в ходе совещания НРГ 16 марта 2017 года. Он внес предложение о том, чтобы Всемирный форум рассмотрел вопрос о проведении первоначального подробного обсуждения по этому вопросу в ходе 172-й сессии WP.29 в июне 2017 года.

25. Представитель Европейского союза (ЕС) одобрил предложение Соединенного Королевства. Он высоко оценил высказанную идею и отметил, что WP.29 является подходящим форумом для выдвижения данной инициативы и начала дискуссии.

26. Представитель Малайзии сообщил WP.29, что в его стране разработана «дорожная карта» по автоматизированным транспортным средствам на период до 2050 года. Он заявил, что Малайзия желает принять активное участие в реализации этой инициативы.

27. Представитель Финляндии также поддержал эту инициативу. Он предложил обратиться к WP.1 и КВТ с просьбой внести вклад в данную дискуссию.

28. Представитель МОПАП отметил, что поддерживает данную инициативу, вновь указав, что WP.29 является наиболее подходящим форумом для рассмотрения технических требований к автоматизированным транспортным средствам и общей стратегии для их внедрения.

29. Всемирный форум поручил секретариату пересмотреть повестку дня 172-й сессии, которая состоится в июне 2017 года, с тем чтобы включить в ее пункт 2.3 вопрос о предлагаемой стратегической дискуссии.

30. Прежде чем закрыть совещание, Председатель WP.29 выступил с кратким докладом о прогрессе, достигнутом в ходе одиннадцатой сессии НРГ по ИТС/АВ, состоявшейся 16 марта 2017 года. WP.29 отметил, что НРГ посвятит часть своей следующей сессии в июне 2017 года коллективному обсуждению вопроса о том, как отразить все виды автоматизированных транспортных средств в определениях категорий транспортных средств, и что до начала совещания для содействия обсуждению будет распространен вопросник. WP.29 согласился с решением НРГ по ИТС/АВ о том, что следует приступить к разработке нормативных положений в отношении транспортных средств с уровнями автоматизации 3 и 4 в соответствии со стандартами ОАИ и что руководящие указания для вспомогательных рабочих групп WP.29 будут подготовлены в июне 2017 года.

**D. Последующая деятельность в связи с семьдесят восьмой сессией Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) (пункт 2.4 повестки дня)**

*Документация:* неофициальные документы: WP.29-171-01, WP.29-171-31, WP.29-171-32

31. В дополнение к информации о 70-й годовщине КВТ, представленной во время открытия сессии, секретариат сообщил Всемирному форуму о рекомендации, сформулированной на Конференции Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде – КВТ ЕЭК ООН и касающейся передачи подержанных транспортных средств из стран с высоким уровнем доходов в страны с низким и средним уровнем доходов, а также угрозы, которую эти транспортные средства представляют с точки зрения безопасности дорожного движения и окружающей среды. В данном случае могут быть применены положения Соглашения 1997 года о технических осмотрах таких транспортных средств перед их отправлением из стран происхождения, а также о периодических технических осмотрах в странах назначения, что позволит распределить это бремя между странами. Далее он сообщил Всемирному форуму о соответствующих решениях (№ 13, 22 и 29), принятых КВТ на его семьдесят девятой сессии (21–24 февраля 2017 года).

На своей семьдесят девятой сессии КВТ:

а) 13. **одобрил** итоги и рекомендации Конференции Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде – КВТ ЕЭК ООН, на которой был рассмотрен вопрос о воздействии подержанных автомобилей на качество воздуха и выбросы загрязняющих веществ в атмосферу, и **просил** КВТ и его вспомогательные органы обсудить эти рекомендации и принять последующие меры по выработке согласованного подхода к решению этой нарастающей проблемы;

б) 22. **одобрил** последние изменения в связи с деятельностью Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и его шести вспомогательных рабочих групп, а также Административного комитета Соглашения 1958 года, Административного комитета Соглашения 1997 года и Исполнительного комитета Соглашения 1998 года; **поддержал** деятельность, отмеченную в документе ECE/TRANS/2017/10; **вновь заявил** о своей поддержке предложения о размещении ДЕТА в структуре ЕЭК; **просил секретариат ЕЭК ООН выделить средства** из регулярного бюджета Организации Объединенных Наций, предназначенные для размещения ДЕТА, начиная с двухгодичного периода 2018–2019 годов. Комитет поручил Председателю включить вопрос о финансировании ДЕТА из регулярного бюджета (в объеме приблизительно 45 000 долл. США в год) в его доклад Исполкому и отметил правовые обязательства в контексте пересмотра 3 Соглашения 1958 года и возможные негативные последствия для безопасности дорожного движения в случае любых задержек;

в) 29. **принял к сведению** инициативу Специального посланника ЕЭК, касающуюся добровольного обязательства автомобильной промышленности относительно реализации на мировых рынках только тех транспортных средств, которые удовлетворяют минимальному набору правил по безопасности транспортных средств Организации Объединенных Наций.

## **V. Рассмотрение докладов вспомогательных рабочих групп (РГ) WP.29 (пункт 3 повестки дня)**

### **A. Рабочая группа по вопросам шума (GRB) (шестидесят четвертая сессия, 5–7 сентября 2016 года) (пункт 3.1 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRB/62

32. Всемирный форум напомнил об устном сообщении, сделанном Председателем GRB в ходе 170-й сессии (ECE/TRANS/WP.29/1126, пункты 33–36), и одобрил доклад.

### **B. Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) (восемьдесят вторая сессия, 20–23 сентября 2016 года) (пункт 3.2 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/82

33. Всемирный форум напомнил об устном сообщении, сделанном Председателем GRRF в ходе 170-й сессии (ECE/TRANS/WP.29/1126, пункты 37–41), и одобрил доклад.

### **C. Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG) (111-я сессия, 10–14 октября 2016 года) (пункт 3.3 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/90

34. Всемирный форум напомнил об устном сообщении, сделанном Председателем GRSG в ходе 170-й сессии (ECE/TRANS/WP.29/1126, пункты 42–46), и одобрил доклад.

### **D. Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE) (семьдесят шестая сессия, 25–28 октября 2016 года) (пункт 3.4 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRE/76

35. Всемирный форум напомнил об устном сообщении, сделанном Председателем GRE в ходе 170-й сессии (ECE/TRANS/WP.29/1126, пункты 47–51), и одобрил доклад.

### **E. Основные вопросы, рассмотренные на последних сессиях (пункт 3.5 повестки дня)**

#### **1. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) (шестидесятая сессия, 13–16 декабря 2016 года) (пункт 3.5.1 повестки дня)**

36. Председатель GRSP (Соединенные Штаты Америки) проинформировал WP.29 о результатах, достигнутых GRSP в ходе ее шестидесятой сессии (подробную информацию см. в докладе о работе сессии ECE/TRANS/WP.29/GRSP/60).

37. Напомнив о работе НРГ по согласованию манекенов для испытания на боковой удар, он просил WP.29/AC.3 дать согласие на их сессии в марте 2017 года на продление срока действия мандата НРГ до декабря 2017 года.

38. И наконец, он просил WP.29 дать согласие на продление срока действия мандата НРГ по детским удерживающим системам до декабря 2017 года.

39. Всемирный форум отметил, что Председателем GRSP был избран г-н Н. Нгуен (Соединенные Штаты Америки), и переизбрал г-на Ч. В. Ли (Республика Корея) заместителем Председателя GRSP для сессий в 2017 году.

40. WP.29 одобрил продление мандатов НРГ по детским удерживающим системам (ДУС) и НРГ по согласованию манекенов для испытания на боковой удар (МБУ) до декабря 2017 года.

**2. Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) (семьдесят четвертая сессия, 10–13 января 2017 года) (пункт 3.5.2 повестки дня)**

41. Председатель GRPE (Нидерланды) проинформировал WP.29 о результатах, достигнутых GRPE на ее семьдесят четвертой сессии (более подробную информацию см. в докладе о работе сессии ECE/TRANS/WP.29/GRPE/74).

42. WP.29 высоко оценил выдающийся вклад г-на К. Альбуса и г-жи Урдхва-реше в качестве бывшего Председателя и заместителя Председателя этой Группы в плодотворную работу GRPE в течение последних лет. WP.29 приветствовал вновь избранного Председателя GRPE г-на А. Рейндерса (Нидерланды).

43. Представитель Германии и бывший Председатель GRPE г-н К. Альбус поздравил нового Председателя GRPE, особо отметив результативное сотрудничество со всеми членами GRPE в период его председательства.

**3. Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) (восемьдесят третья сессия, 23–27 января 2017 года) (пункт 3.5.3 повестки дня)**

44. Председатель GRRF (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии) представил информацию о результатах, достигнутых GRRF в ходе ее восемьдесят третьей сессии (более подробную информацию см. в докладе о работе сессии ECE/TRANS/WP.29/GRRF/83).

45. Он сообщил, что GRRF утвердила документ ECE/TRANS/WP.29/2017/10, в котором предлагается новая серия поправок к Правилам № 79 (оборудование рулевого управления), содержащих положения о корректировочной функции рулевого управления (КФРУ) и автоматической функции рулевого управления (АФРУ), однако предложил также поправки и разъяснения к этому тексту, которые воспроизводятся в документе WP.29-171-06. Он подчеркнул, что некоторые даты по-прежнему заключены в квадратные скобки.

46. Он сообщил, что GRRF решила продлить срок действия мандата, связанного с Правилами № 131, касающимися опережающих систем экстренного торможения (ОСЭТ) транспортных средств категорий M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub>. Он добавил, что GRRF запросила согласие WP.29 на то, чтобы НРГ по ОСЭТ приступила к разработке соответствующих положений.

47. WP.29 одобрил просьбу GRRF о возобновлении деятельности НРГ по ОСЭТ.

48. Он сообщил о том, что срок действия мандата НРГ по составам модульных транспортных средств подходит к концу, и указал на необходимость его продления. WP.29 одобрил эту просьбу и решил продлить срок действия мандата НРГ до февраля 2019 года.

49. Он сообщил, что GRRF рассмотрела документ WP.29-168-16 и обсудила его на своей сессии в январе 2017 года. Он добавил, что соответствующее предложение по поправкам к Правилам № 13 будет представлено для рассмотрения и голосования на следующей сессии WP.29.

**4. Рабочая группа по вопросам шума (GRB) (шестьдесят пятая сессия, 15–17 февраля 2017 года) (пункт 3.5.4 повестки дня)**

50. Председатель GRB (Франция) сообщил о результатах, достигнутых в ходе шестьдесят пятой сессии GRB (более подробную информацию см. в докладе о работе сессии ECE/TRANS/WP.29/GRB/63).

51. В частности, он отметил, что GRB приняла предложения о поправках к дополнительным положениям об уровне звука (ДПУЗ) в рамках Правил № 51 (шум, производимый транспортными средствами категорий M и N) и что эти поправки будут представлены WP.29 и AC.1 в июне 2017 года.

52. Далее он указал, что GRB решила подготовить проект новых правил, касающихся сигналов движения задним ходом, и что основные трудности применительно к этим новым правилам будут связаны с областью их применения (категории транспортных средств), возможным наличием переключателя временной остановки и составом звука сигнала (уровни и частоты звука).

## **VI. Соглашение 1958 года (пункт 4 повестки дня)**

### **A. Статус Соглашения и прилагаемых к нему правил (пункт 4.1 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/343/Rev.25  
неофициальный документ: WP.29-171-07

53. Секретариат проинформировал Всемирный форум о последнем обновленном варианте документа о статусе Соглашения 1958 года (ECE/TRANS/WP.29/343/Rev.25), в котором содержится информация, полученная секретариатом до 20 февраля 2017 года, и с которым можно ознакомиться на веб-сайте WP.29 по адресу [www.unepce.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html](http://www.unepce.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html). WP.29 отметил, что Договаривающимся сторонам следует уведомить секретариат о любых поправках, которые необходимо внести в документ о статусе.

54. Секретариат представил предлагаемую онлайн-базу данных для упорядочения процесса обновления документа о статусе Соглашения 1958 года (в настоящее время это документ ECE/TRANS/WP.29/343/Rev.25) и проинформировал Всемирный форум о том, что первоначальная разработка и предварительные испытания этой базы данных завершены. Секретариат обратился к главам всех делегаций Договаривающихся сторон Соглашения 1958 года с просьбой предоставить, по возможности в ходе 171-й сессии WP.29, контактные данные координаторов в своих странах, ответственных за направление секретариату информации о технических службах. Секретариат свяжется с координаторами и предоставит им реквизиты для получения доступа к базе данных и внесения в нее необходимых изменений. Цель состоит в ознакомлении национальных координаторов с системой и осуществлении сбора всей соответствующей информации с помощью этой онлайн-платформы, с тем чтобы секретариат мог подготовить следующий пересмотренный вариант документа о статусе Соглашения 1958 года до июньской сессии 2017 года.

55. Всемирный форум приветствовал инициативу секретариата и предложил Договаривающимся сторонам направить г-ну Ф. Гишару ([francois.guichard@unepce.org](mailto:francois.guichard@unepce.org)) (секретариат) контактную информацию (адреса электронной почты) национальных координаторов.

**В. Указания, запрошенные рабочими группами по вопросам, связанным с правилами, прилагаемыми к Соглашению 1958 года (пункт 4.2 повестки дня)**

56. Никаких новых предложений по этому пункту повестки дня представлено не было.

**1. Воспроизведение частных стандартов и ссылки на них в правилах, глобальных технических правилах (ГТП) и предписаниях (пункт 4.2.1 повестки дня)**

57. Никаких новых предложений по этому пункту повестки дня представлено не было.

**2. Указания по поправкам к правилам, прилагаемым к Соглашению 1958 года (пункт 4.2.2 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2017/53

неофициальные документы: WP.29-171-13 и WP.29-171-24

58. От имени председателя неофициальной рабочей группы (НРГ) по вопросам международного официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) представитель Японии ознакомил участников с проектом общих руководящих принципов, касающихся регламентирующих процедур и переходных положений в правилах ООН (ECE/TRANS/2017/53). Он подчеркнул, что цель этого документа состоит в том, чтобы упорядочить дальнейшую работу вспомогательных органов, уточнить процедуры в контексте пересмотра 3 Соглашения 1958 года и создать условия для «надлежащей практики нормативного регулирования» путем предоставления разъяснений во избежание расхождений в понимании пересмотра 3 Соглашения 1958 года и применении правил ООН. Он проинформировал Всемирный форум о том, что НРГ по МОУТКТС рассмотрела поправки, предложенные в документе WP.29-171-13. Подводя итоги, он отметил, что все согласованные НРГ поправки были воспроизведены в документе WP.29-171-24. Он сообщил WP.29, что следующее совещание НРГ состоится в Мадриде 16 июня 2017 года. Представитель Российской Федерации сделал оговорку в отношении необходимости дополнительного изучения пересмотренного текста. Председатель WP.29 просил всех делегатов передать их замечания по документу WP.29-171-24 секретарю НРГ по МОУТКТС не позднее середины июня 2017 года.

59. WP.29 решил возобновить на своей сессии в июне 2017 года рассмотрение документа ECE/TRANS/2017/53 в том виде, в каком он воспроизводится в документе WP.29-171-24, и утвердить его на сессии в ноябре 2017 года, когда вступит в силу пересмотр 3 Соглашения 1958 года.

**С. Разработка международной системы официального утверждения комплектного транспортного средства (МОУТКТС) (пункт 4.3 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2017/54

неофициальные документы: WP.29-171-11, WP.29-171-12, WP.29-171-25

60. Представитель Японии от имени председателя НРГ по МОУТКТС внес на рассмотрение документ WP.29-171-12 с информацией о результатах, достигнутых Группой в ходе недавних совещаний в связи с разработкой проекта Правил № 0 ООН по МОУТКТС, и запросил у WP.29 указания в отношении формулировок в заявках на официальное утверждение и сопроводительной документации. Сославшись на документ WP.29-171-11, он подтвердил намерение НРГ



представить окончательное предложение по проекту этих Правил ООН для рассмотрения на сессии WP.29 в ноябре 2017 года. Секретариату было поручено распространить документ WP.29-171-11 под официальным условным обозначением на следующей сессии WP.29.

61. Представитель Японии, выступая от имени Председателя НРГ по МОУТКТС, запросил у WP.29 указания относительно упорядочения административных процедур официального утверждения типа путем использования английского языка в качестве общего языка, как это предложено в пункте 3.3 проекта предложения для Правил ООН № 0 (неофициальный документ WP.29-171-11). Представители Франции и Российской Федерации выразили обеспокоенность по поводу распространения этой нормы на другие правила ООН, которые в настоящее время существуют в трех языковых вариантах, считающихся равнозначными, и запросили дополнительное время, чтобы обдумать этот вопрос.

62. От имени НРГ по МОУТКТС представитель Японии внес на рассмотрение документ WP.29-171-25, содержащий поправки к ECE/TRANS/WP.29/2017/54. Всемирный форум с удовлетворением отметил пояснительный документ к Правилам № 0 ООН и решил одобрить его на своей сессии в ноябре 2017 года, когда пересмотр 3 Соглашения 1958 года вступит в силу. Председатель WP.29 просил делегатов Форума передать свои замечания по документу WP.29-171-25 секретарю НРГ по МОУТКТС не позднее середины июня 2017 года.

#### **D. Проект пересмотра 3 Соглашения 1958 года (пункт 4.4 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2016/2  
ECE/TRANS/WP.29/2017/55

63. Секретариат проинформировал Всемирный форум о том, что пересмотр 3 Соглашения 1958 года, как ожидается, вступит в силу в середине сентября 2017 года.

64. Представитель Японии от имени председателя НРГ по МОУТКТС представил документ ECE/TRANS/WP.29/2017/55, включающий редакционную поправку, отраженную в документе IWVTA-SG58-23-07. Всемирный форум отметил документ «Вопросы и ответы» по пересмотру 3 и решил одобрить его на своей сессии в ноябре 2017 года, когда пересмотр 3 Соглашения 1958 года вступит в силу.

#### **E. Разработка электронной базы данных для обмена документацией об официальном утверждении типа (ДЕТА) (пункт 4.5 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ: WP.29-171-16

65. Секретариат проинформировал WP.29 об изменениях в связи с размещением ДЕТА на сервере ЕЭК ООН. Он упомянул о решении КВТ, касающемся финансирования ДЕТА.

66. От имени председателя и секретаря НРГ по ДЕТА представитель ЕС передал участникам сессии просьбы группы. НРГ по ДЕТА просила, чтобы i) WP.29 обратился к Исполнительному комитету (Исполкому) с просьбой одобрить решение КВТ на его предстоящей сессии в марте 2017 года, ii) секретариат WP.29 проинформировал Постоянные представительства Договаривающихся сторон в составе Исполкома о подаваемом бюджетном запросе и о ходе обсуждений по вопросу финансирования ДЕТА, iii) WP.29 высказал свое мнение по поводу подходящих вариантов внебюджетного финансирования, помимо предложения о целевом фонде для покрытия расходов на разработку новых функций ДЕТА, iv) делегации рассмотрели возможность добровольных финансовых взносов на цели

дальнейшей разработки ДЕТА и v) WP.29 рассмотрел просьбу НРГ по ДЕТА, содержащуюся в документе WP.29-171-16. WP.29 принял к сведению доводы, изложенные в документе WP.29-171-16, и поддержал рекомендацию о том, чтобы секретариат ООН рассмотрел возможность использования процедуры, в наибольшей степени отвечающей интересам Договаривающихся сторон, особенно с учетом сжатых сроков, с тем чтобы ДЕТА была готова к работе к моменту вступления в силу пересмотра 3 Соглашения 1958 года, а именно процедуры закупки из единственного источника, указанной в Руководстве Организации Объединенных Наций по закупкам.

#### **Ф. Рассмотрение проектов поправок к существующим правилам, представленных GRB (пункт 4.6 повестки дня)**

67. Всемирный форум рассмотрел проекты поправок в рамках пунктов 4.6.1–4.6.6 повестки дня и рекомендовал передать их АС.1 для голосования при условии внесения следующего изменения в заголовок в верхней части страницы 2 документа ECE/TRANS/WP.29/2017/7 (пункт 4.6.6 повестки дня): «Поправки серии 01 к Правилам № 138 (бесшумные автотранспортные средства (БАТС))».

#### **Г. Рассмотрение проектов поправок к существующим правилам, представленных GRRF (пункт 4.7 повестки дня)**

68. Всемирный форум рассмотрел проекты поправок в рамках пунктов 4.7.1–4.7.3 повестки дня и рекомендовал передать их АС.1 для голосования при условии выполнения пункта 70-тер ниже.

69. В связи с предложением по пункту 4.7.3 WP.29 принял к сведению тот факт, что технические положения были предложены Всемирному форуму (WP.29) и АС.1 на основе достигнутого GRRF консенсуса. Председатель GRRF сообщил WP.29, что GRRF не завершила обсуждения вопроса о сроках в переходных положениях, необходимых для введения технических требований в качестве поправок серии 02 к Правилам № 79. Участники WP.29, за исключением Японии, решили, что этот стратегический вопрос следует решить в ходе текущей сессии. Представитель МОПАП внес на рассмотрение документ WP.29-171-28, в котором содержится рекомендация о согласовании переходных положений с руководящими принципами, предусмотренными в документе ECE/TRANS/WP.29/2017/53, а также предложены альтернативные сроки для переходных положений. Представитель Японии внес на рассмотрение документ WP.29-171-34, в котором выражена обеспокоенность по поводу того, что дата применения новых технических требований для всех типов транспортных средств была выбрана без проведения специального совещания GRRF и что это может иметь определенные последствия для существующих моделей, оснащенных полезными с точки зрения безопасности функциями, которые необходимо будет изменить в целях соблюдения поправок серии 02 к Правилам № 79 ООН. Он предложил обсудить этот вопрос до предстоящей сессии, которая состоится в июне, и включить в Правила сноску о том, что дата, упомянутая в пункте 12.3 («[2021/2024 год]»), может быть пересмотрена на 172-й сессии WP.29. Представитель МОПАП с удовлетворением отметил заявления представителя Японии и пояснил, что предлагаемые поправки серии 02 к Правилам ООН № 79 повлекут за собой более масштабные изменения, нежели изменения одного только программного обеспечения, и будут иметь далеко идущие последствия, о чем подробно говорится в документе WP.29-171-28. Секретариат упомянул о том, что предлагаемая сноска (в случае принятия) не начнет действовать раньше возможного вступления в силу поправок серии 02, намеченного на январь 2018 года, и предложил вместо этого включить соответствующую информацию в доклад о работе сессии, отметив в нем желание Японии пересмотреть пункт 12.3 на сессии

WP.29 в июне 2017 года. Представитель ЕС указал, что в прошлом из-за ненадлежащего использования подобных передовых технологий имели место аварии со смертельным исходом, и сообщил, что ему было поручено проголосовать на текущей сессии за предлагаемый текст в его нынешнем варианте исходя из того, что годом применения станет 2021 год.

70. Пункт 4.7.3 повестки дня, Правила № 79, ECE/TRANS/WP.29/2017/10, изменить документ в соответствии с текстом, воспроизведенным в приложении IV к настоящему докладу.

#### **Н. Рассмотрение проектов поправок к существующим правилам, представленных GRSG (пункт 4.8 повестки дня)**

71. Всемирный форум рассмотрел проекты поправок по пунктам 4.8.1–4.8.8 повестки дня и рекомендовал передать их АС.1 для голосования.

#### **И. Рассмотрение проектов поправок к существующим правилам, представленных GRE (пункт 4.9 повестки дня)**

72. Всемирный форум рассмотрел проекты поправок по пунктам 4.9.1–4.9.20, 4.9.22 и 4.9.23 и рекомендовал передать их АС.1 для голосования.

73. Представитель ЕС выразил обеспокоенность (WP.29-171-04) по поводу юридического оформления поправок к требованию о проведении цикла испытаний под воздействием тепла в Правилах № 113, содержащихся в документе ECE/TRANS/WP.29/2017/39 (пункт 4.9.21 повестки дня). Всемирный форум решил вернуть этот документ GRE для дополнительного рассмотрения.

74. Всемирный форум принял к сведению также предложения ЕС по поправкам к правилам № 4, 6, 7, 19, 23, 38, 48, 50, 77, 87, 91, 98, 112, 113, 119 и 123, призванные уточнить требования в отношении источников света в правилах, касающихся устройств освещения и световой сигнализации и перечисленных в приложении 4 к Правилам № 0 ООН (МОУТКТС) (WP.29-171-03). Всемирный форум поручил GRE рассмотреть эти предложения на ее предстоящей сессии в апреле 2017 года.

#### **Ж. Рассмотрение проектов поправок к существующим правилам, представленных GRPE (пункт 4.10 повестки дня)**

75. Представитель Нидерландов в качестве Председателя GRPE внес на рассмотрение документы ECE/TRANS/WP.29/2017/42, ECE/TRANS/WP.29/2017/43 и ECE/TRANS/WP.29/2017/44 о включении переходных положений в правила № 83 и 101. Он отметил, что GRPE одобрила эти три документа на своей сессии в январе 2017 года. Он напомнил, что указанные документы были подготовлены секретариатом по просьбе WP.29, высказанной на его сессиях в июне и ноябре 2016 года. Он пояснил, что переходные положения служат промежуточным решением до тех пор, пока не будут приняты правила ООН, предусматривающие введение процедуры ВПИМ. Он упомянул о том, что переходные положения не позволят Договаривающимся сторонам, использующим ГТП № 15 (ВПИМ) на более раннем этапе, прекратить применение правил № 83 и 101.

76. Представитель Российской Федерации внес на рассмотрение документ WP.29-171-27. По его словам, он осознает потребность в предложении, изложенном в документах ECE/TRANS/WP.29/2017/42, ECE/TRANS/WP.29/2017/43 и ECE/TRANS/WP.29/2017/44, но сомневается в том, насколько полно их содержание соответствует Соглашению 1958 года. Он пояснил, что до принятия этих поправок Российской Федерации необходимо провести консультации с партнерами из Евроазиатского экономического союза.

77. Представитель Евразийской экономической комиссии заявил, что Комиссия занимается согласованием своего законодательства в области транспорта с правилами ООН. Он выразил обеспокоенность по поводу вышеупомянутых предложений (ECE/TRANS/WP.29/2017/42, ECE/TRANS/WP.29/2017/43 и ECE/TRANS/WP.29/2017/44) и пояснил, что до принятия этих предложений было бы желательно провести консультации с членами Евразийской экономической комиссии.

78. Заместитель Председателя WP.29 подчеркнул, что включение таких переходных положений в правила № 83 и 101 может создать путаницу и условия для некоторых нарушений.

79. Представитель МОПАП отметил, что переходные положения призваны сохранить возможность предоставления официальных утверждений в соответствии с Правилами № 83 ООН с внесенными в них поправками серии 07 (или предыдущим вариантом) и Правилами № 101 ООН даже теми Договаривающимися сторонами, которые будут отказываться в признании этих официальных утверждений после того, как применение законодательства об ограничении выбросов на основе ВПИМ станет обязательным.

80. В этой связи он отметил, что отступление, упомянутое в предлагаемых переходных положениях, фактически представляет собой обязательство о недопущении транспортных средств, официально утвержденных в соответствии с Правилами № 83 ООН с внесенными в них поправками серии 07 (или серии 06) либо Правилами № 101 ООН, на территории Договаривающейся стороны, которая уже начала применять ВПИМ, и не исключает возможности предоставления официального утверждения на основании вышеуказанных правил ООН в случае экспорта в другие страны. WP.29 подтвердил это толкование.

81. Всемирный форум рассмотрел проекты поправок по пунктам 4.10.1 и 4.10.3 повестки дня и рекомендовал передать их АС.1 для голосования.

#### **К. Рассмотрение проектов исправлений к существующим правилам, представленных GRRF (пункт 4.11 повестки дня)**

82. Всемирный форум рассмотрел проект исправлений по пункту 4.11.1 повестки дня и рекомендовал передать его АС.1 для голосования.

#### **Л. Рассмотрение проектов исправлений к существующим правилам, переданных секретариатом, если таковые представлены (пункт 4.12 повестки дня)**

83. Никаких проектов исправлений представлено не было.

#### **М. Рассмотрение предложений по новым правилам, представленных вспомогательными рабочими группами Всемирного форума (пункт 4.13 повестки дня)**

84. Никаких предложений по новым правилам представлено не было.

#### **Н. Предложение по поправкам к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), представленное рабочими группами для рассмотрения Всемирным форумом (пункт 4.14 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2017/46

85. Представитель Соединенного Королевства в качестве сопредседателя НРГ по интеллектуальным транспортным системам (ИТС) передал Всемирному форуму для рассмотрения предложение, озаглавленное «Руководящие положения о

кибербезопасности и защите данных» (ECE/TRANS/WP.29/2017/46), с поправкой к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3).

86. WP.29 принял документ ECE/TRANS/WP.29/2017/46 без возражений и без воздержавшихся и поручил секретариату убрать слово «проект» из заголовка и включить этот текст в качестве приложения в СР.3.

## **VII. Соглашение 1998 года (пункт 5 повестки дня)**

### **Статус Соглашения, включая осуществление пункта 7.1 Соглашения (пункт 5.1 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/1073/Rev.18

87. Всемирный форум решил, что пункт 5.1 повестки дня следует подробно рассмотреть Исполнительному комитету Соглашения 1998 года (АС.3).

88. Всемирный форум решил, что пункты 5.2–5.6 повестки дня также следует подробно рассмотреть Исполнительному комитету Соглашения 1998 года (АС.3).

## **VIII. Обмен мнениями относительно национальных/ региональных процедур нормотворчества и осуществления введенных правил и/или глобальных технических правил в рамках национального/регионального законодательства (пункт 6 повестки дня)**

89. Представитель Глобальной программы НКАП выразил признательность Комитету по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и Специальному посланнику Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения за организацию рабочего совещания в Буэнос-Айресе (13 и 14 марта) с участием правительств стран Латинской Америки для обеспечения более широкого применения правовых документов ООН в целях повышения безопасности дорожного движения в регионе. Далее он подчеркнул, что в рамках Глобальной программы НКАП ко всем странам региона был обращен настоятельный призыв стать Договаривающимися сторонами соглашений 1958 и 1998 годов и применять наиболее важные стандарты в области безопасности транспортных средств в соответствии с рекомендованной «Дорожной картой для повышения безопасности транспортных средств до 2020 года», в том числе в отношении защиты при лобовом столкновении и боковом ударе, а также электронного контроля устойчивости. Один из главных выводов, сделанных на рабочем совещании в Буэнос-Айресе, состоял в том, что в настоящее время правительства стран Латинской Америки не в состоянии осуществлять программы эффективного надзора за рынком для проверки соответствия местных транспортных средств необходимым правилам. По этой причине весьма привлекательными представляются положения о соответствии производства, включенные в Соглашение 1958 года. Он отметил, что было бы очень полезно, если бы Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств смог оказать содействие в разработке инструментов в рамках соглашений 1958 и 1998 годов, направленных на объединение международных предписаний, например в отношении защиты от лобового столкновения и бокового удара, с тем чтобы они сочетали ключевые элементы правил ООН и правил, действующих в США. Это могло бы способствовать более активному участию стран с формирующейся рыночной экономикой в работе WP.29.

## **IX. Соглашение 1997 года (периодические технические осмотры) (пункт 7 повестки дня)**

### **A. Статус Соглашения (пункт 7.1 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/1074/Rev.8  
неофициальный документ: WP.29-171-26

90. Секретариат представил сводный документ (ECE/TRANS/WP.29/1074/Rev.8) о статусе Соглашения, в том числе предписаний ООН, прилагаемых к Соглашению, и перечень Договаривающихся сторон Соглашения и их административных органов. Договаривающимся сторонам напомнили о необходимости уведомлять секретариат о любых актуальных изменениях.

91. Секретариат сообщил Всемирному форуму, что к Соглашению 1997 года присоединилась Грузия. WP.29 поздравил эту страну с присоединением.

### **B. Обновление предписаний № 1 и 2 (пункт 7.2 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2013/132/Rev.1  
ECE/TRANS/WP.29/2016/87  
ECE/TRANS/WP.29/2017/47  
ECE/TRANS/WP.29/2013/133/Rev.1  
ECE/TRANS/WP.29/2016/88  
ECE/TRANS/WP.29/2017/48  
неофициальные документы: WP.29-171-17, WP.29-171-18  
и WP.29-171-19

92. Представитель Российской Федерации в качестве сопредседателя НРГ по периодическому техническому осмотру (ПТО) проинформировал Всемирный форум о работе Группы. Он внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/2017/47, содержащий поправки к ECE/TRANS/WP.29/2016/87, и документ ECE/TRANS/WP.29/2017/48 с поправками к ECE/TRANS/WP.29/2016/88.

93. Всемирный форум рассмотрел проект поправок и рекомендовал передать их АС.4 для голосования.

94. Сопредседатель упомянул о том, что срок действия мандата группы истекает в конце 2017 года. Он обратился к WP.29 за указаниями по поводу будущего НРГ и предложил учредить рабочую группу, которая будет заниматься вопросами ПТО.

95. Секретариат напомнил, что для любой новой деятельности либо для функционирования любой новой рабочей группы в рамках Всемирного форума потребуются ресурсы. С учетом нынешних ресурсных ограничений и сложившейся за последние годы общей тенденции к регулярным сокращениям секретариат отметил, что ожидать выделения дополнительных ресурсов для поддержки новой рабочей группы, подотчетной WP.29, нереально. В этой связи он отметил, что в случае согласия WP.29 с созданием новой рабочей группы по ПТО Всемирному форуму (WP.29) необходимо будет рассмотреть возможность перераспределения ресурсов за счет других групп.

96. По мнению представителя Финляндии, идея учреждения новой рабочей группы была бы объяснима в том смысле, что вопросам ПТО следует уделять в WP.29 более пристальное внимание. Он высказался за выработку альтернативного предложения и проинформировал об обсуждениях с участием представителя Швеции и сопредседателей неофициальной группы. Он отметил, что результаты этих консультаций могли бы быть доведены до сведения делегатов на следующей сессии Всемирного форума.

**С. Введение требований, касающихся испытательного оборудования, квалификации и профессиональной подготовки инспекторов, а также контроля за испытательными центрами (пункт 7.3 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2017/49  
ECE/TRANS/WP.29/2017/50  
неофициальные документы: WP.29-171-20 и WP.29-171-21

97. Представитель Российской Федерации в качестве сопредседателя НРГ по ПТО ознакомил участников с документом ECE/TRANS/WP.29/2017/49 (с поправками, указанными в документе WP.29-171-20), в котором предлагаются поправки к Соглашению 1997 года и документу ECE/TRANS/WP.29/2017/50, содержащему проект резолюции о требованиях, касающихся испытательного оборудования, квалификации и подготовки инспекторов, а также контроля за испытательными центрами.

98. В связи с предложенными поправками к Соглашению 1997 года WP.29 решил, что секретариат подготовит сводный документ со всеми соответствующими поправками, с тем чтобы Всемирный форум мог возобновить рассмотрение на 172-й сессии в июне 2017 года. Сопредседатель обратился к WP.29 с вопросом о том, не вызовется ли какая-либо Договаривающаяся сторона препроводить эти поправки Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций. Представитель Российской Федерации отреагировал на это положительно, отметив, что такое предложение по поправкам может быть препровождено группой из нескольких Договаривающихся сторон.

99. Всемирный форум принял документ ECE/TRANS/WP.29/2017/50 с проектом резолюции, содержащей требования, касающиеся испытательного оборудования, квалификации и подготовки инспекторов, а также контроля за испытательными центрами.

100. WP.29 принял к сведению сообщение о ходе работы в связи с периодическими техническими осмотрами транспортных средств, работающих на компримированном природном газе (КПГ) и сжиженном природном газе (СПГ), а также электромобилей. WP.29 поручил секретариату распространить документ WP.29-171-21 в качестве официального документа на его 172-й сессии в июне 2017 года.

**Х. Прочие вопросы (пункт 8 повестки дня)**

**А. Обмен информацией о правоприменительной практике в связи с вопросами, касающимися дефектов и несоблюдения требований, включая системы отзыва (пункт 8.1 повестки дня)**

101. Представитель Российской Федерации сообщил WP.29 о действующей в его стране системе отзыва. В 2016 году было организовано порядка 90 кампаний, в ходе которых было отозвано более 1 млн. автомобилей. До настоящего времени в 2017 году было проведено 17 кампаний, в результате которых было отозвано более 250 000 единиц продукции. Было также отмечено, что в соответствии с поправками к Правилам № 44 ООН, которые были приняты на сессии в июне 2016 года и в соответствии с которыми направляющие ляжки были исключены из определения детской удерживающей системы, изготовитель направляющих лямок согласился принять участие в специальной программе отзыва, утвержденной в Российской Федерации по решению ее административных органов в январе 2017 года.

102. Представитель ЕС проинформировал WP.29 о правоприменительной деятельности, законодательных мерах и кампаниях по отзыву. В прошлом году и в начале этого года Европейская комиссия направила в адрес государств-членов несколько просьб о предоставлении дополнительной информации о последующей деятельности в связи с подготовленными ими отчетами о расследованиях. ЕК также начала несколько предварительных разбирательств (неисковая часть процедуры устранения нарушений) в отношении ряда государств-членов и запросила у них разъяснения по поводу применения положений о санкциях, предусмотренных в регламенте № 2007/715 и директиве № 2007/46, а также направила нескольким государствам-членам письма с официальным уведомлением (официальная процедура устранения нарушений) относительно мер по устранению нарушений, принятых в отношении транспортных средств, на которых были установлены запрещенные блокирующие устройства. В настоящее время производится анализ полученной информации. Что касается законодательных мер, то в ЕС были приняты регламент № 2 для ВРУВ (NO<sub>x</sub>) и регламент № 3 для ВРУВ (ТЧ) (первый применяется с мая 2016 года, а второй находится на рассмотрении законодателей государств-членов). На конец 2017 года намечено принятие регламента № 4 для ВРУВ (соответствие эксплуатационным требованиям). Кроме того, продолжается пересмотр предписаний об официальном утверждении типа. И наконец, в связи с отзывами представитель ЕС проинформировал WP.29 о том, что об отзывах объявили 22 государства-члена: в четырех из них они являются принудительными, а в остальных – производятся на добровольной основе.

103. Представитель Соединенных Штатов передал обновленную информацию о текущей правоприменительной деятельности. Он отметил, что в последнее время было сделано несколько заявлений по различным аспектам разбирательства, связанного с использованием блокирующих устройств в автомобилях концерна «Фольксваген», в частности по гражданским и уголовным аспектам этого дела, включая поддержку потребителей. Он отметил также, что в начале этого года АОС США объявило о расследовании в отношении «Фиат-Крайслер». Он заявил, что разбирательства по этим делам продолжаются и что дополнительная информация будет предоставляться по мере их рассмотрения.

104. Представитель Канады произвел обзор последних событий в Канаде, связанных с делом компании «Фольксваген». В декабре 2016 года Федеральное бюро по вопросам конкуренции Канады объявило, что оно достигло договоренности с компаниями «Фольксваген Груп Канада Инк.» и «Ауди Канада Инк.», которая предусматривает денежный штраф в сумме 15 млн. долл. США, назначенный в связи с заключением Бюро о том, что в целях расширения сбыта дизельных транспортных средств с объемом двигателя 2,0 л использовались ложные или вводящие в заблуждение заявления об их экологических показателях. Кроме того, Федеральное бюро по вопросам конкуренции приняло участие в достижении соглашения между компанией «Фольксваген» и потребителями об урегулировании претензий в коллективном иске; в соответствии с этим соглашением компания «Фольксваген» должна будет выкупить дизельные транспортные средства с объемом двигателя 2,0 л, не соответствующие требованиям, или устранить нарушения, а также выплатить владельцам транспортных средств компенсацию. По оценкам, общая стоимость мер, предусмотренных соглашением об урегулировании претензий, составит до 2,1 млрд. долл. США. Это соглашение должно быть утверждено судами Канады, и ожидается продолжение обсуждений по поводу потенциального мирового соглашения в коллективном иске, связанном с дизельными транспортными средствами с объемом двигателя 3,0 л. И наконец, исполнительное подразделение Министерства по проблемам окружающей среды и изменения климата Канады продолжает расследование предполагаемых нарушений действующих в Канаде норм выбросов транспортными средствами. В случае выявления достаточных свидетельств нарушений будут приняты правоприменительные меры в соответствии с политикой обеспечения соблюдения и выполнения, действующей в рамках Закона об охране окружающей среды Канады 1999 года.



105. Секретариат сообщил, что в рамках деятельности Специального посланника по безопасности дорожного движения 7 апреля в Куала-Лумпуре, Малайзия, состоялось рабочее совещание по вопросам использования шлемов в целях улучшения этого аспекта безопасности дорожного движения в странах Юго-Восточной Азии.

**В. Соответствие между положениями Венской конвенции 1968 года и техническими положениями правил и ГТП в области транспортных средств, принятых в рамках соглашений 1958 и 1998 годов (пункт 8.2 повестки дня)**

106. Специальный посланник WP.29 и WP.1 по автоматизированному вождению сообщил, что, поскольку после 170-й сессии WP.29 в ноябре 2016 года никаких сессий WP.1 не проводилось, он не располагает никакой новой информацией по этому вопросу для Всемирного форума. Он добавил, что неофициальная группа по автоматизированному вождению провела совещание и включила категории АФРУ, и в частности их аспекты, связанные с человеко-машинным интерфейсом (ЧМИ), в круг рассматриваемых ею тем обсуждения, как это предусмотрено в Венской конвенции о дорожном движении. В заключение он отметил, что WP.1 рассмотрит информацию о ходе работы неофициальной группы, а также вопрос о согласованности между положениями Венской конвенции 1968 года и техническими положениями, установленными WP.29, на своей следующей сессии в марте 2017 года.

**С. Предложение по поправкам к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) (пункт 8.3 повестки дня)**

107. Никаких новых предложений по поправкам к СР.3, помимо тех, которые описаны в пункте 4.14 повестки дня (пункты 85 и 86, ECE/TRANS/WP.29/2017/46), по этому пункту повестки дня представлено не было.

**Д. Цели и показатели безопасности дорожного движения (пункт 8.4 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ: WP.29-171-10

108. Представитель Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) передала Всемирному форуму документ WP.29-171-10 (дискуссионный документ ВОЗ, озаглавленный «Разработка добровольных глобальных целевых показателей для факторов риска в области безопасности дорожного движения и механизмов оказания услуг»). В этом документе на рассмотрение государств – членов ООН предлагается набор добровольных глобальных задач в области профилактики дорожно-транспортного травматизма и ДТП со смертельным исходом, а также показатели оценки их выполнения. Она подчеркнула, что стимулом деятельности в рамках этой инициативы служит стремление дополнить и поддержать усилия по достижению целей в области устойчивого развития (ЦУР) (задача 3.6).

109. Представитель ВОЗ охарактеризовала процесс консультаций, способствовавший разработке нынешнего варианта потенциальных глобальных задач и показателей, а также предстоящие этапы консультаций до их доработки в ноябре 2017 года. Она пояснила, что пять основных областей, в рамках которых разработаны эти задачи, отражают пять основных направлений проведения глобального Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы), включая направление 3, озаглавленное «Повышение безопасности транспортных средств». Она просила Всемирный форум изложить замеча-

ния и комментарии в отношении нынешней формулировки этой задачи, в соответствии с которой 100% новых транспортных средств должны соответствовать восьми обозначенным приоритетным стандартам (на основе правил ООН или эквивалентных признанных национальных стандартов). Она просила представителей Всемирного форума связаться с ВОЗ и передать свои замечания по электронной почте (roadsafetytarget@who.int) до конца апреля 2017 года.

110. Председатель Всемирного форума поблагодарил представителя ВОЗ за передачу составленного ее организацией дискуссионного документа. В дополнение к восьми правилам ООН, которые уже охвачены в представленном дискуссионном документе ВОЗ, он предложил рассматривать в качестве отдельного показателя аспект присоединения к глобальным техническим правилам в рамках Соглашения 1998 года. Он подчеркнул, что некоторые приведенные в дискуссионном документе формулировки, касающиеся, в частности, предложенных показателей и обоснования задачи по снижению доли мотоциклистов, не пользующихся шлемами, и разработанные в рамках направления 4 («Повышение безопасности участников дорожного движения»), являются нечеткими. Он предложил сделать ссылку на применение конкретных стандартов, касающихся мотоциклетных шлемов, в качестве одного из показателей соответствия законодательства по данному вопросу оптимальной практике; речь идет о стандартах, определенных в Правилах № 22 ООН.

111. Председатель Всемирного форума напомнил, что WP.29 – это межправительственный орган и что расценивание Всемирного форума как «источника данных» для сбора показателей по странам, достигшим цели в рамках задачи, сформулированной в дискуссионном документе ВОЗ как «повышение безопасности транспортных средств», является ошибочным.

112. Заместитель Председателя WP.29 также поблагодарил представителя ВОЗ за ее презентацию и подчеркнул, что новые правила ООН, касающиеся разработки системы вызова экстренных оперативных служб и составляемые в настоящее время под председательством Российской Федерации, сыграют весьма важную роль в деле снижения смертности в результате дорожно-транспортных происшествий. Он напомнил о том, что соответствующие требования уже действуют в рамках Евроазиатского экономического союза с 2015 года и вступят в силу на территории ЕС в марте 2018 года.

## **Е. Документы для опубликования (пункт 8.5 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ: WP.29-171-23

113. Секретариат представил документ WP.29-171-23, в котором перечислены все предложения, принятые в ходе 170-й сессии WP.29, и их предполагаемая дата вступления в силу. Секретариат пояснил, что подготовка сводных документов осуществляется с задержкой по причине нехватки людских ресурсов.

114. Всемирный форум принял к сведению задержки в подготовке сводных документов, связанные с нехваткой людских ресурсов. Всемирный форум поручил секретариату подготовить документ для 172-й сессии WP.29 с описанием всех задержек и проблем, вызванных сокращением персонала.

## **XI. Утверждение доклада (пункт 9 повестки дня)**

115. Всемирный форум утвердил доклад о работе своей 171-й сессии и приложения к нему на основе проекта, подготовленного секретариатом. Доклад включает разделы, касающиеся шестьдесят пятой сессии Административного комитета (АС.1) Соглашения 1958 года и сорок девятой сессии Исполнительного комитета (АС.3) Соглашения 1998 года.

## В. Административный комитет Соглашения 1958 года (АС.1)

### ХII. Учреждение Комитета АС.1 (пункт 10 повестки дня)

116. На шестьдесят пятой сессии, состоявшейся 15 марта 2017 года, были представлены и учредили АС.1 38 из 54 Договаривающихся сторон Соглашения.

117. АС.1 предложил Председателю WP.29 исполнять обязанности Председателя этой сессии.

### ХIII. Предложения по поправкам и исправлениям к существующим правилам и по новым правилам – голосование в АС.1 (пункт 11 повестки дня)

118. Результаты голосования по представленным документам отражены в следующей таблице:

<i>Поправки к существующим правилам</i>							
<i>Правила №</i>	<i>Тема Правил</i>	<i>Договаривающиеся стороны,</i>		<i>Документация: ECE/TRANS/WP.29/...</i>	<i>Результаты голосования: за/против/воздержались</i>	<i>Статус документа</i>	<i>Замечание</i>
		<i>применяющие Правила</i>	<i>представленные и участвующие в голосовании</i>				
3	Светоотражающие приспособления	48	37	2017/19	37/0/0	Дополнение 17 к поправкам серии 02	*
4	Освещение задних регистрационных знаков	47	36	2017/20	36/0/0	Дополнение 18 к поправкам серии 00	*
6	Указатели поворота	48	37	2017/21	37/0/0	Дополнение 27 к поправкам серии 01	*
7	Габаритные огни, сигналы торможения и контурные огни	48	37	2017/22	37/0/0	Дополнение 26 к поправкам серии 02	*
9	Шум, издаваемый трехколесными транспортными средствами	27	15	2017/2	15/0/0	Дополнение 3 к поправкам серии 07	
19	Передние противотуманные фары	46	35	2017/23	35/0/0	Дополнение 9 к поправкам серии 04	*
23	Задние фары	48	37	2017/24	37/0/0	Дополнение 21 к поправкам серии 00	*
27	Предупреждающие треугольники	44	35	2017/25	35/0/0	Дополнение 1 к поправкам серии 04	*
28	Звуковые сигнальные приборы	45	35	2017/3	35/0/0	Дополнение 5 к поправкам серии 00	*
38	Задние противотуманные фары	47	37	2017/26	37/0/0	Дополнение 18 к поправкам серии 00	*
39	Механизм для измерения скорости и одометр	46	36	2017/11	36/0/0	Дополнение 1 к поправкам серии 01	*

Поправки к существующим правилам							
Правила №	Тема Правил	Договаривающиеся стороны,		Документация: ECE/TRANS/WP.29/...	Результаты голосования: за/против/воздержались	Статус документа	Замечание
		применяющие Правила	представленные и участвующие в голосовании				
43	Безопасные стекловые материалы	47	36	2017/12	36/0/0	Дополнение 5 к поправкам серии 01	*
45	Устройства для очистки фар	41	34	2017/27	34/0/0	Дополнение 11 к поправкам серии 01	*
50	Габаритные огни, сигналы торможения, указатели поворота для мопедов и мотоциклов	47	37	2017/28	37/0/0	Дополнение 19 к поправкам серии 00	*
63	Шум, производимый мопедами	28	16	2017/4	16/0/0	Дополнение 3 к поправкам серии 02	
65	Специальные предупреждающие огни	32	21	2017/29	21/0/0	Дополнение 10 к поправкам серии 00	
69	Задние опознавательные знаки для тихоходных транспортных средств	44	34	2017/30	34/0/0	Дополнение 6 к поправкам серии 01	*
70	Задние опознавательные знаки для транспортных средств большой длины и грузоподъемности	45	35	2017/31	35/0/0	Дополнение 10 к поправкам серии 01	*
73	Устройства боковой защиты	43	33	2017/17	33/0/0	Дополнение 1 к поправкам серии 01	*
75	Шины для транспортных средств категории L	44	33	2017/8	33/0/0	Дополнение 16 к поправкам серии 00	*
77	Стояночные огни	44	35	2017/32	35/0/0	Дополнение 17 к поправкам серии 00	*
79	Оборудование рулевого управления	43	33	2017/10 с поправкой, указанной в пункте 70	32/1/0	Поправки серии 02	**
83	Выбросы транспортными средствами M <sub>1</sub> и N <sub>1</sub>	44	34	2017/42	33/0/1	Дополнение 9 к поправкам серии 06	***
83	Выбросы транспортными средствами M <sub>1</sub> и N <sub>1</sub>	44	34	2017/43	33/0/1	Дополнение 5 к поправкам серии 07	***
87	Дневные ходовые огни	42	34	2017/33	34/0/0	Дополнение 19 к поправкам серии 00	*
91	Боковые габаритные огни	44	36	2017/34	36/0/0	Дополнение 16 к поправкам серии 00	*
92	Сменные системы глушителей (ССГ) для мотоциклов	23	13	2017/5	13/0/0	Дополнение 2 к поправкам серии 01	

Поправки к существующим правилам							
Правила №	Тема Правил	Договаривающиеся стороны,		Документация: ECE/TRANS/WP.29/...	Результаты голосования: за/против/воздержались	Статус документа	Замечание
		применяющие Правила	представленные и участвующие в голосовании				
98	Фары с газоразрядными источниками света	45	36	2017/35	36/0/0	Дополнение 8 к поправкам серии 01	*
99	Газоразрядные источники света	44	36	2017/36	36/0/0	Дополнение 13 к поправкам серии 00	*
101	Выбросы CO <sub>2</sub> /расход топлива	47	34	2017/44	33/0/1	Дополнение 7 к поправкам серии 01	***
104	Светоотражающая маркировка	49	36	2017/37	36/0/0	Дополнение 9 к поправкам серии 00	*
109	Шины с восстановленным протектором для транспортных средств индивидуального пользования и их прицепов	48	34	2017/9	34/0/0	Дополнение 8 к поправкам серии 00	*
110	Транспортные средства, работающие на КПП и СПГ	48	35	2017/15	35/0/0	Дополнение 6 к поправкам серии 01	*
112	Фары, испускающие асимметричный луч ближнего света	50	37	2017/38	37/0/0	Дополнение 7 к поправкам серии 01	*
118	Характеристики горения материалов	49	35	2017/16	35/0/0	Дополнение 3 к поправкам серии 02	*
118	Характеристики горения материалов	49	35	2017/18	35/0/0	Поправки серии 03	*
119	Огни подсветки поворотов	50	36	2017/40	36/0/0	Дополнение 5 к поправкам серии 01	*
123	Адаптивные системы переднего освещения (АСПО)	50	37	2017/41	37/0/0	Дополнение 8 к поправкам серии 01	*
138	Бесшумные автотранспортные средства	52	37	2017/6	37/0/0	Дополнение 1 к поправкам серии 00	*
138	Бесшумные автотранспортные средства	52	37	2017/7 с поправкой, указанной в пункте 67	37/0/0	Поправки серии 01	*

Исправления к существующим правилам							
Правила №	Тема Правил	Договаривающиеся стороны,		Документация: ECE/TRANS/WP.29/....	Результаты голосования: за/против/воздержались	Статус документа	Замечание
		применяющие Правила	представленные и участвующие в голосовании				
13	Торможение большегрузных транспортных средств	47	36	2017/45	36/0/0	Исправление 2 к пересмотру 8	*
107	Транспортные средства M <sub>2</sub> и M <sub>3</sub>	47	34	2017/13	34/0/0	Исправление 2 к поправкам серии 06	*
107	Транспортные средства M <sub>2</sub> и M <sub>3</sub>	47	34	2017/14	34/0/0	Исправление 1 к поправкам серии 07	*

\* Представитель ЕС голосовал от имени 28 государств – членов ЕС.

\*\* Представитель Японии голосовал против.

\*\*\* Представитель Российской Федерации от голосования воздержался.

### **С. Исполнительный комитет Соглашения 1998 года (АС.3)**

#### **XIV. Учреждение Комитета АС.3 и выборы должностных лиц на 2017 год (пункт 12 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ: WP.29-171-08

119. Сорок девятая сессия Исполнительного комитета (АС.3) состоялась 15 марта 2017 года под председательством представителя Японии. На ней присутствовали представители 14 из 36 Договаривающихся сторон Соглашения: Австралии, Канады, Китая, Европейского союза (представлял Кипр, Финляндию, Францию, Германию, Венгрию, Италию, Литву, Люксембург, Нидерланды, Румынию, Словакию, Словению, Испанию, Швецию и Соединенное Королевство), Индии, Японии, Малайзии, Норвегии, Республики Корея, Российской Федерации, Сан-Марино, Южной Африки, Турции и Соединенных Штатов Америки.

120. АС.3 избрал в качестве Председателя представителя Японии, а в качестве сопредседателей представителей Соединенного Королевства от имени ЕС и Соединенных Штатов Америки.

#### **XV. Мониторинг Соглашения 1998 года: сообщения Договаривающихся сторон, касающиеся транспонирования глобальных технических правил и поправок к ним в их национальное/региональное законодательство (пункт 13 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/1073/Rev.18  
неофициальный документ: WP.29-171-09

121. АС.3 принял к сведению информацию (по состоянию на 8 марта 2017 года) о статусе Соглашения, Глобального регистра и Компендиума потенциальных правил ((ECE/TRANS/WP.29/1073/Rev.18), статусе приоритетов (на основе документа WP.29-170-09, воспроизведенного в приложении II к настоящему докладу)

Соглашения 1998 года и пунктах, по которым следует продолжить обмен мнениями. АС.3 также отметил, что в секретариате можно получить содействие в контексте обязательств Договаривающихся сторон, касающихся транспонирования. АС.3 также напомнил представителям об их обязательстве направлять в секретариат обязательные доклады о процессе транспонирования через их Постоянные представительства в Женеве при помощи электронной системы «1998 AGREEMENT-MISSIONS List» для обновления документа о статусе, служащего инструментом мониторинга Соглашения.

## **XVI. Рассмотрение АС.3 проектов глобальных технических правил и/или проектов поправок к введенным глобальным техническим правилам, если таковые представлены, и голосование по ним (пункт 14 повестки дня)**

### **A. Предложение по новым глобальным техническим правилам, если таковое было представлено (пункт 14.1 повестки дня)**

122. Никаких новых предложений по этому пункту повестки дня представлено не было.

### **B. Предложение по поправкам к глобальным техническим правилам, если таковое было представлено (пункт 14.2 повестки дня)**

123. Никаких новых предложений по этому пункту повестки дня представлено не было.

## **XVII. Рассмотрение технических правил, подлежащих включению в Компендиум потенциальных глобальных технических правил, если таковые представлены (пункт 15 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ: WP.29-171-08

124. АС.3 напомнил представителям Договаривающихся сторон о том, что в соответствии со статьей 6 Соглашения предложение о разработке согласованных глобальных технических правил может касаться характеристик, затрагиваемых либо техническими правилами, занесенными в Компендиум потенциальных правил, либо любыми правилами ЕЭК ООН. В этой связи к Договаривающимся сторонам вновь была обращена просьба предложить национальные стандарты, которые могли бы быть включены в Компендиум в качестве потенциальных правил для будущей разработки глобальных технических правил ООН. Представитель Соединенных Штатов Америки повторно заявил, что он намерен подтвердить включение позиций № 12 и 13 и вновь добавить позицию № 11 в Компендиум.

**Позиция № 13 перечня: Соединенные Штаты Америки, Агентство по охране окружающей среды и Национальная администрация безопасности дорожного движения, Министерство транспорта, Программа пересмотра и дополнения маркировки топливной экономичности автотранспортных средств: новая маркировка топливной экономичности и экологическая маркировка для транспортных средств нового поколения (пункт 15.1 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2017/57

125. Представитель ЕС отметил, что в силу административных проблем он не может голосовать по данной позиции. Представитель Соединенных Штатов Америки поддержал его просьбу и заявил, что, как он надеется, на следующей сессии в ходе голосования его предложение получит поддержку. АС.3 решил отложить рассмотрение этого вопроса до своей сессии, которая состоится в июне 2017 года. Секретариат также просил Соединенные Штаты Америки принять соответствующие меры по двум другим позициям Компендиума к июньской сессии.

**XVIII. Указания, вынесенные на основе консенсуса, относительно тех элементов проектов глобальных технических правил, которые не удалось согласовать вспомогательным рабочим группам Всемирного форума, если таковые получены (пункт 16 повестки дня)**

126. На этой сессии в рамках данного пункта повестки дня Договаривающиеся стороны указаний не запрашивали.

**XIX. Обмен информацией о новых приоритетах, подлежащих включению в программу работы (пункт 17 повестки дня)**

*Документация:* неофициальные документы: WP.29-171-14, WP.29-171-29 и WP.29-171-30

127. Делегат от ЕС представил документ WP.29-171-29. Он сообщил, что в ходе подготовительной работы приоритеты были распределены на две группы и рассматривались по отдельности: первая группа включала приоритеты нынешней деятельности рабочих групп, а вторая – приоритеты новой/будущей деятельности в рамках Соглашения 1998 года.

128. Он пояснил, что Япония и Агентство по охране окружающей среды (АООС) Соединенных Штатов Америки представили материалы для первой группы приоритетов. В результате рассмотрения этих материалов для каждой РГ были определены приоритеты в отношении различных видов деятельности, относящихся к ее компетенции; они отражены в неофициальном документе. Он подчеркнул, что от Национальной администрации безопасности дорожного движения (НАБДД) никаких материалов получено не было, и просил Соединенные Штаты Америки представить их в целях доработки документа к июню.

129. Что касается второй группы приоритетов, то представитель ЕС с удовлетворением отметил вклад МОПАП, представленный в документе WP.29-171-14. Он заявил, что планируется составление совместного документа в сотрудничестве с ЕС, Японией и Соединенными Штатами Америки для июньской сессии



2017 года в целях подготовки к голосованию по программе работы на ноябрьской сессии.

130. Представитель МОПАП внес на рассмотрение документ WP.29-171-14, в котором изложена позиция организации в отношении нынешних приоритетов в области нормативного регулирования в рамках Соглашения 1998 года в различных регионах мира.

131. Он отметил, что, по мнению МОПАП, разработка глобальных технических правил, касающихся регистраторов данных об аварии (РДА), позволит согласовать на глобальном уровне требования к электронной архитектуре транспортных средств, предназначенной для сбора данных, а также сами данные, которые будут регистрироваться такими устройствами после их установки, например на основании части 563 правила НАБДД США № 49 свода федеральных постановлений, и по возможности избежать противоречивых требований. Такое глобальное согласование обеспечит для пользователей наименее затратное внедрение РДА и создаст условия для сбора согласованных данных и доказательств для целей будущих нормоустанавливающих процессов.

132. Он подчеркнул, что работу над опережающими системами экстренного торможения (ОСЭТ) в рамках Соглашения 1958 года (Правила № 131 ООН) в целях предотвращения столкновений грузовых автомобилей и автобусов с движущимися и стационарными объектами можно взять за основу в случае других категорий транспортных средств, а также других видов препятствий, включая пешеходов и велосипедистов.

133. В заключение он отметил, что в рамках неофициальной группы GRRF по АФРУ уже осуществляется разработка Правил ООН, касающихся системы удержания в пределах полосы движения (СУПП), и что эта работа могла бы послужить вкладом в разработку глобальных технических правил. Что касается ОСЭТ, то система удержания в пределах полосы движения (СУПП), как представляется, является одним из приоритетов для Европейского союза, и в этой связи важно, чтобы разработка глобальных технических правил не ставила под угрозу прогресс, уже достигнутый в рамках Соглашения 1958 года.

134. Говоря об общем направлении технологического развития в отрасли, представитель Соединенных Штатов Америки заявил, что его страна заинтересована в разработке программы будущей деятельности с акцентом на передовые технологии.

135. Представитель Китая передал МОПАП свои комментарии по ее документу, запросив дополнительные разъяснения в отношении предложений, касающихся РДА. Он подчеркнул, что потенциальные ГТП по РДА должны охватывать только технические предписания для самих РДА, а не административные требования в отношении сбора данных, которые не входят в область применения Соглашения 1998 года.

136. В ответ представитель МОПАП подтвердил, что речь идет лишь о согласовании конкретных технических требований для регистрации данных, предшествующих аварии (тип данных, частота регистрации и т.д.). Он полностью разделяет мнение о том, что административные аспекты права собственности на данные не могут рассматриваться в рамках Соглашения 1998 года, а являются вопросом национального суверенитета. Он добавил, что существует большая вероятность наличия различных правил в разных странах в результате чего, транспортные средства необходимо будет адаптировать для каждого отдельного рынка. Соглашение между государствами в отношении типа данных, подлежащих регистрации на борту транспортного средства, позволит изготовителям разработать единую электронную архитектуру транспортных средств для глобального рынка с возможностью ее корректировки с учетом дополнительных национальных требований.

137. Представитель Соединенных Штатов Америки пояснил, что лишь две страны в мире – Республика Корея и Соединенные Штаты Америки – предписывают добровольные требования к РДА «в том случае, если они установлены». Он высказал мнение о том, что государства-члены, готовые работать над положениями по РДА, могли бы ознакомиться с предписаниями, действующими в этих двух странах, и руководствоваться ими для обеспечения согласованности.

138. Секретариат внес на рассмотрение неофициальный документ WP.29-171-30. На английском языке в пересмотре 3 Соглашения 1958 года термин «UN Regulation» («Правила ООН») пишется с использованием заглавных букв, тогда как в Соглашении 1998 года термин «global technical regulation» («глобальные технические правила») или «gtr» («гтп») пишется строчными буквами. Для изучения возможностей согласования написания этих схожих терминов в двух соглашениях секретариат провел консультации с Управлением ООН по правовым вопросам. Управление по правовым вопросам в Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве (ЮНОГ) уведомило секретариат о том, что Договаривающиеся стороны могут согласовать написание термина «UN GTR» («ГТП ООН») прописными буквами. Секретариату было рекомендовано также предложить АС.3 принять соответствующее решение на основе документа для АС.3 под названием «Решение об использовании прописных букв при написании термина «UN GTR» («ГТП ООН»).

139. Представитель Соединенных Штатов Америки поддержал предложение секретариата и рекомендуемую подготовку проекта решения.

140. Сославшись на документ WP.29-171-30, АС.3 поручил секретариату подготовить документ, содержащий «Решение об использовании прописных букв при написании термина «UN GTR» («ГТП ООН»), и представить его на пятидесятой сессии АС.3 в июне 2017 года.

## **XX. Ход разработки новых глобальных технических правил и поправок к введенным глобальным техническим правилам (пункт 18 повестки дня)**

### **А. Глобальные технические правила № 1 (дверные замки и элементы крепления дверей) (пункт 18.1 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/AC.3/43

141. Сославшись на разрешение на разработку поправки 2 (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/43), представитель ЕС сообщил АС.3, что эти поправки предусматривают лишь незначительные изменения к нормативному тексту, которые необходимы для отражения поправок к Правилам № 11 ООН. В целом эти поправки одобрены GRSP и, по всей вероятности, будут вынесены на голосование в АС.3 на сессии в июне 2017 года.

### **В. Глобальные технические правила № 2 (всемирный цикл испытаний мотоциклов на выбросы (ВЦИМ)) (пункт 18.2 повестки дня)**

142. Представитель ЕС в качестве технического спонсора этих видов деятельности разъяснил, что НРГ по требованиям к экологическим и тяговым характеристикам (ТЭТХ), функционирующая в рамках GRPE, занимается разработкой поправок к ГТП № 2. Он напомнил АС.3, что в качестве точки отсчета было решено использовать уровень выбросов «Евро 5».

**С. Глобальные технические правила № 3  
(торможение мотоциклов) (пункт 18.3 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2017/51

143. Представитель Италии передал документ ECE/TRANS/WP.29/51, содержащий предложение о том, чтобы АС.3 дал разрешение на разработку поправки к ГТП № 3 при спонсорской поддержке его страны для согласования положений Глобальных технических правил № 3 с положениями Правил № 78 в интересах обеспечения устойчивости систем АБС к воздействию электромагнитных помех, введения требований об эффективности систем АБС транспортных средств категории 3–5 (трехколесных транспортных средств) и использования единообразных требований относительно такого оборудования, как электронная система стоп-сигнала и средства деактивации функции АБС, при его наличии. Эта поправка направлена на согласование глобальных технических правил с последними поправками к Правилам № 78 ООН и была представлена на рассмотрение АС.3.

144. АС.3 принял документ ECE/TRANS/WP.29/2017/51 и поручил секретариату воспроизвести его в качестве документа АС.3 к пятидесятой сессии АС.3 в июне 2017 года.

**Д. Глобальные технические правила № 6  
(безопасные стекловые материалы) (пункт 18.4 повестки дня)**

145. Представитель Республики Корея сообщил о ходе работы НРГ по стеклам для панорамных люков автомобилей (СПЛА), связанной с подготовкой поправки к ГТП № 6. Он пояснил, что основное назначение этой поправки заключается в том, чтобы уточнить область применения ГТП № 6 и включить в нее стекла для панорамных люков автомобилей, а также четко определить точки удара для испытания на удар стальным шаром на основе предложения, представленного КСАОД в адрес GRSG в 2014 году. Он напомнил АС.3, что мандат НРГ был продлен до июня 2018 года в ходе сессии WP.29 в ноябре прошлого года, с тем чтобы обеспечить учет результатов научных исследований, проведенных в Соединенных Штатах Америки. Он добавил, что в этом году НАБДД приступит к исследованию для определения основных причин повреждения панорамных люков, включая анализ трещин и соответствующий обзор. Седьмое совещание состоится 24 апреля в преддверии предстоящего совещания GRSG. В заключение он отметил, что на этом совещании НРГ ожидает от эксперта от НАБДД информацию о ходе исследований, связанных со стеклами для панорамных люков автомобилей.

**Е. Глобальные технические правила № 7 (подголовники)  
(пункт 18.5 повестки дня)**

146. Председатель НРГ по этапу 2 ГТП № 7, касающихся подголовников, напомнил АС.3 о том, что работа по установлению критериев травмирования на основе биомеханических данных не дала конкретных результатов и что деятельность Группы была приостановлена примерно на 18 месяцев. По всей вероятности, новые данные не будут представлены до конца 2017 года и в этой связи, возможно, на вооружение необходимо будет взять иной подход.

147. АС.3 решил, что этот вопрос должен обсуждаться в рамках GRSP, которая представит свой доклад на пятидесятой сессии АС.3 в июне. Срок действия мандата неофициальной рабочей группы был продлен до июня 2018 года.

## **Ф. Глобальные технические правила № 9 (безопасность пешеходов) (пункт 18.6 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/AC.3/45

148. Представитель Соединенных Штатов Америки сообщил AC.3 о том, что GSRP согласилась признать контрольные значения для оценки травм (КЗОТ) в интересах активизации работы на этапе 2 и включить концепцию ударного элемента гибкой модели ноги пешехода (FlexPLI) и новое усовершенствованное испытание бампера, предложенное Целевой группой по зоне испытания бампера. Что касается нового испытания на удар с использованием модели головы, то, по его мнению, в этой связи потребуется дальнейший анализ, поэтому предлагаемое изменение на данном этапе Соединенными Штатами Америки не может быть принято.

149. Представитель Республики Корея проинформировал AC.3 о ходе работы Целевой группы (ЦГ), связанной с введением положений об активных складных системах в зоне капота. Он отметил, что 7 и 8 февраля в Париже состоялось первое совещание с участием более 35 человек (включая представителей пяти Договаривающихся сторон), которые присутствовали лично либо принимали участие в работе совещания в режиме интернет-конференции. Он пояснил, что на этом совещании ЦГ подробно обсудила и согласовала основные вопросы и представила существующие и актуальные протоколы; она определила, в частности, i) рамки обсуждения и ii) краткое наименование ЦГ, а именно «ЦГ по складной системе защиты пешеходов» (ССЗП). Кроме того, он указал, что ЦГ рассмотрела вопрос о том, какие вопросы следует включить в программу работы, и решила возобновить обсуждения по этой теме на втором совещании, которое состоится 28 и 29 марта в Париже. В заключение он отметил, что его страна в качестве Председателя ЦГ хотела бы обратиться ко всем заинтересованным Договаривающимся сторонам и соответствующим участникам с просьбой принимать активное участие в работе Группы и оказывать ей активную поддержку.

## **Г. Глобальные технические правила № 15 (всемирные согласованные процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ) – этап 2) (пункт 18.7 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/AC.3/44

150. В качестве технического спонсора деятельности НРГ по ВПИМ в рамках GRPE на втором этапе представитель Японии сообщил о ходе этой работы. Он пояснил, что на сессии в январе 2017 года GRPE приняла два предложения, а именно: проект новых ГТП, касающихся процедуры испытания на выбросы в результате испарения в рамках ВПИМ (ВПИМ-Испарение) и поправки к ГТП № 15. Он пояснил, что Целевая группа, занимающаяся транспонированием ВПИМ в Соглашение 1958 года, провела первое совещание в феврале 2017 года и должна представить «дорожную карту» на следующей сессии GRPE в июне 2017 года.

## **Н. Глобальные технические правила № 16 (шины) (пункт 18.8 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2017/52

151. Представитель Российской Федерации передал документ ECE/TRANS/WP.29/2017/52 с предложением о том, чтобы AC.3 дал разрешение на разработку поправки к ГТП № 16 в два этапа (этап 2А и этап 2В) при спонсорской поддержке его страны. Он также напомнил о цели документа WP.29-170-12 с положениями о круге ведения НРГ по ГТП, касающимся шин, и прогрессе, достигнутом этой Группой. Он отметил вклад различных Договаривающихся сторон и ЕТОПОК, в

том числе вклад эксперта от Китая, и предложил всем заинтересованным участникам посетить Москву в июне для участия в работе совещания неофициальной группы.

152. Секретариат напомнил о цели Компендиума потенциальных ГТП и призвал все Договаривающиеся Стороны включать в него свои национальные стандарты и правила, касающиеся шин, в целях согласования неофициальной рабочей группой по шинам.

153. АС.3 принял документ ECE/TRANS/WP.29/2017/52 и поручил секретариату воспроизвести его в качестве документа АС.3 для пятидесятой сессии АС.3 в июне 2017 года.

## **I. Проект глобальных технических правил, касающихся безопасности электромобилей (БЭМ) (пункт 18.9 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2016/30  
ECE/TRANS/WP.29/2015/107  
ECE/TRANS/WP.29/2014/87  
ECE/TRANS/WP.29/2012/122  
ECE/TRANS/WP.29/2012/121  
ECE/TRANS/WP.29/АС.3/32  
неофициальный документ: WP.29-171-33

154. Представитель Соединенных Штатов Америки в качестве Председателя НРГ по БЭМ представил пятый доклад группы о ходе ее работы (WP.29-171-33). Он отметил, что работа НРГ считается завершенной за исключением нескольких технических вопросов, касающихся транспортных средств большой грузоподъемности, которые экспертам еще надлежит согласовать. Он отметил, что несогласованный текст будет оставаться в квадратных скобках в официальном документе, представленном на сессии GRSP в мае 2017 года, и что в то же время НРГ передаст неофициальный документ для согласования этих формулировок. Кроме того, он пояснил, что продолжается важная работа над вопросами, касающимися теплового рассеяния и методов инициирования (это совершенно иные технические вопросы). В этой связи он добавил, что их обсуждение будет продолжено в рамках этапа 2, который начнется сразу после принятия ГТП по БЭМ, подготовленных на этапе 1, Всемирным форумом WP.29, по всей вероятности, на сессии АС.3 в ноябре 2017 года. В заключение он запросил согласия АС.3 на продление срока действия мандата НРГ до декабря 2017 года.

155. АС.3 одобрил предложение о продлении мандата и поручил секретариату распространить документ WP.29-171-33 под официальным условным обозначением.

## **J. Проект глобальных технических правил, касающихся бесшумных автотранспортных средств (БАТС) (пункт 18.10 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/АС.3/33

156. Эксперт от Соединенных Штатов Америки в качестве председателя НРГ по разработке глобальных технических правил (ГТП), касающихся бесшумных транспортных средств (БАТС), напомнил о своем заявлении на предыдущей сессии АС.3 об опубликовании в ноябре 2016 года Национальных правил США о минимальных требованиях в отношении звука для гибридных транспортных средств и электромобилей. Он напомнил также, что Всемирный форум согласился продлить мандат НРГ по ГТП, касающимся БАТС, до декабря 2018 года. Он сообщил о существующих в стране процедурах вступления в силу национальных правил и отметил, что их применение начнется 21 марта 2017 года с учетом того, что период введения в действие будет приходиться на

2019–2020 годы ([www.regulations.gov/docket?D=NHTSA-2016-0125](http://www.regulations.gov/docket?D=NHTSA-2016-0125)). Далее он отметил, что НРГ по ГТП, касающимся БАТС, вскоре возобновит свою работу и проведет подробный анализ различий между Правилами № 138 ООН по БАТС и национальными правилами США для подготовки компромиссных формулировок для ГТП.

## **XXI. Пункты, по которым следует продолжить или начать обмен мнениями и данными (пункт 19 повестки дня)**

### **A. Согласование испытаний на боковой удар (пункт 19.1 повестки дня)**

#### **1. Манекены для испытания на боковой удар (пункт 19.1 а) повестки дня)**

157. Представитель Соединенных Штатов Америки проинформировал АС.3 о том, что работа, связанная с женским манекеном 5-го перцентиля, была сопряжена с задержками вследствие изменения конструкции компонентов и частей. Кроме того, он пояснил, что Группа возобновит работу в целях завершения проекта добавления к Общей резолюции № 1, с тем чтобы включить в него технические характеристики манекена 50-го перцентиля, предназначенного для испытания на боковой удар (WorldSID). В этой связи он запросил согласия АС.3 на продление срока действия мандата НРГ до декабря 2017 года. АС.3 одобрил эту просьбу.

#### **2. Боковой удар о столб (пункт 19.1 б) повестки дня)**

158. По этому пункту повестки дня никакие вопросы не затрагивались.

### **B. Электромобили и окружающая среда (ЭМОС) (пункт 19.2 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/AC.3/46

159. Представитель Канады от имени руководства НРГ по ЭМОС представил обновленную информацию о последних мероприятиях Группы. Он указал, что после сессии WP.29, состоявшейся в ноябре 2016 года, когда WP.29 одобрил часть В мандата по ЭМОС и предложение о продолжении работы Группы, НРГ по ЭМОС провела одно совещание.

160. Он сообщил АС.3, что двадцать первое совещание НРГ по ЭМОС состоялось 11 января 2017 года в Женеве. Его продолжительность составила половину рабочего дня, и оно было посвящено обзору результатов, достигнутых в рамках части А мандата, а также определению направления работы в контексте части В мандата. Он отметил, что НРГ по ЭМОС запланировала двухдневное совещание, которое состоится в Анн-Арбор, штат Мичиган, 10 и 11 апреля 2017 года. На этом совещании НРГ по ЭМОС в официальном порядке приступит к разработке ГТП, касающихся определения мощности электромобилей; продолжит обмен научной информацией о сроке службы аккумуляторов электромобилей и разработает план взаимодействия с Группой экспертов по энергоэффективности (ГЭЭ) для будущего сотрудничества в рамках метода указания энергопотребления электромобилей. Он отметил также, что НРГ по ЭМОС продолжила регулярное взаимодействие с НРГ по ВПИМ для обеспечения взаимодополняемости и во избежание дублирования усилий в деятельности обеих групп. В заключение он заявил, что после апрельского совещания в Анн-Арборе НРГ по ЭМОС планирует провести совещание в Женеве в течение половины рабочего дня на той неделе в июне 2017 года, когда будет проводиться сессия GRPE, а затем еще одно двухдневное совещание в Австрии в октябре 2017 года.

**С. Технические требования к объемному механизму определения точки Н (пункт 19.3 повестки дня)**

161. Никакой новой информации по этому вопросу представлено не было.

**Д. Транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ) (ГТП № 13) – этап 2 (пункт 19.4 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2017/56

162. Представитель ЕС внес предложение о разрешении на разработку Глобальных технических правил на этапе 2. Он пояснил необходимость перехода к этапу 2 потребностью в доработке оставшихся вопросов, в том числе касающихся квалификационных испытаний материалов. Он пояснил, что Республика Корея, Япония и Европейский союз выступают спонсорами на этапе 2. Вместе с тем он уточнил, что ожидается и приветствуется вклад Соединенных Штатов Америки, Китая и других Договаривающихся сторон и что Объединенный исследовательский центр (ОИЦ) Европейской комиссии готов передать соответствующую дополнительную информацию.

163. АС.3 принял документ ECE/TRANS/WP.29/2017/56 и поручил секретариату распространить его в качестве документа АС.3.

**XXII. Прочие вопросы (пункт 20 повестки дня)**

**Предложение по поправкам к Специальной резолюции № 2 (пункт 20.1 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ: WP.29-171-15

164. Представитель МОПАП передал документ WP.29-171-15 с предложением о внесении поправок в Специальную резолюцию № 2 (ECE/TRANS/WP.29/2016/65). Он сообщил, что МОПАП, представляющая глобальную отрасль автомобилестроения, вновь подтвердила свою решительную поддержку Специальной резолюции 2, которая является важным шагом в обеспечении более эффективного функционирования Соглашения 1998 года.

165. Он отметил, что в документе WP.29-171-15 были учтены замечания, сделанные на сессии АС.3 в марте 2016 года. Он указал, что дальнейшая работа может позволить прояснить такие понятия, как альтернативы, модули и варианты. Он обратил особое внимание на позицию МОПАП, в соответствии с которой эти уточнения станут еще одним шагом вперед и послужат вкладом в разработку новых или пересмотренных глобальных технических правил.

166. Из-за нехватки времени АС.3 не завершил рассмотрение этого пункта, но решил выделить для него больше времени и возобновить его рассмотрение на сессии в июне 2017 года. Договаривающимся сторонам было предложено подготовить соответствующие материалы.

**D. Административный комитет Соглашения 1997 года (АС.4)**

**XXIII. Учреждение Комитета АС.4 и выборы должностных лиц на 2017 год (пункт 21 повестки дня)**

167. Административный комитет (АС.4) не проводил совещания по причине отсутствия кворума.

168. Представитель Российской Федерации предложил секретариату подумать над тем, каким образом обеспечить присутствие Договаривающихся сторон на сессиях Административного комитета Соглашения 1997 года (АС.4).

169. Далее представитель Российской Федерации просил секретариат подготовить сводный документ с поправками по пункту 22 повестки дня для рассмотрения Всемирным форумом на его 172-й сессии в июне 2017 года.

**XXIV. Поправки к предписаниям № 1 и 2 (пункт 22 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2013/132/Rev.1  
ECE/TRANS/WP.29/2016/87  
ECE/TRANS/WP.29/2017/47  
ECE/TRANS/WP.29/2013/133/Rev.1  
ECE/TRANS/WP.29/2016/88  
ECE/TRANS/WP.29/2017/48  
неофициальный документ: WP.29-171-22

170. Никакой дальнейшей дополнительной информации, помимо информации по пункту 7.2 повестки дня, представлено не было (см. пункты 92 и 93 выше).

**XXV. Введение требований, касающихся испытательного оборудования, квалификации и подготовки инспекторов, а также контроля за испытательными центрами (пункт 23 повестки дня)**

171. Никакой дополнительной информации, помимо информации по пункту 7.3 повестки дня, представлено не было (см. пункт 99 выше).

**XXVI. Прочие вопросы (пункт 24 повестки дня)**

172. Никакие вопросы по этому пункту повестки дня не затрагивались.



## Приложение I

### Перечень неофициальных документов (WP.29-171-...), распространенных без условного обозначения в ходе 171-й сессии

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
1	Секретариатом	2.2	A	WP.29, рабочие группы, неофициальные рабочие группы и функции председателя	a)
2	Секретариатом	1	A	Сводная повестка дня, включая неофициальные документы	a)
3	Европейским союзом	4.9.2 – 4.9.6, 4.9.8, 4.9.10, 4.9.14 – 4.9.17, 4.9.20 – 4.9.24	A	Предложение по поправкам к правилам № 4, 6, 7, 19, 23, 38, 48, 50, 77, 87, 91, 98, 112, 113, 119 и 123	e)
4	Европейским союзом	4.9.21	A	Предложение по внесению поправок в предложение по дополнению 7 к поправкам серии 01 к Правилам № 113 (фары, испускающие симметричный луч ближнего света), содержащееся в документе ECE/TRANS/WP.29/2017/39	e)
5	МОПАП	4.8.8	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/2017/18 (проект поправок серии 03 к Правилам № 118)	a)
6	Рабочей группой по вопросам торжования и ходовой части (GRRF)	4.7.3	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/2017/10	b)
7	Секретариатом	4.1	A	Электронный обмен информацией об органах по официальному утверждению типа и технических службах	b)
8	Секретариатом	12 и 15	A	Исполнительный комитет Соглашения 1998 года: сорок восьмая сессия  1. Учреждение Исполнительного комитета АС.3 (пункт 12)  2. Рассмотрение и голосование в рамках АС.3 (пункт 15)	a)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
9	Секретариатом	13	A	Статус Соглашения 1998 года о глобальном регистре и о компендиуме потенциальных правил – положение в связи с приоритетами и предложениями о разработке ГТП ООН по состоянию на 8 марта 2017 года	a)
10	ВОЗ	8.4	A	Документ для обсуждения целей и показателей в области безопасности дорожного движения	a)
11	Неофициальной рабочей группой по МОУТКТС	4.3	A	Проект предложения по Правилам № 0 ООН, касающимся международного официального утверждения типа комплектного транспортного средства	d)
12	Неофициальной рабочей группой по МОУТКТС	4.3	A	Доклад для WP.29 о работе двадцать третьего совещания неофициальной группы по МОУТКТС	a)
13	Европейским союзом	4.2.2	A	Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/2017/53. Проект общих руководящих принципов, касающихся регламентирующих процедур ООН и переходных положений в правилах ООН	d)
14	МОПАП	17	A	Программа работы в рамках Соглашения 1998 года	a)
15	МОПАП	20.1	A	Предложение по поправкам к Специальной резолюции № 2	c)
16	НРГ по ДЕТА	4.5	A	Проект предложения по закупке ДЕТА с использованием процедуры закупки из одного источника	a)
17	НРГ по ПТО	7.2	A	Проект предложения по переходным положениям в предписаниях № 1 и 2, прилагаемых к Венскому соглашению 1997 года	d)
18	НРГ по ПТО	7.2	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/2016/87	d)
19	НРГ по ПТО	7.2	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/2016/88	d)

№	Представлен	Пункт по- вестки дня	Язык	Название	Стадия
20	НРГ по ПТО	7.3	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/2017/49	d)
21	НРГ по ПТО	7.3	A	Предложения по новому предписанию о периодических технических осмотрах механических транспортных средств, двигатели которых работают на сжатом природном газе (КПГ) и/или сжиженном природном газе (СПГ)	d)
22	Секретариатом	22	A	Девятая сессия Административного комитета АС.4	a)
23	Секретариатом	8.5	A	Предложения, принятые на сессии в ноябре 2016 года, и положение в связи с их вступлением в силу	a)
24	НРГ по МОУТКТС	4.2.2	A	Пересмотренные общие руководящие принципы, касающиеся регламентирующих процедур ООН и переходных положений в правилах ООН	d)
25	НРГ по МОУТКТС	4.3	A	Пересмотренные пояснения к Правилам № 0 ООН, касающимся международного официального утверждения типа комплектного транспортного средства: вопросы и ответы	d)
26	НРГ по ПТО	7.1	A	Доклад для WP.29 о результатах шестого совещания неофициальной группы по периодическим техническим осмотрам	a)
27	Российской Федерацией	4.10.1, 4.10.2, 4.10.3	A	Предложение в отношении документов ECE/TRANS/WP.29/2017/42, .../43 и .../44	a)
28	МОПАП	4.7.3	A	Предложение по переходным положениям для включения в Правила № 79 ООН (ECE/TRANS/WP29/2017/10 с поправками, содержащимися в документе WP29-171-06)	a)
29	ЕС и Японией	17	A	Предварительный проект новой программы работы, предложенный ЕС и Японией на основе приложения II к документу ECE/TRANS/WP.29/1126	a)

<i>№</i>	<i>Представлен</i>	<i>Пункт по- вестки дня</i>	<i>Язык</i>	<i>Название</i>	<i>Стадия</i>
30	Секретариатом	17	A	Решение относительно использо- вания термина «ГТП ООН»	b)
31	Секретариатом	2.4	A	Стратегия Комитета по внут- реннему транспорту	a)
32	Секретариатом	2.4	A	Перечень основных решений КВТ	a)
33	НРГ по ГТП, касающимся БЭМ	18.9	A	Глобальные технические пра- вила, касающиеся безопасно- сти электромобилей (ГТП, ка- сающиеся БЭМ)	d)
34	Японией	4.7.3	A	Обеспокоенность по поводу пе- реходных положений в поправ- ках к Правилам № 79 ООН для всех транспортных средств	a)
35	Евразийской эко- номической ко- миссией		A	Тезисы выступления	a)
36	Малайзией		A	Тезисы выступления	a)
37	Всемирной орга- низацией здраво- охранения	8.4	A	Разработка глобальных целей и показателей в области безопас- ности дорожного движения: процесс и прогресс	a)

*Примечания:*

- a) Рассмотрение завершено, либо документ подлежит замене.
- b) Принят.
- c) Будет рассмотрен на следующей сессии в качестве неофициального документа.
- d) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии в качестве официального документа.
- e) Передан ответственной РГ для рассмотрения.

## Приложение II

### Статус Соглашения 1998 года о Глобальном регистре и Компендиуме потенциальных правил\*

#### Положение в связи с приоритетами и предложениями о разработке ГТП по состоянию на 8 марта 2017 года

##### GRRF

<i>Пункт</i>	<i>Неофициальная группа (Да–Нет)/ Председатель и заместитель Председателя</i>	<i>Технический спонсор</i>	<i>Официальное предложение (ECE/TRANS/WP.29/...)</i>	<i>Предложение по проекту ГТП (ECE/TRANS/WP.29/...)</i>	<i>Состояние дел/замечания</i>
[Поправка 3] к ГТП № 3 ООН (системы торможения мотоциклов)	–	Италия	2017/51	–	Запрос о разрешении на разработку поправки 3 к ГТП № 3, принятый АС.3 в марте 2017 года
[Поправка 2] к ГТП № 16 ООН (шины)	Да/Российская Федерация	Российская Федерация	2017/52	–	Запрос о разрешении на разработку поправки 2 к ГТП № 16 ООН, принятый АС.3 в марте 2017 года

##### GRSP

<i>Пункт</i>	<i>Неофициальная группа (Да–Нет)/ Председатель и заместитель Председателя</i>	<i>Технический спонсор</i>	<i>Официальное предложение (ECE/TRANS/WP.29/...)</i>	<i>Предложение по проекту ГТП (ECE/TRANS/WP.29/...)</i>	<i>Состояние дел/замечания</i>
Поправка 2 к ГТП № 1	Нет	ЕС		АС.3/43 GRSP/2016/17	GRSP рекомендовала предложение по поправкам и свой окончательный доклад на сессии АС.3 в июне 2017 года.
Этап 2 разработки ГТП № 7 (подготовники)	Да/Соединенное Королевство	Япония	АС.3/25/Rev.1	2014/86  (четвертый доклад о ходе работы)  GRSP/2015/34 (проект ГТП ООН)	GRSP, как ожидается, возобновит обсуждение по всем вопросам, включая проект добавления 1 к ОР.1, на своей сессии в мае 2017 года. АС.3 согласился продлить мандат НРГ до июня 2018 года.

\* Информация о Договаривающихся сторонах (36), Глобальном регистре и Компендиуме потенциальных правил содержится в документе ECE/TRANS/WP.29/1073/Rev.18.

<i>Пункт</i>	<i>Неофициальная группа (Да–Нет)/ Председатель и заместитель Председателя</i>	<i>Технический спонсор</i>	<i>Официальное предложение (ECE/TRANS/WP.29/...)</i>	<i>Предложение по проекту ГТП (ECE/TRANS/WP.29/...)</i>	<i>Состояние дел/замечания</i>
Поправка 2 – этап 2 разработки ГТП № 9 (Flex-PLI) (безопасность пешеходов)	Да/Германия/ Япония	Германия/ Япония	АС.3/24	GRSP/2014/15 (проект ГТП) GRSP/2017/3 GRSP/2015/2 GRSP/2014/16 (пятый доклад о ходе работы) GRSP/2015/2	На своей сессии в мае 2017 года GRSP возобновит обсуждение КЗОТ и проекта ГТП вместе с предложением относительно испытания бампера.
Поправка 3 к ГТП № 9		Нидерланды	АС.3/31	GRSP/2012/2 GRSP/2014/5	GRSP обсудит предложение о точках соприкосновения ударных элементов модели головы на своей сессии в мае 2017 года применительно к этапу 2 ГТП.
Поправка 4 к ГТП № 9		Республика Корея		АС.3/45	GRSP возобновит рассмотрение вопроса о возможном предложении по поправкам к ГТП с целью введения процедуры испытания складных систем внешней поверхности для обеспечения адекватной защиты пешеходов.
Этап 2 разработки ГТП № 13 (ТСВТЭ)		Япония, Республика Корея и Европейский союз		2017/56	Предложение о разрешении на разработку ГТП на этапе 2 было принято АС.3 на его сессии в марте 2017 года.
ГТП № 14 (БУС)	Да/Австралия	Австралия	АС.3/28		Никакой новой информации на сессии АС.3 в марте 2017 года представлено не было.
ГТП, касающиеся БЭМ	Да/США/ ЕС/Япония/ Китай	ЕС/Япония/ США/Китай	АС.3/32	GRSP/2017/2 2012/121 (КВ) 2012/122 (первый доклад о ходе работы) 2014/87 (второй доклад о ходе работы) 2015/107 (третий доклад о ходе работы)	GRSP, как ожидается, завершит этап 1 к маю 2017 года и займется вопросами, требующими долгосрочных исследований, на этапе 2. АС.3 на сессии в марте 2017 года одобрил продление мандата до декабря 2017 года.

<i>Пункт</i>	<i>Неофициальная группа (Да–Нет)/ Председатель и заместитель Председателя</i>	<i>Технический спонсор</i>	<i>Официальное предложение (ECE/TRANS/WP.29/...)</i>	<i>Предложение по проекту ГТП (ECE/TRANS/WP.29/...) Состояние дел/замечания</i>
				2016/30 (четвертый доклад о ходе работы)

**GRPE**

<i>Пункт</i>	<i>Неофициальная группа (Да–Нет)/ Председатель и заместитель Председателя</i>	<i>Технический спонсор</i>	<i>Официальное предложение (ECE/TRANS/WP.29/...)</i>	<i>Предложение по проекту ГТП ООН (ECE/TRANS/WP.29/...) Состояние дел/замечания</i>
Поправки к ГТП № 2 ООН (ВЦИМ)	Да/ЕС (ТЭТХ)	ЕС	АС.3/36/Rev.1 (на основе 2015/113)	АС.3 был проинформирован о текущей работе НРГ по ТЭТХ, связанной с разработкой поправок к ГТП № 2 ООН.
Поправка 2 к ГТП № 15 ООН (ВПИМ)	Да/Германия (ВПИМ)	ЕС/Япония	АС.3/44 (на основе 2016/73)	АС.3 отметил, что поправка 2 к ГТП № 15 ООН будет представлена для рассмотрения на сессии в июне 2017 года.
Новые ГТП ООН, касающиеся процедуры испытания на выбросы в результате испарения, в рамках ВПИМ (ВПИМ-Испарение)	Да/Германия (ВПИМ)	ЕС/Япония	АС.3/44 (на основе 2016/73)	АС.3 отметил, что новые ГТП ООН (ВПИМ-Испарение) будут представлены для рассмотрения на сессии в июне 2017 года.
Электромобили и окружающая среда (ЭМОС)	Да/США/Китай/ Япония	Канада/ Китай/ЕС/ Япония/США	АС.3/46 (на основе 2016/116)	АС.3 был проинформирован о текущей работе НРГ по ЭМОС в части В мандата.

**GRB**

<i>Пункт</i>	<i>Неофициальная группа (Да–Нет)/ Председатель и заместитель Председателя</i>	<i>Технический спонсор</i>	<i>Официальное предложение (ECE/TRANS/WP.29/...)</i>	<i>Предложение по проекту ГТП ООН (ECE/TRANS/WP.29/...) Состояние дел/замечания</i>
Бесшумные автотранспортные средства	Да/США/ Япония	ЕС/Япония/ США	АС.3/33 (включая КВ)	АС.3 ожидает представления доклада о ходе работы НРГ по БАТС на своей сессии в июне 2017 года

## GRSG

<i>Пункт</i>	<i>Неофициальная группа (Да–Нет)/ Председатель и заместитель Председателя</i>	<i>Технический спонсор</i>	<i>Официальное предложение (ECE/TRANS/WP.29/...)/</i>	<i>Предложение по проекту ГТП ООН (ECE/TRANS/WP.29/...)</i>	<i>Состояние дел/замечания</i>
Стекла для панорамных люков автомобилей (СПЛА)	Да/Корея/ Германия	Корея	АС.3/41		АС.3 продлил мандат НРГ по СПЛА до июня 2018 года.

## Положение в связи с темами для обмена мнениями

<i>Рабочая группа</i>	<i>Пункт</i>	<i>Неофициальная группа (Да–Нет)/ Председатель и заместитель Председателя</i>	<i>Технический спонсор</i>	<i>Официальное предложение ECE/TRANS/WP.29/...</i>	<i>Состояние дел</i>
GRSP	Сопоставимость краш-тестов	<i>Нет</i>	Нет	---	Никакой новой информации представлено не было.
GRSP	Согласование манекенов для испытания на боковой удар	<i>Да</i>	США	2010/88 (второй доклад о ходе работы)	АС.3 заслушал информацию о достигнутом прогрессе в работе, связанной с женским манекеном пятого перцентиля, и отметил, что конструкцию манекена, возможно, потребуется изменить. АС.3 продлил мандат НРГ до декабря 2017 года.
WP.29	ИТС	<i>Нет</i>	---	---	Никакой новой информации АС.3 представлено не было.
WP.29	Электромобили и окружающая среда	<i>Да</i>	США, Канада, Китай, ЕС	---	АС.3 получил доклад о ходе работы НРГ по ЭМОС, в котором была отмечена надлежащая координация с действиями НРГ по ВПИМ. Предполагается, что GRPE представит доклад на сессии в июне 2016 года. АС.3 ожидает результатов по части А мандата к своей сессии в ноябре 2016 года.
WP.29	Новые технологии, которые еще не являются объектом регулирования	<i>Нет</i>	Нет	---	Состоялся обмен мнениями по приоритетам в работе в области новых технологий, включая функции автоматизированного вождения, системы связи транспортных средств, кибербезопасность и защиту данных.



## Приложение III

### Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29): рабочие группы, неофициальные рабочие группы и функции Председателя и заместителя Председателя (01/03/2017)

<i>Неофициальные рабочие группы</i>		<i>Председатель/ заместитель Председателя</i>	<i>Страна</i>	<i>Истечение срока действия мандата</i>
<b>WP.29</b>	<b>Всемирный форум</b>	<b>Г-н А. Эрарио</b>	<b>Италия</b>	2018 год
		<b>Г-н Б. Кисуленко</b>	<b>Россия</b>	
	Интеллектуальные транспортные системы (ИТС)	Г-н Х. Иномата Г-н И. Ярнольд	Япония Соединенное Королевство	2018 год
	Электронная база данных для обмена документацией об официальном утверждении типа (ДЕТА)	Г-н Паэслак	Германия	Март 2016 года
	Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС)	Г-н Т. Онода Г-жа М. Телиш Ромау	Япония ЕК	Июнь 2017 года
	Подгруппа по МОУТКТС в контексте Правил № 0 ООН	Г-н Т. Онода	Япония	Июнь 2017 года
	Подгруппа по МОУТКТС в контексте Соглашения 1958 года	Г-н Л. Эскобар	ЕК	Июнь 2017 года
	Рабочая группа по контролю за соблюдением	Г-н Е. Вондимне	США	2018 год
	Периодические технические осмотры (ПТО)	Г-н П. Стрикволд Г-н В. Комаров	Нидерланды Россия	Ноябрь 2017 года
<b>GRB</b>	<b>Шум</b>	<b>Г-н С. Фишё</b>	<b>Франция</b>	2018 год
		<b>Г-н А. Бочаров</b>		
		Бесшумные автотранспортные средства (ГТП по БАТС)	Г-н Е. Вондимне Г-н И. Сакамото	
	Бесшумные автотранспортные средства (Правила, касающиеся БАТС)	Г-н Б. Шюттлер Г-н Л.-Ф. Пардо Г-н И. Сакамото	Германия Франция Япония	Сентябрь 2017 года
<b>GRE</b>	<b>Освещение и световая сигнализация</b>	<b>Г-н М. Локюфьер</b>	<b>Бельгия</b>	2018 год
		<b>Г-н Д. Роверс</b>		
		Упрощение правил, касающихся устройств освещения и световой сигнализации (УПО)	Г-н М. Локюфьер	
	Видимость, ослепление и регулировка фар	Г-н Т. Таргосински	Польша	Ноябрь 2017 года

<i>Неофициальные рабочие группы</i>		<i>Председатель/ заместитель Председателя</i>	<i>Страна</i>	<i>Истечение срока действия мандата</i>
<b>GRPE</b>	<b>Энергия и загрязнение окружающей среды</b>	<b>Г-н А. Рейндерс</b> <b>Г-жа Р. Урдхвареше</b>	<b>Нидерланды</b> <b>Индия</b>	2018 год
	Требования к экологическим и тяговым характеристикам транспортных средств категории L (ТЭТХ)	Г-н А. Перуджо	ЕК	Декабрь 2020 года
	Электромобили и окружающая среда (ЭМОС)	Г-н М. Олечив Г-жа Ч. Чэнь Г-н К. Нарусава	США Китай Япония	Ноябрь 2018 года
	Программа измерения частиц (ПИЧ)	Г-н Дж. Мартини	ЕК	Июнь 2019 года
	Качество воздуха внутри транспортных средств (КВТС)	Г-н Ч. Лим Г-н Й. Гэ	Корея Китай	Ноябрь 2017 года
	Всемирные согласованные процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ на этапе 2)	Г-н Д. Кавано	Япония	Декабрь 2019 года
<b>GRRF</b>	<b>Торможение и ходовая часть</b>	<b>Г-н Б. Фрост</b> <b>Г-н А. Мураи</b>	<b>Соединенное Королевство Япония</b>	2018 год
	Составы модульных транспортных средств (СМТС)	Г-н А. Гуннериуссон	Швеция	Февраль 2019 года
	Сельскохозяйственные сцепные устройства и компоненты (СХСК)	Г-н А. Шауер	Германия	Сентябрь 2017 года
	Шины	Г-н А. Бочаров	Российская Федерация	Ноябрь 2018 года
	Автоматизированные функции рулевого управления (АФРУ)	Г-н К. Тайс <sup>2</sup> Г-н Х. Кубота <sup>1</sup>	Германия Япония	Сентябрь 2017 года
<b>GRSP</b>	<b>Пассивная безопасность</b>	<b>Г-н Н. Нгуен</b> <b>Г-н Чэ Ван Ли</b>	<b>США</b> <b>Корея</b>	2018 год
	Согласование манекенов для испытания на боковой удар	Г-н Д. Сутула	США	Декабрь 2017 года
	ГТП № 7 ООН, касающихся подголовников – разработка на этапе 2	Г-н Б. Фрост	Соединенное Королевство	Июнь 2018 года
	Детские удерживающие системы (ДУС)	Г-н П. Кастен	Франция	Декабрь 2017 года
	ГТП № 9 ООН по безопасности пешеходов: разработка на этапе 2	Г-н Р. Дамм	Германия	Декабрь 2017 года
	Безопасность электромобилей (БЭМ)	Г-н Н. Нгуен	США Китай и ЕС за- местители Председателя	Декабрь 2017 года
	Технические характеристики объемного механизма определения точки «Н»	Г-н Л. Мартинес	Испания	Будет определено позднее

<sup>2</sup> Г-н К. Тайс и г-н Х. Кубота являются сопредседателями НРГ по АФРУ.

<i>Неофициальные рабочие группы</i>		<i>Председатель/ заместитель Председателя</i>	<i>Страна</i>	<i>Истечение срока действия мандата</i>
ГТП № 13 ООН, касающиеся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах – подгруппа по вопросам безопасности (ТСВТЭ – ПГБ)		Будет определено позднее	Будет определено позднее	2020 год
<b>GRSG</b>	<b>Общая безопасность</b>	<b>Г-н А. Эрарио Г-н К. Хендершот</b>	<b>Италия Канада</b>	2018 год
Стекла для панорамных люков автомобилей (СПЛА)		Г-н С. Эом	Корея	Июнь 2018 года
Непосредственное поле обзора и системы обнаружения препятствий		Будет определено позднее	Будет определено позднее	Будет определено позднее

**Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29): административные/исполнительный комитеты и функции председателя (01/03/2017)**

<i>Комитеты</i>		<i>Председатель/ заместитель Председателя</i>	<i>Страна</i>	<i>Истечение срока действия мандата</i>
<b>АС.1</b>	<b>Административный комитет Соглашения 1958 года</b>	<b>Г-н А. Эрарио Г-н Б. Кисуленко</b>	<b>Италия Россия</b>	<b>Данные отсутствуют</b>
<b>АС.2</b>	<b>Административный комитет по координации работы</b>	<b>Г-н А. Эрарио</b>	<b>Италия</b>	<b>2018 год</b>
<b>АС.3</b>	<b>Исполнительный комитет Соглашения 1998 года</b>	<b>Г-н Х. Иномата Г-н И. Ярнольд Г-н Е. Вондимне</b>	<b>Япония Соединенное Королевство США</b>	<b>Данные отсутствуют</b>
<b>АС.4</b>	<b>Административный комитет Соглашения 1997 года</b>	<b>Будет определено позднее</b>	<b>Будет определено позднее</b>	<b>Данные отсутствуют</b>

## Приложение IV

### Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/2017/10 (сведенные воедино)

#### Поправки серии 02 к Правилам № 79 (механизмы рулевого управления)

Включить новый пункт 1.2.3 следующего содержания:

«1.2.3 системам рулевого управления, которые в силу своих функций определяются как системы АФРУ категории В2, С, D или Е в пунктах 2.3.4.1.3, 2.3.4.1.4, 2.3.4.1.5 или 2.3.4.1.6 соответственно, до тех пор, пока конкретные положения для этих систем не будут включены в настоящие Правила.».

Пункт 2.3.4.1 изменить следующим образом:

«2.3.4.1 "Автоматическая функция рулевого управления (АФРУ)" означает функцию в системе электронного контроля, когда приведение в действие системы рулевого управления может происходить в результате автоматической оценки сигналов, инициируемых на борту транспортного средства, возможно, в сочетании с пассивными элементами инфраструктуры, для обеспечения контроля в целях оказания помощи водителю.

2.3.4.1.1 "АФРУ категории А" означает функцию, которая срабатывает при скорости не более 10 км/ч для оказания помощи водителю по его команде при осуществлении маневров на низкой скорости или парковке.

2.3.4.1.2 "АФРУ категории В1" означает функцию, которая помогает водителю удерживать транспортное средство в пределах выбранной полосы движения, воздействуя на боковое перемещение транспортного средства.

2.3.4.1.3 "АФРУ категории В2" означает функцию, которая включается/активируется водителем и которая удерживает транспортное средство в пределах полосы его движения, воздействуя на боковое перемещение транспортного средства в течение продолжительных периодов времени без дальнейших команд/подтверждения со стороны водителя.

2.3.4.1.4 "АФРУ категории С" означает функцию, которая включается/активируется водителем и которая может обеспечивать выполнение одного бокового маневра (например, по смене полосы) по команде водителя.

2.3.4.1.5 "АФРУ категории D" означает функцию, которая включается/активируется водителем и которая способна указывать на возможность выполнения одного бокового маневра (например, по смене полосы), но выполняет эту функцию только после подтверждения водителем.

2.3.4.1.6 "АФРУ категории Е" означает функцию, которая включается/активируется водителем и которая непрерывно определяет наличие возможности маневра (например, по смене полосы) и выполняет эти маневры в течение продолжительных периодов времени дальнейших команд/подтверждения со стороны водителя.».

Пункт 2.3.4.2 изменить следующим образом:

- «2.3.4.2 "Корректировочная функция рулевого управления (КФРУ)" означает контрольную функцию в системе электронного контроля, в рамках которой в течение ограниченного промежутка времени изменение угла поворота одного или нескольких колес может обуславливаться автоматической оценкой сигналов, инициируемых на борту транспортного средства, с целью:
- a) компенсировать неожиданное изменение боковой силы, действующей на транспортное средство, либо
  - b) повысить устойчивость транспортного средства (например, при боковом ветре, различном коэффициенте трения колес о дорожную поверхность ("разница коэффициента трения  $\mu$ ")), либо
  - c) скорректировать траекторию транспортного средства при выходе из полосы движения (например, во избежание пересечения линии разметки или выезда за пределы проезжей части).».

Включить новые пункты 2.4.8–2.4.15 следующего содержания:

- «2.4.8 "Дистанционно управляемая парковка (ДУП)" означает АФРУ категории А, включаемую водителем и обеспечивающую парковку или маневрирование на низкой скорости. Включение производится с помощью дистанционного управления в непосредственной близости от транспортного средства.
- 2.4.9 "Указанный максимальный рабочий диапазон ДУП ( $S_{RCPmax}$ )" означает максимальное расстояние между ближайшей точкой механического транспортного средства и устройством дистанционного управления, на которое рассчитана АФРУ.
- 2.4.10 "Указанная максимальная скорость  $V_{smax}$ " означает максимальную скорость, на которую рассчитана АФРУ.
- 2.4.11 "Указанная минимальная скорость  $V_{smin}$ " означает минимальную скорость, на которую рассчитана АФРУ.
- 2.4.12 "Указанное максимальное боковое ускорение  $a_{usmax}$ " означает максимальное боковое ускорение, на которое рассчитана АФРУ.
- 2.4.13 АФРУ находится в режиме "выключено" (или "отключено"), когда исключена возможность воздействия этой функции на орган рулевого управления в целях оказания помощи водителю.
- 2.4.14 АФРУ находится в режиме ожидания, когда эта функция приведена в действие, но не все условия для ее задействования (например, условия функционирования системы, преднамеренные действия водителя) выполнены. В этом режиме система не готова к воздействию на орган рулевого управления в целях оказания помощи водителю.
- 2.4.15 АФРУ находится в активном режиме (или "активирована"), когда эта функция приведена в действие и условия для ее задействования выполнены. В этом режиме система непрерывно или прерывисто контролирует систему рулевого управления и оказывает воздействие или готова к оказанию воздействия на орган рулевого управления в целях оказания помощи водителю.».

Пункт 5.1.6.1 изменить следующим образом:

- «5.1.6.1 Система КФРУ должна удовлетворять требованиям приложения 6.».

*Включить новые пункты 5.1.6.1.1–5.1.6.1.4 следующего содержания:*

- «5.1.6.1.1 Каждое срабатывание КФРУ немедленно сигнализируется водителю при помощи оптического предупредительного сигнала, который остается включенным не менее одной секунды или до тех пор, пока обеспечивается компенсация, в зависимости от того, какой промежуток времени является более продолжительным.
- 5.1.6.1.2 В случае срабатывания КФРУ, которая основывается на оценке наличия и расположения маркировки или границ полосы движения, дополнительно применяются следующие положения:
- 5.1.6.1.2.1 В случае срабатывания в течение периода продолжительностью более:
- a) 10 с для транспортных средств категорий M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub> или
  - b) 30 с для транспортных средств категорий M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub> и N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>,
- включается акустический предупреждающий сигнал, который подается до окончания срабатывания.
- 5.1.6.1.2.2 Если функция корректировки последовательно срабатывает два или несколько раз в течение периода продолжительностью 180 с и если во время ее срабатывания отсутствует воздействие на рулевое управление со стороны водителя, то акустический предупреждающий сигнал должен подаваться системой во время второго и всех последующих срабатываний в течение периода продолжительностью 180 секунд. Начиная с третьего срабатывания (и последующих срабатываний) акустический предупреждающий сигнал должен подаваться не менее чем на 10 с дольше, чем предыдущий предупреждающий сигнал.
- 5.1.6.1.3 Рулевое усилие, необходимое водителю для того, чтобы взять на себя управление траекторией движения, обеспечивавшееся до этого системой, не должно превышать 50 Н для всего диапазона функционирования КФРУ.
- 5.1.6.1.4 Соответствие требованиям, указанным в пунктах 5.1.6.1.1, 5.1.6.1.2 и 5.1.6.1.3 в контексте КФРУ, которая основывается на оценке наличия и расположения маркировки или границ полосы движения, проверяют путем проведения соответствующего(их) испытания(ий) транспортного средства, указанного(ых) в приложении 8 к настоящим Правилам.»

*Включить новые пункты 5.4.1.2 и 5.4.1.3 следующего содержания:*

- «5.4.1.2 Оптические предупреждающие сигналы должны быть видимыми даже в дневное время суток и должны отличаться от других предупреждений; удовлетворительное состояние сигналов должно легко проверяться водителем с его места; несрабатывание любого элемента предупреждающих устройств не должно приводить к ограничению функционирования системы рулевого управления.
- 5.4.1.3 Акустические предупреждающие сигналы подаются при помощи постоянного или прерывистого звукового сигнала либо голосовой информацией. В последнем случае изготовитель должен обеспечить использование для целей оповещения языка(ов) той страны, на рынке которой осуществляется реализация транспортного средства. Акустическое предупреждение должно легко распознаваться водителем.»

*Пункт 5.4.1.2 (прежний), изменить нумерацию на 5.4.1.4.*

Включить новый пункт 5.6 следующего содержания:

- «5.6 Положения об АФРУ
- Любая АФРУ должна удовлетворять требованиям приложения 6.
- 5.6.1 Специальные положения об АФРУ категории А
- Любая АФРУ категории А должна удовлетворять нижеследующим требованиям.
- 5.6.1.1 Общие положения
- 5.6.1.1.1 Система должна функционировать только при скорости до 10 км/ч (с допуском +2 км/ч).
- 5.6.1.1.2 Эта система должна приводиться в активное состояние только посредством преднамеренного действия водителя и при выполнении условий ее функционирования (надлежащая работа всех сопутствующих функций, т.е., например, торможения, ускорения, рулевого управления, видеокамеры/радар/лидара).
- 5.6.1.1.3 Должна быть обеспечена возможность деактивации системы водителем в любое время.
- 5.6.1.1.4 Если система включает в себя акселератор и/или устройство управления торможением транспортного средства, то транспортное средство должно быть оснащено устройством для обнаружения препятствия (например, транспортное средство, пешеход) в зоне совершения маневра и немедленной остановки транспортного средства во избежание столкновения\*.

---

\* До принятия решения о единообразных процедурах испытания изготовитель должен представить технической службе документацию и свидетельства о соблюдении этих положений. Содержание этой информации рассматривается и согласовывается технической службой и изготовителем транспортного средства.

- 5.6.1.1.5 Каждое включение этой системы указывается водителю. Любое отключение режима управления должно сигнализироваться водителю с помощью непродолжительного, но отчетливого оптического предупреждающего сигнала, а также акустического сигнала или тактильного предупреждающего сигнала (за исключением сигнала, размещенного на органе рулевого управления и подаваемого при маневрировании на парковке).
- Что касается ДУП, то вышеприведенные требования в отношении предупреждения водителя должны выполняться путем подачи оптического предупреждающего сигнала по крайней мере на устройстве дистанционного управления.
- 5.6.1.2 Дополнительные положения о ДУП
- 5.6.1.2.1 Парковочные маневры инициируются водителем, но контролируются системой. Непосредственное воздействие на угол поворота рулевого колеса, значение ускорения и замедление с помощью устройства дистанционного управления должны быть исключены.
- 5.6.1.2.2 Во время парковочного маневра требуется постоянная активация устройства дистанционного управления водителем.
- 5.6.1.2.3 Если постоянная активация прервана или расстояние между транспортным средством и устройством дистанционного управления превышает установленный максимальный рабочий диапазон ДУП ( $S_{RCPmax}$ ) либо если происходит потеря сигнала между устройством дистанционного управления и транспортным средством, то транспортное средство должно немедленно останавливаться.

- 5.6.1.2.4 При открытии двери или багажника транспортного средства во время совершения парковочного маневра оно должно немедленно останавливаться.
- 5.6.1.2.5 Если транспортное средство заняло свое окончательное стояночное положение либо автоматически, либо при подтверждении водителем и его переключатель "запуск/работа двигателя" находится в выключенном состоянии, то автоматически задействуется стояночная тормозная система.
- 5.6.1.2.6 В любой момент времени, когда в процессе маневрирования на парковке транспортное средство останавливается, функция ДУП препятствует откату транспортного средства.
- 5.6.1.2.7 Указанный максимальный рабочий диапазон ДУП не должен превышать 6 м.
- 5.6.1.2.8 Система должна быть сконструирована таким образом, чтобы она была защищена от несанкционированного срабатывания или функционирования систем ДУП и от вмешательства в ее работу.
- 5.6.1.3 Данные о системе
- 5.6.1.3.1 Вместе с пакетом документации, требуемой в соответствии с приложением 6 к настоящим Правилам, во время официального утверждения типа технической службе должны быть предоставлены следующие данные:
- 5.6.1.3.1.1 значение указанного максимального рабочего диапазона ДУП ( $S_{RCPmax}$ );
- 5.6.1.3.1.2 условия, при которых эта система может быть активирована, т.е. когда выполнены условия функционирования системы;
- 5.6.1.3.1.3 в случае систем ДУП изготовитель должен предоставлять техническим органам разъяснение в отношении того, каким образом соответствующая система защищена от несанкционированного срабатывания.
- 5.6.2 Специальные положения об АФРУ категории В1
- Любая АФРУ категории В1 должна отвечать нижеследующим требованиям.
- 5.6.2.1 Общие положения
- 5.6.2.1.1 Активированная система должна в любой момент – в пределах граничных условий – исключать пересечение транспортным средством маркировки полосы движения при боковом ускорении, величина которого меньше максимального бокового ускорения, указанного изготовителем транспортного средства  $a_{y_{max}}$ .
- Система может допускать превышение указанного значения  $a_{y_{max}}$  не более чем на  $0,3 \text{ м/с}^2$ ; при этом не допускается превышения максимальной величины, указанной в таблице пункта 5.6.2.1.3 настоящих Правил.
- 5.6.2.1.2 Транспортное средство должно быть оснащено устройством, позволяющим водителю активировать (режим ожидания) и деактивировать (режим "ВЫКЛ.") эту систему. Должна быть обеспечена возможность деактивировать систему в любое время однократным воздействием со стороны водителя. После такого воздействия система должна переходить в активный режим только в результате преднамеренного воздействия на нее водителем.



5.6.2.1.3 Система должна быть сконструирована таким образом, чтобы во время ее функционирования исключалась возможность чрезмерного вмешательства в рулевое управление, с тем чтобы обеспечить способность водителя управлять транспортным средством и избежать неожиданного изменения поведения транспортного средства. Это обеспечивается путем выполнения следующих требований:

- a) рулевое усилие, необходимое водителю для того, чтобы взять на себя управление траекторией движения, обеспечиваемое до этого системой, не должно превышать 50 Н;
- b) указанное максимальное боковое ускорение  $a_{u_{\max}}$  должно находиться в пределах, определенных в следующей таблице:

Для транспортных средств категорий  $M_1$ ,  $N_1$

Диапазон скоростей	10–60 км/ч	>60–100 км/ч	>100–130 км/ч	>130 км/ч
Максимальная величина для указанного максимального бокового ускорения	3 м/с <sup>2</sup>	3 м/с <sup>2</sup>	3 м/с <sup>2</sup>	3 м/с <sup>2</sup>
Минимальная величина для указанного максимального бокового ускорения	0 м/с <sup>2</sup>	0,5 м/с <sup>2</sup>	0,8 м/с <sup>2</sup>	0,3 м/с <sup>2</sup>

Для транспортных средств категорий  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$ ,  $N_3$

Диапазон скоростей	10–30 км/ч	>30–60 км/ч	>60 км/ч
Максимальная величина для указанного максимального бокового ускорения	2,5 м/с <sup>2</sup>	2,5 м/с <sup>2</sup>	2,5 м/с <sup>2</sup>
Минимальная величина для указанного максимального бокового ускорения	0 м/с <sup>2</sup>	0,3 м/с <sup>2</sup>	0,5 м/с <sup>2</sup>

- c) скользящее среднее значение в течение половины секунды для бокового рывка, обеспечиваемого системой, не должно превышать 5 м/с<sup>3</sup>.

5.6.2.1.4 Соответствие требованиям, указанным в пунктах 5.6.2.1.1 и 5.6.2.1.3 настоящих Правил, проверяют путем проведения соответствующего(их) испытания(й) транспортного средства, указанного(ых) в приложении 8 к настоящим Правилам.

5.6.2.2 Функционирование АФРУ категории В1

5.6.2.2.1 Если система находится в активном состоянии, то водителю подается оптический сигнал.

5.6.2.2.2 Когда система находится в режиме ожидания, водителю подается соответствующий оптический сигнал.

5.6.2.2.3 Когда система достигает граничных условий, указанных в пункте 5.6.2.3.1.1 настоящих Правил (например, указанного максимального бокового ускорения  $a_{u_{\max}}$ ), а также как при отсутствии какого-либо воздействия на рулевое управление со стороны водителя, так и при одновременном пересечении одной из передних шин транспортного средства маркировки полосы движения, система должна по-прежнему оказывать поддержку водителю и четко информировать

мировать его о своем состоянии посредством оптического предупреждающего сигнала, а также дополнительного акустического или тактильного предупреждающего сигнала.

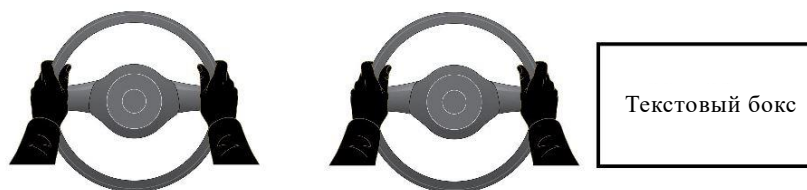
В случае транспортных средств категорий M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, и N<sub>3</sub> вышеизложенное требование о предупреждении считают выполненным, если транспортное средство оснащено системой предупреждения о выходе из полосы движения (СПВД), отвечающей техническим требованиям Правил № 130.

5.6.2.2.4 Сбой в работе системы должен сигнализироваться водителю оптическим предупреждающим сигналом. Однако если система деактивируется водителем вручную, то индикация режима неисправности может быть прекращена.

5.6.2.2.5 Если система находится в активном состоянии в диапазоне скоростей от 10 км/ч или от  $V_{min}$ , в зависимости от того, что больше, до  $V_{max}$ , то она должна предусматривать возможность выявления ситуации, когда рулевое управление находится под контролем водителя.

Если по истечении периода продолжительностью не более 15 с водитель не возобновляет контроль над рулевым управлением, то подается оптический предупреждающий сигнал. Этот сигнал может быть таким же, как и сигнал, указанный в настоящем пункте ниже.

Оптический предупреждающий сигнал указывает водителю на необходимость держаться руками за рулевое управление. Он должен предусматривать изображение рук и рулевого управления и может сопровождаться дополнительным пояснительным текстом или предупреждающими обозначениями: см. примеры ниже:



Пример 1

Пример 2

Если по истечении периода продолжительностью не более 30 с водитель не возобновляет контроль над рулевым управлением, то по меньшей мере должно появляться изображение рук или рулевого управления красного цвета в качестве оптического предупреждающего сигнала, сопровождающееся акустическим предупреждающим сигналом.

Предупреждающие сигналы остаются активными до тех пор, пока водитель не возобновит контроль над рулевым управлением или пока система не будет деактивирована либо вручную, либо автоматически.

Система деактивируется позже всего через 30 с после начала подачи акустического предупреждающего сигнала. После деактивации система должна четко информировать водителя о своем состоянии при помощи акустического аварийного сигнала, отличающегося от предыдущего акустического предупреждающего сигнала, в течение по меньшей мере 5 с или до тех пор, пока водитель не возобновит контроль над рулевым управлением.

Соответствие вышеуказанным требованиям проверяют путем проведения соответствующего(их) испытания(ий) транспортного средства, указанного(ых) в приложении 8 к настоящим Правилам.

- 5.6.2.2.6 Если не указано иное, то все оптические сигналы, описанные в пункте 5.6.2.2, должны отличаться друг от друга (например, речь идет о различных обозначениях, цветах, частоте мерцания, надписях).
- 5.6.2.3 Данные о системе
- 5.6.2.3.1 Вместе с пакетом документации, требуемой в соответствии с приложением 6 к настоящим Правилам, во время официального утверждения типа технической службе должны быть предоставлены следующие данные:
- 5.6.2.3.1.1 условия, при которых эта система может быть активирована, и граничные значения для ее функционирования (граничные условия). Изготовитель транспортного средства указывает значения  $V_{\text{max}}$ ,  $V_{\text{min}}$  и  $a_{\text{u}_{\text{max}}}$  для каждого диапазона скорости, как упомянуто в таблице, приведенной в пункте 5.6.2.1.3 настоящих Правил;
- 5.6.2.3.1.2 информацию о том, каким образом система обнаруживает, что водитель осуществляет контроль над рулевым управлением.»

*Включить новый пункт 12 следующего содержания:*

- «12.       Переходные положения
- 12.1       Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 02 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила ООН, не отказывает в предоставлении или не отказывает в признании официальных утверждений типа ООН на основании настоящих Правил ООН с поправками серии 02.
- 12.2       Начиная с 1 апреля 2018 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, предоставляют официальные утверждения ООН лишь в том случае, если тип транспортного средства, подлежащий официальному утверждению, соответствует предписаниям настоящих Правил ООН с внесенными в них поправками серии 02.
- 12.3       Начиная с 1 апреля 2021 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны принимать – для целей национального или регионального официального утверждения типа – транспортные средства, тип которых официально утвержден на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам.
- 12.4       Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, не отказывают в распространении официальных утверждений типа ООН на существующие типы на основании поправок предыдущей серии к настоящим Правилам ООН.
- 12.5       Независимо от пункта 12.3 официальные утверждения ООН, предоставленные на основании предыдущих серий поправок к настоящим Правилам ООН, на которые не распространяются положения поправок серии 02, сохраняются в силе и Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, должны и впредь принимать их.
- 12.6       В отступление от пункта 12.2 до 1 апреля 2020 года могут выдаваться официальные утверждения на новые типы транспортных средств, не соответствующих требованию об автоматических предупреждающих сигналах красного цвета, предусмотренных в пункте 5.6.2.2.5 и оснащенных мультимедийными дисплеями, устанавливаемыми в контрольных сигналах на приборной панели, которые не могут подавать предупреждающие сигналы красного цвета или в которых используются только автономные контрольные сигналы.»

Приложение 2, изменить положения, касающиеся маркировки, в связи с поправками серии 02 следующим образом:

Вместо «01» читать «02» (5 раз).

Включить новое приложение 8 следующего содержания:

## «Приложение 8

### **Требования к испытаниям корректировочной и автоматической функций рулевого управления**

1. Общие положения  
Транспортные средства, оборудованные системами КФРУ и/или АФРУ, должны отвечать соответствующим требованиям в отношении испытаний, определенным в настоящем приложении.
2. Условия испытаний  
Испытания проводят на гладкой сухой асфальтовой или бетонной поверхности, обеспечивающей оптимальное сцепление. Температура окружающей среды должна находиться в диапазоне 0–45 °С.
- 2.1 Маркировка полосы движения  
Маркировка полосы движения на дороге, используемой для проведения испытания, должна быть выполнена в соответствии с одной из схем, приведенных в приложении 3 к Правилам № 130. Маркировка должна находиться в надлежащем состоянии и должна быть изготовлена из материалов, соответствующих стандарту для видимой маркировки полосы движения. Схему маркировки полосы движения, используемой в ходе испытаний, указывают в протоколе испытаний.  
Для целей испытаний, предусмотренных настоящим приложением, ширина полосы движения должна составлять не менее 3,5 м.  
Испытание проводят в условиях видимости, которые приемлемы для безопасного движения с требуемой испытательной скоростью.  
При помощи надлежащей документации изготовитель транспортного средства должен доказать соответствие установленным требованиям для всех других схем маркировки полосы движения, указанных в приложении 3 к Правилам № 130. Любая подобная документация прилагается к протоколу испытания в качестве добавления.
- 2.2 Допуски  
Все значения скорости транспортного средства, указанные для испытаний в настоящем приложении, должны соблюдаться с допуском  $\pm 2$  км/ч.
- 2.3 Состояние транспортного средства
- 2.3.1 Испытательная масса  
Транспортное средство испытывают в тех условиях нагрузки, которые согласованы изготовителем с технической службой. После начала процедуры испытания никаких изменений нагрузки не допускается. При помощи надлежащей документации изготовитель транспортного средства должен доказать, что система функционирует во всех условиях нагрузки.

- 2.3.2 Испытание транспортного средства проводят при тех значениях давления в шинах, которые рекомендованы изготовителем транспортного средства.
- 2.4 Боковое ускорение
- Положение, которое соответствует центру тяжести и в котором измеряется боковое ускорение, определяют по согласованию между изготовителем транспортного средства и технической службой. Это положение указывают в протоколе испытания.
- Боковое ускорение измеряют без учета дополнительного воздействия, обусловленного движением кузова транспортного средства (например, колебания поддресоренной массы).
3. Процедуры испытаний
- 3.1 Испытания КФРУ
- Функции КФРУ, определенные в подпункте с) определения КФРУ, содержащегося в пункте 2.3.4.2 настоящих Правил, испытываются следующим образом.
- 3.1.1 Испытание предупреждающих сигналов КФРУ
- 3.1.1.1 Транспортное средство движется с активированной КФРУ по дороге с маркировкой полосы движения по обе стороны полосы. В случае КФРУ, срабатывающей исключительно на основе оценки наличия и расположения границ полосы движения, транспортное средство движется по дороге, ограниченной в соответствии с заявлением изготовителя (например, краями дороги).
- Условия испытания и испытательная скорость транспортного средства должны находиться в рабочих пределах.
- Во время испытания регистрируются продолжительность срабатывания КФРУ, а также оптических и акустических предупреждающих сигналов.
- В случае пункта 5.1.6.1.2.1 настоящих Правил транспортное средство движется таким образом, как если бы водитель намеревался вывести его за пределы полосы движения и вызвать срабатывание КФРУ в течение более 10 с (для  $M_1, N_1$ ) или 30 с (для  $M_2, M_3, N_2, N_3$ ). Если такое испытание на практике провести невозможно, например из-за ограниченных возможностей испытательного оборудования, то с согласия органа по официальному утверждению типа это требование может быть выполнено путем использования соответствующей документации.
- Требования к испытаниям считают выполненными в следующем случае:
- а) если акустическое предупреждение обеспечивается не позднее 10 с (для  $M_1, N_1$ ) или 30 с (для  $M_2, M_3, N_2, N_3$ ) после начала срабатывания.
- В случае пункта 5.1.6.1.2.2 настоящих Правил транспортное средство движется таким образом, как если бы водитель намеревался вывести его за пределы полосы движения и вызвать срабатывание системы по меньшей мере три раза в течение периода продолжительностью 180 секунд.

Требования к испытаниям считают выполненными в следующем случае:

- a) если оптический предупреждающий сигнал подается при каждом срабатывании до тех пор, пока срабатывания имеют место, и
- b) если при втором и третьем срабатывании подается акустический предупреждающий сигнал и
- c) если при третьем срабатывании акустический предупреждающий сигнал по меньшей мере на 10 с длиннее, чем в случае первого и второго срабатывания.

3.1.1.2 Кроме того, изготовитель должен предоставить технической службе удовлетворительные доказательства того, что требования, определенные в пунктах 5.1.6.1.1 и 5.1.6.1.2, выполняются во всем рабочем диапазоне КФРУ. Это может быть сделано на основе надлежащей документации, прилагаемой к протоколу испытания.

3.1.2 Испытание на усилие для преодоления автоматизированного управления

3.1.2.1 Транспортное средство движется с активированной КФРУ по дороге с маркировкой полосы движения по обе стороны полосы.

Условия испытания и испытательная скорость транспортного средства должны находиться в рабочих пределах.

Транспортное средство движется таким образом, как если бы водитель намеревался вывести его за пределы полосы движения и вызвать срабатывание КФРУ. Во время ее срабатывания водитель прилагает усилие к системе рулевого управления для преодоления действия КФРУ.

Усилие, приложенное водителем к системе рулевого управления для преодоления действия КФРУ, регистрируют.

3.1.2.2 Требования к испытаниям считают выполненными, если усилие, приложенное водителем к органам рулевого управления во время маневра с преодолением действия системы, не превышает 50 Н.

3.1.2.3 Кроме того, изготовитель должен предоставить технической службе удовлетворительные доказательства того, что требования, определенные в пунктах 5.1.6.1.3, выполняются во всем рабочем диапазоне КФРУ. Это может быть сделано на основе надлежащей документации, прилагаемой к протоколу испытания.

3.2 Испытания систем АФРУ категории В1

3.2.1 Функциональное испытание на удержание в пределах полосы движения

3.2.1.1 Скорость транспортного средства должна оставаться в диапазоне от  $V_{smin}$  до  $V_{smax}$ .

Испытание проводят по отдельности для каждого диапазона скорости, указанного в пункте 5.6.2.1.3 настоящих Правил, либо в рамках сопредельных диапазонов скорости при том же значении  $a_{usmax}$ .

Транспортное средство движется без приложения водителем каких-либо усилий к органам рулевого управления (например, с отрывом рук от рулевого управления) с постоянной скоростью по изогнутому участку дороги с маркировкой полосы движения по обе стороны полосы.

Боковое ускорение, необходимое для движения по кривой, должно составлять от 80% до 90% максимального значения бокового ускорения, указанного изготовителем транспортного средства,  $a_{y_{\text{max}}}$ .

В ходе испытания регистрируют боковое ускорение и боковой рывок.

- 3.2.1.2 Требования к испытаниям считают выполненными, если:
- транспортное средство не пересекает какой-либо маркировки полосы движения;
- скользящее среднее значение в течение половины секунды для бокового рывка не превышает  $5 \text{ м/с}^3$ .
- 3.2.1.3 Изготовитель должен предоставить технической службе удовлетворительные доказательства того, что выполняются требования относительно всего диапазона бокового ускорения и скорости. Это может быть сделано на основе надлежащей документации, прилагаемой к протоколу испытания.
- 3.2.2 Испытание на максимальное боковое ускорение
- 3.2.2.1 Скорость транспортного средства должна оставаться в диапазоне от  $V_{\text{min}}$  до  $V_{\text{max}}$ .
- Испытание проводят по отдельности для каждого диапазона скорости, указанного в пункте 5.6.2.1.3 настоящих Правил, либо в рамках сопредельных диапазонов скорости при том же значении  $a_{y_{\text{max}}}$ .
- Транспортное средство должно двигаться без приложения водителем каких-либо усилий к органам рулевого управления (например, с отрывом рук от рулевого управления) с постоянной скоростью по изогнутому участку дороги с маркировкой полосы движения по обе стороны полосы.
- Техническая служба определяет испытательную скорость и радиус, при котором возникает более высокое ускорение, чем  $a_{y_{\text{max}}} + 0,3 \text{ м/с}^2$  (например, движение с более высокой скоростью по кривой с заданным радиусом).
- В ходе испытания регистрируют боковое ускорение и боковой рывок.
- 3.2.2.2 Требования к испытаниям считают выполненными в том случае, если:
- зарегистрированное значение ускорения находится в пределах, указанных в пункте 5.6.2.1.3 настоящих Правил;
- скользящее среднее значение в течение половины секунды для бокового рывка не превышает  $5 \text{ м/с}^3$ .
- 3.2.3 Испытание на усилие для преодоления автоматизированного управления
- 3.2.3.1 Скорость транспортного средства должна оставаться в диапазоне от  $V_{\text{min}}$  до  $V_{\text{max}}$ .
- Транспортное средство должно двигаться без приложения водителем каких-либо усилий к органам рулевого управления (например, с отрывом рук от рулевого управления) с постоянной скоростью по изогнутому участку дороги с маркировкой полосы движения по обе стороны полосы.
- Боковое ускорение, необходимое для движения по кривой, должно составлять от 80% до 90% минимального значения, указанного в таблице пункта 5.6.2.1.3 настоящих Правил.

Затем водитель должен приложить усилие к органам рулевого управления для преодоления действия системы и выехать за пределы полосы движения.

Усилие, приложенное водителем к органам рулевого управления во время маневра с преодолением действия системы, регистрируют.

- 3.2.3.2 Требования к испытаниям считают выполненными, если усилие, приложенное водителем к органам рулевого управления во время маневра с преодолением действия системы, составляет менее 50 Н.

При помощи надлежащей документации изготовитель должен доказать выполнение этого условия для всего диапазона работы АФРУ.

- 3.2.4 Испытание переходного этапа; испытание без отрыва рук от органов рулевого управления

- 3.2.4.1 Транспортное средство движется с активированной АФРУ и испытательной скоростью  $V_{\text{min}} + 10$  км/ч –  $V_{\text{min}} + 20$  км/ч по участку дороги с маркировкой полосы движения по обе стороны полосы.

Водитель отрывает руки от органов рулевого управления, и движение продолжается до тех пор, пока АФРУ не деактивируется системой. Участок дороги выбирают таким образом, чтобы движение с активированной АФРУ могло осуществляться в течение периода продолжительностью не менее 65 с без какого-либо вмешательства водителя.

Испытание повторяют при испытательной скорости транспортного средства от  $V_{\text{max}} - 20$  км/ч до  $V_{\text{max}} - 10$  км/ч или 130 км/ч в зависимости от того, какое из значений ниже.

Кроме того, изготовитель транспортного средства должен предоставить технической службе удовлетворительные доказательства того, что выполняются требования относительно всего диапазона скорости. Это может быть сделано на основе надлежащей документации, прилагаемой к протоколу испытания.

- 3.2.4.2 Требования к испытаниям считают выполненными, если:

оптический предупреждающий сигнал был подан не позднее чем через 15 с после отрыва рук от органов рулевого управления и продолжал работать до отключения АФРУ;

акустический предупреждающий сигнал был подан не позднее чем через 30 с после отрыва рук от органов рулевого управления и продолжал работать до отключения АФРУ;

отключение АФРУ произошло не позднее чем через 30 с после включения акустического сигнала и сопровождалось аварийным сигналом, подаваемым по крайней мере в течение 5 с и отличающимся от предупреждающего сигнала.»