


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

Женева, 28 марта — 1 апреля 2022 года

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

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	2	4
III. Поправки к правилам, касающимся городских и междугородных автобусов (пункт 2 повестки дня) .....	3–8	4
A. Правила № 107 ООН (транспортные средства M <sub>2</sub> и M <sub>3</sub> ) .....	3–6	4
B. Правила № 118 ООН (характеристики горения материалов) .....	7–8	5
IV. Поправки к правилам, касающимся безопасных стеклянных материалов (пункт 3 повестки дня) .....	9–14	5
A. Глобальные технические правила № 6 ООН (безопасные стеклянные материалы) .....	10	6
B. Правила № 43 ООН (безопасные стеклянные материалы) .....	11–14	6
V. Предупреждение о присутствии уязвимых участников дорожного движения в непосредственной близости (пункт 4 повестки дня) .....	15–30	6
A. Правила № 46 ООН (устройства непрямого обзора) .....	16	7
B. Правила № 151 ООН (системы индикации мертвой зоны) .....	17–18	7
C. Правила № 158 ООН (движение задним ходом) .....	19–21	7
D. Правила № 159 ООН (система информирования при трогании с места) .....	22–23	8



E.	Правила № XXX ООН (присутствие УУДД в непосредственной близости спереди и сбоку) .....	24–26	8
F.	Правила № XXX ООН (непосредственная видимость УУДД).....	27–30	9
VI.	Правила № 34 ООН (предотвращение опасности возникновения пожара) (пункт 5 повестки дня).....	31–33	10
VII.	Правила № 66 ООН (прочность силовой структуры (автобусы)) (пункт 6 повестки дня).....	34	10
VIII.	Поправки к правилам, касающимся газомоторных транспортных средств (пункт 7 повестки дня) .....	35–39	11
A.	Правила № 67 ООН (транспортные средства, работающие на СНГ).....	35–36	11
B.	Правила № 110 ООН (транспортные средства, работающие на КПП и СПГ) .....	37–39	11
IX.	Правила № 93 ООН (передняя противоподкатная защита) (пункт 8 повестки дня).....	40–41	12
X.	Поправки к правилам, касающимся устройств для предотвращения несанкционированного использования, иммобилизаторов и систем охранной сигнализации транспортных средств (пункт 9 повестки дня) .....	42–48	12
A.	Правила № 116 ООН (противоугонные системы и системы охранной сигнализации).....	42	12
B.	Правила № 161 ООН (устройства против несанкционированного использования).....	43–45	12
C.	Правила № 162 ООН (иммобилизаторы).....	46–47	13
D.	Правила № 163 ООН (системы охранной сигнализации транспортных средств).....	48	13
XI.	Правила № 125 ООН (поле обзора водителя спереди) (пункт 10 повестки дня).....	49–50	14
XII.	Регистратор данных о событиях (пункт 11 повестки дня) .....	51–54	14
A.	Руководящие указания в отношении эксплуатационных характеристик регистраторов данных о событиях, которые могут быть приняты в рамках резолюций и правил, касающихся соглашений 1958 и 1998 годов .....	51–53	14
B.	Правила № 160 ООН (регистратор данных о событиях (РДС)) .....	54	15
XIII.	Правила № 0 ООН (международная система официального утверждения типа комплектного транспортного средства) (пункт 12 повестки дня).....	55	15
XIV.	Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (пункт 13 повестки дня).....	56–57	15
XV.	Специальная резолюция № 1, касающаяся общих определений категорий, масс и размеров транспортных средств (пункт 14 повестки дня).....	58–59	16
XVI.	Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств (пункт 15 повестки дня).....	60–62	16
XVII.	Прочие вопросы (пункт 16 повестки дня).....	63–71	17
A.	Обмен мнениями о будущей деятельности Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности .....	63–64	17
B.	Прочие вопросы .....	65	17
C.	Периодические технические осмотры .....	66–68	17
D.	Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в ноябре 2021 года и марте 2022 года.....	69	18

E.	Решения, представленные в соответствии с процедурой «отсутствия возражений».....	70	18
F.	Предварительная повестка дня следующей сессии .....	71	18

#### Приложения

I.	Перечень неофициальных документов, рассмотренных в ходе сессии .....		20
II.	Пересмотренные положения о круге ведения и правила процедуры неофициальной рабочей группы Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности, по вопросу предупреждения о присутствии уязвимых участников дорожного движения в непосредственной близости (УУДДНБ) при маневрах на малой скорости .....		22
III.	Проект поправок к Правилам № 151 ООН, касающимся систем индикации мертвой зоны .....		25
IV.	Проект поправок к Правилам № 158 ООН (движение задним ходом).....		27
V.	Проект поправок к Правилам № 159 ООН (системы информирования при трогании с места) .....		29
VI.	Проект поправок к проекту Правил № XXX ООН (присутствие УУДД в непосредственной близости спереди и сбоку).....		31
VII.	Проект поправок к Правилам № XXX ООН (непосредственная видимость УУДД).....		33
VIII.	Проект поправок к Правилам № 162 ООН (иммобилизаторы).....		34
IX.	Заявления, сделанные государствами-членами (см. пункты 63 и 64 настоящего доклада) ....		35
X.	Решения, представленные в соответствии с процедурой «отсутствия возражений» по итогам официальных совещаний Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности, с дистанционным участием 28 марта — 1 апреля 2022 года .....		37
XI.	Неофициальные рабочие группы GRSG .....		41

## I. Участники

1. Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), провела свою сто двадцать третью сессию, которая была организована из Женевы, в режиме онлайн 28 марта — 1 апреля 2022 года. Обязанности Председателя сессии исполнял г-н А. Эрарио (Италия). В соответствии с правилом 1 Правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.1) в ее работе участвовали эксперты от следующих стран: Австралии, Бельгии, Венгрии, Германии, Дании, Индии, Испании, Италии, Ирландии, Канады, Китая, Латвии, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Турции, Финляндии, Франции, Чехия, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии. В ее работе приняли участие эксперты от Европейской комиссии, а также от следующих неправительственных организаций: Американского совета по автомобильной политике (АСАП), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Европейского совета по транспортной безопасности (ЕСТБ), Международной газомоторной ассоциации («НГВ-Глобал»), Международной ассоциации изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП), Международного комитета по техническому осмотру транспортных средств (МКТОТ), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной организации по стандартизации (ИСО), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), ассоциации «Сжиженный газ — Европа (СГЕ)», Общества инженеров автомобильной промышленности и транспорта (ОИАТ) и Всемирной ассоциации изготовителей велосипедов (ВАИВ).

## II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/1  
неофициальные документы GRSG-123-03 и GRSG-123-22

2. GRSG рассмотрела и утвердила предложенную повестку дня сто двадцать третьей сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/1), порядок ее проведения (GRSG-123-03) и аннотации (GRSG-123-22). Неофициальные документы, распространенные в ходе сессии, перечислены в приложении I к настоящему докладу. Перечень неофициальных рабочих групп (НРГ) GRSP содержится в приложении XI к настоящему докладу.

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

### A. Правила № 107 ООН (транспортные средства M<sub>2</sub> и M<sub>3</sub>)

*Документация:* неофициальные документы GRSP-70-02 и GRSG-123-14

3. Секретариат GRSP представил GRSG документ GRSP-70-02 о ходе работы НРГ по более безопасным перевозкам детей в городских и междугородных автобусах (НРГ по БПДГМА). Эксперт от Германии уточнил, что цель НРГ состоит в подготовке новых правил ООН, касающихся существующих систем, используемых в пассажирских автомобилях, и что речь не идет о разработке конкретных новых детских удерживающих систем (ДУС). Он отметил, что НРГ отдает предпочтение встроенным ДУС и бустерным подушкам с учетом их меньшего размера. Вместе с тем, в частности в контексте последнего из указанных случаев, сохраняется проблема, связанная с удержанием головы. Он также указал, что одна из проблем связана с длиной ремня, поскольку конструкция автобусов не предусматривает использования больших катушек ремней для надлежащей эксплуатации ДУС. И наконец, он сообщил,

что НРГ официально представит соответствующее предложение на сессии GRSP в декабре 2022 года.

4. Эксперт от Швеции представил документ GRSG-123-14, касающийся ДТП, связанных с транспортными средствами класса I категории M<sub>3</sub>, оснащенными системами тяги, функционирующими на СПГ, которые совершили наезд на устройство ограничения по высоте. Эксперт от Соединенного Королевства подтвердил, что в его стране имели место аналогичные ДТП, связанные с наездом крупногабаритных автобусов на объекты инфраструктуры (например, элементы мостов). Эксперт от Нидерландов отметил, что подобные ДТП могут быть связаны с транспортными средствами, имеющими различные системы тяги и технические особенности (например, с электромобилями), и подтвердил актуальность этой проблемы. GRSG в принципе решила возобновить обсуждение этой темы с учетом результатов исследования, представленных экспертом от Швеции.

5. Председатель GRSG вновь просил экспертов сообщить о текущей деятельности, связанной с обсуждением технических требований к автономным челночным транспортным средствам, с целью пересмотра вопроса о применимости действующих предписаний или введения новых категорий этих транспортных средств и задал вопрос о наличии каких-либо обновленных материалов.

6. Эксперт от Европейской комиссии подтвердил, что автономными челночными транспортными средствами занимается подгруппа, функционирующая в рамках рабочей группы по автотранспортным средствам, и что цель текущей деятельности Комиссии состоит в обеспечении принятия общеевропейского подхода. Он просил экспертов GRSG принять участие в проводящейся в рамках Комиссии деятельности в области автономных челночных транспортных средств, подчеркнув важное значение вклада экспертов GRSG в эту работу.

## **В. Правила № 118 ООН (характеристики горения материалов)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/2

7. Эксперт от МОПАП представила документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/2, предусматривающий возможность выдачи официальных утверждений по типу конструкции транспортных средств класса I категории M<sub>3</sub> (которые пока не относятся к области применения Правил № 118 ООН). Она пояснила, что это предложение нацелено на включение транспортных средств класса I категории M<sub>3</sub> в нынешнюю область применения Правил ООН на добровольной основе. Кроме того, она отметила, что это предложение исключит вероятность различных толкований органами по официальному утверждению типа и, следовательно, обеспечит равные условия для изготовителей транспортных средств в плане направления соответствующих запросов, особенно при проведении торгов.

8. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/2 без поправок. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве дополнения 1 к поправкам серии 04 к Правилам № 118 ООН (характеристики горения материалов) для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2022 года.

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

9. GRSG отметила, что по этому пункту повестки дня никаких предложений для рассмотрения представлено не было.

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

10. GRSG отметила, что по этому пункту повестки дня никаких предложений для рассмотрения представлено не было.

## **B. Правила № 43 ООН (безопасные стекловые материалы)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/3  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/4  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/5

11. Эксперт от Франции представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/3 для уточнения классификации стекол, относящихся к категории «безопасного стекла с пластмассовым покрытием» и «стеклопластику», а также документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/4, нацеленный на устранение потенциального несоответствия в отношении требований к испытаниям на абразивную стойкость для гибких пластиковых стекол, не являющихся ветровыми.

12. GRSG приняла документы ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/3 и ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/4 без поправок. Секретариату было поручено свести воедино эти два документа, с тем чтобы представить их в качестве единого предложения по дополнению 10 к поправкам серии 01 к Правилам № 43 ООН (безопасные стекловые материалы) для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2022 года.

13. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/5 для разъяснения нынешнего определения безопасных стекловых материалов в контексте Правил № 43 ООН. Вместе с тем в данной связи речь не идет о транспортных средствах категории Т — сельскохозяйственных или лесных на колесном или гусеничном ходу, — которые должны иметь ветровые стекла из защитных материалов, обеспечивающих защиту водителя и пассажиров, например от удара фрагментами разорванной цепи бензопилы (в соответствии со стандартом ISO 21876:2020).

14. GRSG отметила, что нынешние положения данных Правил ООН не допускают официального утверждения типа безопасных стекловых материалов транспортных средств категории Т. GRSG решила отложить всестороннее обсуждение документа ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/5 до своей сессии в октябре 2022 года в ожидании полного осознания решений в контексте испытываемых конфигураций безопасных стекловых материалов транспортных средств категории Т, которые были согласованы экспертами от МОПАП, МАИАКП и другими заинтересованными сторонами.

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

*Документация:* неофициальный документ GRSG-123-01-Rev.2

15. Эксперт от Европейской комиссии от имени НРГ по предупреждению о присутствии уязвимых участников дорожного движения в непосредственной близости при маневрах на малой скорости (НРГ по УУДДНБ) представил пересмотренный круг ведения (КВ) НРГ GRSG-123-01-Rev.2. Он также сообщил GRSG, что новым председателем НРГ станет г-н Р. Ладрет Письерус от ЕК. GRSG приняла к сведению, что НРГ будет заниматься общими вопросами (например, официальными утверждениями компонентов) в контексте движения вперед, движения задним ходом и прямого обзора до сто двадцать восьмой сессии GRSG (октябрь 2024 года). И наконец, GRSG приняла КВ НРГ, воспроизведенный в приложении II к докладу.

## **A. Правила № 46 ООН (устройства непрямого обзора)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/8

16. GRSG приняла к сведению, что документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/8 был снят с обсуждения, и решила не включать этот пункт в повестку дня своей следующей сессии, так как на данный момент не планируется внесения какого-либо нового предложения экспертом от Японии.

## **B. Правила № 151 ООН (системы индикации мертвой зоны)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/9  
неофициальный документ GRSG-123-10-Rev.1

17. Эксперт от Германии от имени НРГ по УУДДНБ представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/9 и неофициальный документ GRSG-123-10-Rev.1 с поправками к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/9. Он пояснил, что это предложение позволит решить вопросы, связанные с некоторыми конфигурациями транспортных средств, в случае которых СИМЗ может не работать должным образом (например, из-за размера кузова или характера эксплуатации транспортного средства), обеспечить большую гибкость для конструкции систем и заложить основу для внедрения функций автоматического торможения.

18. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/9 с поправками, содержащимися в приложении III к докладу. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 4 к первоначальному варианту Правил № 151 ООН (системы индикации мертвой зоны) для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2022 года.

## **C. Правила № 158 ООН (движение задним ходом)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/10  
неофициальные документы GRSG-123-13, GRSG-123-15-Rev.1  
и GRSG-123-31

19. Эксперт от Японии от имени НРГ по УУДДНБ представил документ GRSG-123-15-Rev.1, заменяющий собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/10, с целью уточнения процесса проведения испытаний на официальное утверждение. Эксперт от Соединенного Королевства отметил, что в пункте 16.1.3.1 нынешняя формулировка «постоянные» может способствовать снятию ответственности с водителя в случае ДТП с участием уязвимых пользователей дороги. С этим мнением согласились представители Нидерландов и Соединенного Королевства. В этой связи GRSG обсудила документ GRSG-123-31 на предмет подготовки альтернативных текстов, в частности пункта 16.1.3.1, а также для исключения субъективного характера термина «помехи», как это было предложено экспертом от Франции (вторая (альтернативная) формулировка в квадратных скобках). Эксперт от ЕК одобрил формулировку, предложенную экспертом от Франции. Эксперт от Японии предложил провести дальнейшую дискуссию в рамках НРГ.

20. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/10 с поправками, содержащимися в приложении IV к докладу (GRSG-123-15-Rev.1). Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 2 к первоначальному варианту Правил № 158 ООН (движение задним ходом) для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2022 года. Кроме того, GRSG решила представить НРГ по УУДДНБ документ GRSG-123-31 для возможного внесения в пункт 16.1.3.1 поправок, которые позволят изменить текст проекта дополнения 2 к первоначальному варианту Правил № 158 ООН. В конечном счете этот вопрос будет рассмотрен на ее сессии в октябре 2022 года.

21. Эксперт от Японии от имени целевой группы по сигнализации заднего хода, подотчетной Рабочей группе по вопросам шума и шин (GRBP), представил доклад о

ходе работы (GRSG-123-13) этой целевой группы по проекту новых правил, касающихся сигнализации заднего хода, принятому GRBP на ее семьдесят пятой сессии. Он пояснил, что предлагаемый проект новых правил ООН относится к Правилам № 158 ООН, касающимся требований относительно переключателя временной остановки. Эксперт от МОПАП отметил, что в контексте правил №№ 158, 161 и 162 ООН следует решить проблему перекрестных ссылок на Правила № 10 ООН. Эксперт от МОПАП также предложил использовать ссылки на Правила № 158 ООН с указанием соответствующего варианта Правил ООН в качестве статических ссылок. В контексте слайда 6 в документе GRSG-123-13 он предложил следующий текст:

«...оговоренными(и) в пункте 1.3 Правил № 158 ООН **в их первоначальном варианте** устройством(ами) для средств заднего обзора или обнаружения, позволяющим(и) водителю проверить опасную зону позади транспортного средства, в том числе при буксировке транспортного(ых) средства (средств) категории O,...».

Эксперт от Нидерландов согласился с этим предложением, так как в Правилах № 158 ООН содержатся технические требования и переходные положения, указанные в поправках серии 05 к Правилам № 10 ООН. Эксперт от МОПАП заявил, что вышеупомянутые устройства необходимо будет устанавливать даже на прицепах (транспортных средствах категории O). GRSG решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей сессии в октябре 2022 года.

#### **D. Правила № 159 ООН (система информирования при трогании с места)**

*Документация:* неофициальные документы GRSG-123-11-Rev.1 и GRSG-123-32

22. GRSG приняла к сведению документ GRSG-123-11-Rev.1, подготовленный НРГ по УУДДНБ и предусматривающий для некоторых транспортных средств возможность несоблюдения требований относительно системы информирования при трогании с места (СИТМ), если они не готовы трогаться с места или задействуется несоответствующее вспомогательное оборудование, при условии согласования с органом по официальному утверждению типа. GRSG также приняла к сведению документ GRSG-123-32, представленный экспертом от МОПАП и касающийся предельных значений только данного транспортного средства и целей испытания.

23. GRSG приняла документы GRSG-123-11-Rev.1 и GRSG-123-32, воспроизведенные в приложении V к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить эти предложения WP.29 и AC.1 в качестве отдельных документов, причем как проект дополнения 2 к первоначальному варианту Правил № 159 ООН (система информирования при трогании с места), для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2022 года. В то же время было решено сохранить для WP.29 оба предложения в рамках повестки дня сессии GRSG в октябре 2022 года для их возможной дальнейшей доработки.

#### **E. Правила № XXX ООН (присутствие УУДД в непосредственной близости спереди и сбоку)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/6  
неофициальные документы GRSG-123-17 и GRSG-123-18

24. Эксперт от Японии представил (GRSG-123-17) новый проект правил ООН, касающихся предупреждения о присутствии уязвимых участников дорожного движения, которые находятся в непосредственной близости от транспортных средств спереди и сбоку (документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/6 и неофициальный документ GRSG-123-18 с поправками к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/6).

25. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/6 с поправками, содержащимися в приложении VI к докладу. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 в качестве проекта новых правил № XXX (присутствие УУДД в непосредственной близости впереди и сбоку) для рассмотрения



и голосования на их сессиях в ноябре 2022 года. Эксперт от ЕК одобрил это предложение, уточнив, что эти новые правила ООН не станут обязательными для исполнения в Европейском союзе в ближайшем будущем, но, скорее всего, могут стать таковыми в относительно отдаленном будущем.

26. GRSG решила рассмотреть предложение по поправкам (дополнение/поправки новой серии) на своей сессии в октябре 2022 года, как это было объявлено экспертом от Российской Федерации, в контексте новых правил № XXX ООН (присутствие УУДД в непосредственной близости спереди и сбоку).

## **Г. Правила № XXX ООН (непосредственная видимость УУДД)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/7  
неофициальные документы GRSG-123-08, GRSG-123-09,  
GRSG-123-25, GRSG-123-26 и GRSG-123-30

27. Представив документ GRSG-123-30, эксперт от ЕК внес на рассмотрение проект новых правил № XXX ООН, касающихся непосредственной видимости УУДД (документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/7 и неофициальный документ GRSG-123-09 с поправками к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/7). Он подчеркнул, что этот проект новых правил ООН позволит улучшить непосредственную видимость уязвимых участников дорожного движения с водительского сиденья в результате максимально возможного ограничения мертвых зон перед водителем и по бокам от него. В развитие выступления представителя ЕК эксперт от Германии отметил, что растущая важность придается поведению водителя и его навыкам оценки критических ситуаций без получения технического содействия, поскольку, согласно оценкам, более 90 % ДТП в той или иной степени обусловлены человеческим фактором. В этой связи он представил документ GRSG-123-08, нацеленный, среди прочего, на обеспечение оснащения автоматизированных транспортных средств соответствующими техническими возможностями для поддержки действий водителя особенно при маневрах на низкой скорости. Эксперт от АСАП в принципе одобрил это предложение, однако отметил, что термин «автоматизированное транспортное средство» следовало бы заменить термином «система предотвращения наезда на УУДД». Эксперт от Соединенных Штатов Америки поддержал это предложение, указав, однако, что его целесообразно передать НРГ по функциональным требованиям для автоматизированных и автономных транспортных средств (ФТФТ) для проверки соответствия уже определенной терминологии. Эксперт от Соединенного Королевства выразил обеспокоенность в связи с запоздалой передачей документа, предусматривающего внесение существенных изменений в проект правил ООН и, по всей видимости, использование альтернативной технологии. В этой связи он предложил обсудить документ GRSG-123-08 на другом этапе. Эксперт от Германии предложил обсудить этот документ совместно с Рабочей группой по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) для сверки согласованных определений. В ответ эксперт от ЕК заявил, что предложенный в документе GRSG-123-08 подход не является новым и что он не был поддержан большинством Договаривающихся сторон по той причине, что мандат НРГ был связан с уникальной технологией обеспечения прямого обзора. Эксперты от Дании, Нидерландов, Соединенного Королевства и Франции поддержали позицию ЕК относительно принятия проекта правил ООН и обсуждения документа GRSG-123-08 на сессии GRSG в октябре 2022 года. Эксперт от Российской Федерации предположил, что новые правила ООН будут применяться к крупным грузовым транспортным средствам и автобусам (транспортным средствам категорий М<sub>3</sub> и N<sub>3</sub>) в зависимости от конфигурации их конструкции. Эксперт от ЕК подтвердил это, уточнив, что для изготовителей предусмотрены также соответствующие варианты и протоколы для небольших автобусов и грузовиков (N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub>, M<sub>1</sub> и M<sub>2</sub>). Эксперт от МОПАП признал достоинство этого предложения, отметив, однако, что в недостаточной степени согласован вопрос о трехмерном механизме определения соответствующей точки для верного применения предлагаемых правил ООН. Эксперт от Швеции одобрил проект

новых правил ООН, указав, однако, что, по его мнению, их применение к транспортным средствам большой длины будет сопряжено с проблемами, в частности с учетом изменений, предложенных в документе GRSG-123-08.

28. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/7 с поправками, указанными в приложении VII к докладу. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 в качестве проекта новых правил № XXX ООН (непосредственная видимость УУДД) для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2022 года.

29. GRSG решила направить НРГ по УУДДНБ документ GRSG-123-08 для его дальнейшей разработки и возобновить дискуссию на своей сессии в октябре 2022 года с целью внесения возможных поправок в официальное предложение по новым правилам № XXX ООН (непосредственная видимость УУДД), которое будет представлено WP.29.

30. GRSG решила передать НРГ по УУДДНБ документы GRSG-123-25 и GRSG-123-26, представленные экспертом от Испании, для дальнейшей разработки.

## VI. Правила № 34 ООН (предотвращение опасности возникновения пожара) (пункт 5 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2021/19/Rev.1  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/19

31. Эксперт от МОПАП представила документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/19, нацеленный на недопущение двойного официального утверждения в отношении наезда сзади путем исключения из Правил № 34 ООН положений об испытаниях на удар транспортных средств категорий M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub>, которые также относятся к области применения Правил № 153 ООН (целостность топливной системы и безопасность электрического привода в случае удара сзади). В то же время она внесла на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2021/19/Rev.1, в котором из области применения предлагается исключить категории M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub> во избежание дублирования положений о краш-тестах, содержащиеся в правилах №№ 94, 95 и 153 ООН, в качестве новых поправок серии 04 к Правилам № 34 ООН.

32. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/19 без поправок. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 3 к поправкам серии 03 к Правилам № 34 ООН (предотвращение опасности возникновения пожара) для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2022 года.

33. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2021/19/Rev.1 с указанной ниже поправкой. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 в качестве проекта поправок серии 04 к Правилам № 34 ООН (предотвращение опасности возникновения пожара) для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2022 года. Далее было решено сохранить документ, представленный Всемирному форуму WP.29, в повестке дня сессии GRSG, которая состоится в октябре 2022 года, для дальнейшего пересмотра.

*Пункт 1.2* изменить следующим образом:

«1.2 Часть II (вакантная) ~~и/или заднего столкновения.~~»

## VII. Правила № 66 ООН (прочность силовой структуры (автобусы)) (пункт 6 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2021/23  
неофициальный документ GRSG-123-29

34. Эксперт от Российской Федерации представил документ GRSG-123-29, касающийся итогов совещания целевой группы, проведенного 12 октября 2021 года с

целью внесения изменений в эти Правила ООН. GRSG решила вновь созвать совещание этой группы под председательством Российской Федерации с участием заинтересованных сторон для усовершенствования содержащегося в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2021/23 предложения о внесении поправок в Правила № 66 ООН, которое должно быть рассмотрено на ее сессии в октябре 2022 года.

## **VIII. Поправки к правилам, касающимся газомоторных транспортных средств (пункт 7 повестки дня)**

### **A. Правила № 67 ООН (транспортные средства, работающие на СНГ)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/11  
неофициальный документ GRSG-123-06-Rev.1

35. Эксперт от ассоциации «Сжиженный газ — Европа») представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/11 с поправками к ссылкам на пункты в тексте Правил ООН. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/11 без поправок. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 2 к поправкам серии 03 и дополнения 1 к поправкам серии 04 к Правилам № 67 ООН (транспортные средства, работающие на СНГ) для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2022 года.

36. GRSG рассмотрела документ GRSG-123-06-Rev.1 (предложение по дополнению 3 к поправкам серии 03 и дополнению 2 к поправкам серии 04 к Правилам ООН) для согласования Правил ООН с наиболее актуальными стандартами. GRSG поручила секретариату распространить этот документ под официальным условным обозначением на ее сессии в октябре 2022 года.

### **B. Правила № 110 ООН (транспортные средства, работающие на КПГ и СПГ)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/12  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/13  
неофициальные документы GRSG-123-02-Rev.1,  
GRSG-123-24 и GRSG-123-28

37. GRSG рассмотрела предложение по дополнению 1 к поправкам серии 05 к Правилам № 110 ООН (транспортные средства, работающие на КПГ и СПГ), содержащееся в документе GRSG-123-02-Rev.1 (заменяющем документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/12), нацеленное на устранение недостатков, характерных для испытаний на соответствие конструкции установленным требованиям в рамках Правил № 110 ООН, и призванное удостовериться в неизменной и своевременной активации предохранительного ограничителя давления (ПОД), срабатывающего при определенной температуре. GRSG решила возобновить дискуссию на своей сессии в октябре 2022 года на основе нового официального предложения, подготовленного целевой группой в координации с экспертом от Европейской газомоторной ассоциации (ЕГМА). GRSG также приняла решение о том, что если новое предложение не будет представлено до истечения предельного срока, установленного для передачи официальных документов, то секретариат распространит документ GRSG-123-02-Rev.1 под официальным условным обозначением.

38. GRSG рассмотрела предложение по дополнению 1 к поправкам серии 05 к Правилам № 110 ООН, касающееся транспортных средств, работающих на компримированном природном газе/сжиженном природном газе (КПГ/СПГ), в рамках документа GRSG-123-28 (заменяющего документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/13) и нацеленное на обновление действующих требований относительно компонентов, функционирующих на КПГ/СПГ. GRSG решила возобновить дискуссию на своей

сессии в октябре 2022 года на основе нового предложения, подготовленного целевой группой в координации с экспертом от ЕГМА.

39. Кроме того, GRSG рассмотрела документ GRSG-123-24, нацеленный на внесение изменения в определение рабочего давления для СПГ и включение соответствующего значения этого давления в приложение 3B. В конечном счете GRSG решила возобновить дискуссию на своей сессии в октябре 2022 года на основе нового официального предложения, подготовленного целевой группой в координации с экспертом от ЕГМА.

## **IX. Правила № 93 ООН (передняя противоподкатная защита) (пункт 8 повестки дня)**

40. Председатель GRSG напомнил об итогах дискуссии, состоявшейся на прошедших сессиях (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/97, пункты 33–36, и ECE/TRANS/WP.29/GRSG/100, пункты 71 и 72) и просил передать обновленную информацию о разработке дополнительного предложения по поправкам, представленным экспертом от Европейской комиссии.

41. Эксперт от Европейской комиссии сообщил GRSG о состоявшемся между экспертами обмене информацией, который позволил сделать вывод о том, что сложившаяся ситуация является сложнее, чем предполагалось. В этой связи он заявил, что его организация отказывается от этой инициативы. Вместе с тем он указал на свою готовность поддерживать инициативы подобного рода с учетом последующих данных. И наконец, он просил эксперта от МОПАП представить соответствующие данные, если это будет необходимо. GRSG решила исключить этот пункт из повестки дня сессии, которая состоится в октябре 2022 года, если ее эксперты не представят новых предложений.

## **X. Поправки к правилам, касающимся устройств для предотвращения несанкционированного использования, иммобилизаторов и систем охранной сигнализации транспортных средств (пункт 9 повестки дня)**

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

42. GRSG отметила, что по этому пункту повестки дня никаких предложений для рассмотрения представлено не было.

### **B. Правила № 161 ООН (устройства против несанкционированного использования)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/14  
неофициальный документ GRSG-122-19

43. Эксперт от МОПАП представила документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/14, нацеленный на разъяснение области применения Правил ООН и дополнение текста отсутствующим дополнением 7 к первоначальному варианту Правил № 116 ООН. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/14, исключив из предложения поправку к пункту 1. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 3 к первоначальному варианту Правил № 161 ООН (устройства для предотвращения несанкционированного использования) для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2022 года.

44. GRSG рассмотрела документ GRSG-123-19, представленный экспертом от МОПАП для обновления ссылок на Правила № 10 ООН (поправки к правилам №№ 161 и 162 ООН) (см. пункт 21 выше), и решила возобновить рассмотрение нового предложения на своей сессии в октябре 2022 года.

45. Эксперт от Германии затронул вопрос об определении диапазона действия и о положениях, касающихся приборов управления без ключа. Эксперт от Нидерландов напомнил GRSG об отмене положений, касающихся устройств малого диапазона действия, и в связи с этим о том, что цифровые ключи, по всей видимости, могут иметь неограниченный диапазон действия. В этом контексте он предложил учредить целевую группу по данному вопросу. Эксперт от МОПАП пояснила, что технология традиционной системы управления без ключа не допускает точного позиционирования ключа, так что определение диапазона действия выходит за рамки данной технологии. Она уточнила, что в связи с этой технологией предусмотрены другие положения для предотвращения попыток угона (например, расширение диапазона действия ключа от автомобиля, с тем чтобы из дома можно было обеспечить доступ к автомобилю, запаркованному в близлежащем гараже). В заключение она отметила, что в числе подобных средств можно было бы использовать (в частности) выключатель на ключе для прекращения передачи сигнала или датчик движения, обеспечивающий его блокировку, когда он деактивирован. Председатель GRSG просил заинтересованные стороны связаться с экспертом от Германии для координации решений, которые будут предложены на сессии GRSG в октябре 2022 года.

### **C. Правила № 162 ООН (иммобилизаторы)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/15  
неофициальные документы GRSG-123-04-Rev.1 и GRSG-123-19

46. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/15, нацеленный на уточнение области применения Правил ООН и дополнение их текста отсутствующим дополнением 7 к первоначальному варианту Правил № 116 ООН. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/15 без поправок. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 4 к первоначальному варианту Правил № 162 ООН (иммобилизаторы) для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2022 года.

47. GRSG приняла документ GRSG-123-04-Rev.1, воспроизведенный в приложении VIII к докладу. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 в качестве проекта приложения 3 к первоначальному варианту Правил № 162 ООН (иммобилизаторы) для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2022 года.

### **D. Правила № 163 ООН (системы охранной сигнализации транспортных средств)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2022/16

48. Эксперт от МОПАП представила документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/16, нацеленный на уточнение области применения Правил ООН и дополнение их текста отсутствующим дополнением 7 к первоначальному варианту Правил № 116 ООН. GRSG приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/16 без поправок. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 2 к первоначальному варианту Правил № 163 ООН (системы охранной сигнализации транспортных средств) для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2022 года.

## **XI. Правила № 125 ООН (поле обзора водителя спереди) (пункт 10 повестки дня)**

*Документация:* неофициальные документы GRSG-123-05 и GRSG-123-23

49. GRSG отметила и приняла документ GRSG-123-05, касающийся согласования области применения поправок серии 02 к Правилам ООН с поправками серии 01. Секретариату было поручено представить это предложение WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 2 к поправкам серии 02 к Правилам № 125 ООН (поле обзора водителя спереди) для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2022 года.

50. Эксперт от Нидерландов от имени НРГ по ассистенту для поля обзора (АПО) водителей представил доклад о ходе работы этой НРГ (GRSG-123-23). Он пояснил, что на следующем этапе работы планируется подготовить проект новых правил ООН, касающихся АПО, по всем категориям транспортных средств и обновить Правила № 125 ООН (выделив раздел, посвященный АПО). Он подчеркнул, что в деятельности НРГ следует принять участие экспертам, представляющим изготовителей. Председатель GRSG отметил, что деятельность НРГ надлежит направить на расширения области применения этих Правил ООН с учетом их взаимосвязи с другими правилами ООН.

## **XII. Регистратор данных о событиях (пункт 11 повестки дня)**

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

*Документация:* неофициальные документы GRSG-123-20, GRSG-123-21-Rev.1 и GRSG-123-27

51. Эксперт от Нидерландов от имени НРГ по РДС/СХДАВ представил доклад о ходе работы группы (GRSG-123-20). Он уточнил, что группа непосредственно занимается рассмотрением следующего: а) общих эксплуатационных характеристик РДС для соглашений 1958 и 1998 годов; б) функциональных возможностей РДС в контексте автоматизированных систем вождения; и с) возможностей подготовки соответствующих новых правил ООН или внесения поправок в Правила № 160 ООН, касающихся общих технических элементов РДС транспортных средств большой грузоподъемности (грузовых автомобилей и автобусов). В то же время он указал также вопросы, которыми НРГ занимается в сотрудничестве с GRVA. Он пояснил, что сроки, обозначенные в документе GRSG-123-20, будут зависеть от плана по программам НРГ. Кроме того, он представил документ GRSG-123-21-Rev.1, в котором содержится обзор проводящихся национальных/региональных мероприятий и предлагаемый порядок работы в связи с РДС на глобальном уровне.

52. GRSG решила передать документ GRSG-123-21-Rev.1 в качестве неофициального документа для целей информирования к сессии WP.29 в ноябре 2022 года. GRSG приняла к сведению, что с учетом итогов дискуссии в GRVA к этой сессии WP.29 можно было бы также передать документ, касающийся системы хранения данных для автоматизированного вождения (СХДАВ).

53. Наряду с этим эксперт от Китая представил документ GRSG-123-27, в котором предложены дальнейшие действия для полного согласования РДС. Он подчеркнул, что первый этап процесса выполнения руководящих указаний в отношении РДС в контексте соглашений 1958 и 1998 годов завершен и что НРГ переходит к реализации второго этапа. Для ускорения реализации этапа 2 в рамках НРГ по РДС он предложил занести перечень действующих национальных предписаний/стандартов по РДС в компендиум потенциальных правил. Эксперт от Соединенных Штатов Америки заявила, что 15 лет тому назад была принята часть 563 раздела 49 свода федеральных

нормативных актов, которая вскоре будет пересмотрена. Она отметила, что по этой причине дискуссия в АС.3 является преждевременной, и просила экспертов и представителей Договаривающихся сторон продолжить обмен мнениями относительно накопленного опыта и информацией о недавнем осуществлении национальных правил. Эксперт от Нидерландов предложил параллельно заняться этапом 2 и, возможно, пересмотром предельных сроков его реализации. Эксперт от Японии одобрил замечания экспертов от Нидерландов и Соединенных Штатов Америки. Он высоко оценил выступление эксперта от Китая, однако предложил продолжить дискуссию в рамках НРГ. Далее он сообщил GRSG, что его страна в сентябре 2021 года включила Правила №160 ООН в свое национальное законодательство и готова включить также поправки серии 01, отметив, однако, что для дальнейшего согласования потребуется время. Председатель GRSG напомнил, что эксперт от Китая мог бы предложить национальный стандарт своей страны для включения в компендиум по Соглашению 1998 года, однако другие Договаривающиеся стороны Соглашения 1998 года сочли, что такой шаг был бы преждевременным.

## **В. Правила № 160 ООН (регистратор данных о событиях (РДС))**

54. GRSG отметила, что по этому пункту повестки дня никаких предложений для рассмотрения представлено не было.

## **ХIII. Правила № 0 ООН (международная система официального утверждения типа комплектного транспортного средства) (пункт 12 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ GRSG-122-03

55. Эксперт от Нидерландов напомнил GRSG о представленном им ранее документе (GRSG-122-03), в котором было предложено расширить область применения ДЕТА для более эффективного использования уникального идентификатора (УИ) в контексте Правил ООН. Эксперт от КСАОД сообщил о своем намерении проверить последствия применения УИ для каждого из правил ООН, которые будут обсуждаться на следующей сессии GRSG. GRSG в принципе приняла решение о том, что во всех правилах ООН, относящихся к ее компетенции, УИ может использоваться в качестве варианта маркировки Е. Далее было решено, что в соответствии с этими правилами ООН потребуется изложить дальнейшую информацию в кратком документе или на самом компоненте (например, на безопасных стекловых материалах).

## **ХIV. Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (пункт 13 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/17

56. Эксперт от МАИАКП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/17, нацеленный на внесение поправок в Сводную резолюцию о конструкции транспортных средств (СР.3) для уточнения определения прицепа/полуприцепа в том случае, если при использовании в составе с механическим транспортным средством одна или несколько осей прицепа могут приводиться в движение с помощью встроенной в прицеп системы тяги (например, электродвигателя). Эксперт от Соединенного Королевства отметил в тексте предложения несоответствие между положением о том, что создание усилия для поддержания тяги состава транспортных средств допускается на любой скорости, и положением об ограничении скорости до 15 км/ч. Эксперт от Нидерландов заявил, что внесение поправок в СР.3 и Специальную резолюцию № 1 (СпР.1) станет лишь первым этапом, так как для внедрения таких

полуприцепов и полных прицепов необходимо внести поправки также в ряд правил ООН (например, правила №№ 13, 55 и 100 ООН).

57. И наконец, GRSG решила возобновить дискуссию по этому вопросу на своей сессии в октябре 2022 года на основе пересмотренного предложения, заменяющего собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/17.

## **XV. Специальная резолюция № 1, касающаяся общих определений категорий, масс и размеров транспортных средств (пункт 14 повестки дня)**

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

58. Эксперт от МАИАКП представил параллельное предложение (см. пункт 55 выше) в документе ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/17 для внесения поправок в СпР.1 в рамках Соглашения 1998 года.

59. GRSG решила возобновить обсуждение поправок к СпР.1 на основе пересмотренного предложения, заменяющего собой документ ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/18. Между тем было решено, что пересмотренное предложение должно быть поддержано одной из Договаривающихся сторон Соглашения 1998 года.

## **XVI. Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств (пункт 15 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ GRSG-123-35

60. Председатель GRSG напомнил экспертам группы о том, что WP.29 поручил всем рабочим группам выявить правила ООН и ГТП ООН, имеющие отношение к этому вопросу и привязку к водителю, с учетом возможности автоматизированного/автономного вождения (см. документ ECE/TRANS/WP.29/1164 пункты 27–30.). Секретарь GRVA сообщил GRSG о текущей деятельности в области автоматизированных систем вождения, указав следующие основные справочные документы в контексте поручения WP.29:

- a) WP.29-186-08;
- b) WP.29-186-09;
- c) сводный рамочный документ, распространенный в виде веб-брошюры: <https://unece.org/transport/publications/framework-document-automatedautonomous-vehicles-updated>;
- d) брошюра с описанием предыдущих технологических разработок и соответствующей деятельности WP.29: <https://unece.org/transport/publications/all-you-need-know-about-automated-vehicles>.

61. Кроме того, эксперт от МОПАП представил документ GRSG-123-35, в котором охарактеризовано положение дел с обсуждением вопроса об автономном вождении в рамках GRVA.

62. GRSG приняла к сведению, что эксперт от Нидерландов свяжется с заинтересованными сторонами с целью установления сотрудничества в рамках деятельности соответствующей целевой группы по пересмотру правил ООН и ГТП ООН, относящихся к компетенции GRSG, в контексте автоматизации транспортных средств.



## **XVII. Прочие вопросы (пункт 16 повестки дня)**

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

63. Представители Дании, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Швеции, Японии и Европейской комиссии зачитали заявления о позиции своих стран в отношении полномасштабного вооруженного нападения Российской Федерации на Украину. Эти заявления воспроизведены в приложении IX к настоящему докладу. Заявления Дании, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии и Европейской комиссии в чате поддержала Норвегия.

64. В ходе своего выступления представитель Российской Федерации подчеркнул, что использование Всемирного форума (WP.29) ЕЭК ООН для согласования правил в области транспортных средств с целью политических заявлений не соответствует кругу ведения WP.29. Заявление Российской Федерации воспроизведено в приложении IX к настоящему докладу.

### **B. Прочие вопросы**

65. GRSG приняла к сведению, что г-н П. Бродерс больше не будет принимать участие в сессиях. GRSG высоко оценила приверженность г-на Бродерса и его неизменный вклад на протяжении всех тех лет, когда он принимал участие в работе сессий. GRSG пожелала г-ну Бродерсу всего самого доброго на его будущем поприще, выразив ему благодарность продолжительными аплодисментами.

### **C. Периодические технические осмотры**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2021/148  
неофициальные документы GRSG-123-07, GRSG-123-12  
и GRSG-123-36

66. GRSG прокомментировала документ о соблюдении требований в течение всего срока службы транспортных средств (ECE/TRANS/WP.29/2021/148), предложив исключить те элементы, которые не охвачены соглашениями 1958 и 1998 годов, а именно: наблюдение за рынком, регистрация и аннулирование регистрации. GRSG также приняла к сведению, что с рассмотрения был снят документ GRSG-123-07 по этому вопросу.

67. Эксперт от Российской Федерации представил документ GRSG-123-12 с предложением по новому предписанию, разработанному НРГ по периодическим техническим осмотрам (ПТО) для введения периодических технических осмотров автоматических систем вызова экстренных оперативных служб (АСВЭС), предназначенных для установки на транспортных средствах категорий M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub>, на которые распространяются положения Правил № 144 ООН. Эксперт от Германии сообщил GRSG, что согласно нынешней директиве АСВЭС не охватываются ПТО. Эксперт от МОПАП изложила некоторые замечания по этому предложению (GRSG-123-36).

68. GRSG решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в октябре 2022 года на основе пересмотренного документа с замечаниями экспертов.

## **D. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в ноябре 2021 года и марте 2022 года**

*Документация:* неофициальный документ GRSG-123-16

69. Секретарь сообщил об основных вопросах (GRSG-123-16), рассмотренных в ходе сто восемьдесят пятой (ECE/TRANS/WP.29/1161) и сто восемьдесят шестой (ECE/TRANS/WP.29/1164) сессий.

## **E. Решения, представленные в соответствии с процедурой «отсутствия возражений»**

*Документация:* неофициальный документ GRSG-123-34-Rev.1

70. GRSP согласовала перечень основных решений (GRSG-123-34-Rev.1), который воспроизводится в приложении X к настоящему докладу и который был принят в ходе сессии для утверждения участвовавшими в ней делегациями в соответствии с процедурой «отсутствия возражений» в течение не менее 72 часов, предусмотренной в рамках специальных процедур, установленных на период пандемии COVID-19 (ECE/EX/2020/L.12).

## **F. Предварительная повестка дня следующей сессии**

*Документация:* неофициальный документ GRSG-123-33

71. GRSG отметила, что ее сто двадцать четвертую сессию планируется провести в Женеве 11 (9 ч 30 мин) — 14 октября (12 ч 30 мин) 2022 года. GRSG отметила, что предельный срок для представления официальной документации в секретариат — 19 июля 2022 года, т. е. за 12 недель до начала сессии. Ожидается, что GRSP будет придерживаться предложенной в документе GRSG-123-33 предварительной повестки дня, воспроизведенной ниже:

1. Утверждение повестки дня.
2. Поправки к правилам, касающимся городских и междугородных автобусов:
  - a) Правила № 107 ООН (транспортные средства категорий M<sub>2</sub> и M<sub>3</sub>);
  - b) Правила № 118 ООН (характеристики горения материалов).
3. Поправки к правилам, касающимся безопасных стеклянных материалов:
  - a) Глобальные технические правила № 6 ООН (безопасные стеклянные материалы);
  - b) Правила № 43 ООН (безопасные стеклянные материалы).
4. Предупреждение о присутствии уязвимых участников дорожного движения в непосредственной близости:
  - a) Правила № 159 ООН (система информирования при трогании с места);
  - b) Правила № XXX ООН (присутствие уязвимых участников дорожного движения в непосредственной близости спереди и сбоку);
  - c) Правила № XXX ООН (непосредственная видимость уязвимых участников дорожного движения).
5. Правила № 66 ООН (прочность силовой структуры (автобусы)).
6. Поправки к правилам, касающимся газомоторных транспортных средств:
  - a) Правила № 67 ООН (транспортные средства, работающие на сжиженном нефтяном газе);

- b) Правила № 110 ООН (транспортные средства, работающие на сжиженном природном газе и сжиженном природном газе).
7. Поправки к правилам, касающимся устройств для предотвращения несанкционированного использования, иммобилизаторов и систем охранной сигнализации транспортных средств:
- a) Правила № 161 ООН (устройства против несанкционированного использования);
  - b) Правила № 162 ООН (иммобилизаторы);
  - c) Правила № 163 ООН (системы охранной сигнализации транспортных средств).
8. Правила № 125 ООН (поле обзора водителя спереди).
9. Регистратор данных о событиях:  
Руководящие указания в отношении эксплуатационных характеристик регистраторов данных о событиях, которые могут быть приняты в рамках резолюций и правил, касающихся соглашений 1958 и 1998 годов.
10. Правила № 0 ООН (международная система официального утверждения типа комплектного транспортного средства).
11. Сводная резолюция о конструкции транспортных средств.
12. Специальная резолюция № 1, касающаяся общих определений категорий, масс и размеров транспортных средств.
13. Правила № 144 ООН (автоматические системы вызова экстренных оперативных служб).
14. Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств.
15. Выборы должностных лиц.
16. Приоритетные направления деятельности Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности.
17. Прочие вопросы:
- a) обмен мнениями о будущей деятельности Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности;
  - b) периодические технические осмотры;
  - c) основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в июне;
  - d) прочие вопросы.

## Приложение I

[только на английском языке]

### Перечень неофициальных документов, рассмотренных в ходе сессии

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>	<i>Agenda Item</i>
1/ Rev.2	(VRU-Proxi Informal Working Group) Revised Terms of Reference and Rules of Procedure of the GRSG informal working group on awareness of Vulnerable Road Users proximity	(d)	4
2/ Rev.1	(NGV Global) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/12 - Proposal for Supplement 1 to the 05 of Amendments to UN Regulation No. 110 (CNG and LNG vehicles)	(b) or (e)	7(b)
3	(GRSG Chair) Running order of the 123rd hybrid session of GRSG (28 March - 1 April 2022)	(a)	15
4/Rev.1	(Secretariat) Proposal for Supplement 3 to the original version of UN Regulation No. 162 (Immobilizers)	(d)	9(c)
5	(Secretariat) Proposal for supplement 2 to the 02 series of amendments of UN Regulation No. 125 (Forward Field of Vision of Drivers)	(a)	10
6/Rev.1	(Liquid Gas Europe) Proposal for Supplement 3 to the 03 and for Supplement 2 to the 04 Series of Amendments UN Regulation No. 67 (LPG vehicles)	(b)	7(a)
7	(CITA) Proposal for a Framework Document on Vehicle Whole-Life Compliance ECE/TRANS/WP.29/2021/148	(a)	16(c)
8	(Germany) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/07 (New Regulation No. XXX on Uniform Provisions Concerning the Approval of Motor Vehicles with Regard to their Direct Vision)	(f)	4(f)
9	(VRU-Proxi Informal Working Group) Proposal to amend ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/7	(d)	4(f)
10/Rev.1	(VRU-Proxi Informal Working Group) Proposal to amend ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/9	(d)	4(b)
11/Rev.1	(VRU-Proxi Informal Working Group) Proposal to Supplement 2 to the original version of UN Regulation No. 159 (Moving Off Information System)	(d)	4(d)
12	(IWG on PTI) Proposal for a new Rule No. 5 - Uniform provisions for periodical technical inspections of accident emergency call systems	(e)	11(c)
13	(TF on Reversing Warning Sound) new UN Regulation on reversing	(a)	4(c)
14	(Sweden) Experiences and results of bus crash investigation - Stockholm	(a)	2(a)
15/Rev.1	(VRU-Proxi Informal Working Group) Proposal for amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/10 - Supplement 2 to the Original Version of UN Regulation No. 158 (Reversing motion)	(d)	4(c)
16	(Secretariat) Highlights of WP.29 November 2021 and March 2022 sessions	(a)	16(d)
17	(VRU-Proxi Informal Working Group -Japan) Proposal for a new UN Regulation No. XXX (Driver's Awareness of Vulnerable Road Users in Close-Proximity to the Front and Lateral Sides of Vehicles)	(a)	4(e)

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>	<i>Agenda Item</i>
18	(VRU-Proxi Informal Working Group) Proposal for corrigendum to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/6	(d)	4(e)
19	(OICA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 161 (Antitheft) and UN Regulation No. 162 (Immobilizers)	(e)	9(b)9(c)
20	(EDR/DSSA - IWG) IWG on EDR/DSSAD Status Report	(a)	4(b)
21/Rev.1	(EDR/DSSA - IWG) Review of the existing national / regional activities and a proposed way forward for EDR	(d)	11
22	(Secretariat) Annotated provisional agenda	(a)	1
23	(IWG on FVA) IWG on FVA Status Report	(a)	10
24	(NGVA Europe) Proposal for Supplement 5 to the 04 Series and for Supplement 2 to the 05 of Amendments to UN Regulation No. 110 (CNG and LNG vehicles)	(e)	7(b)
25	(Spain) Proposal to amend ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/7	(f)	4(f)
26	(Spain) Proposal to amend ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/7	(f)	4(f)
27	(China) China's suggestion for EDR regulation	(a)	11(a)
28	(The Netherlands) Supplement 1 to the 05 of Amendments to UN Regulation No. 110 (CNG and LNG vehicles)	(e)	7(b)
29	(Russian Federation) Information on the results of the meeting on December 12, 2021 on the improvement of proposals for amendments to UN Regulation No. 66 submitted by the Russian Federation.	(a)	6
30	(EC) Direct vision for Trucks and busses - The design of the draft standard	(c)	4(f)
31	(VRU-Proxi Informal Working Group) Proposal for amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/10 - Supplement 2 to the Original Version of UN Regulation No. 158 (Reversing motion)	(f)	4(c)
32	(OICA) Proposal to amend UN Regulation No. 159)	(d)	4(d)
33	(GRSG Chair) Provisional agenda of the 124th session of GRSG	(d)	16(f)
34/Rev.1	(Secretariat) List of decisions to be adopted under silence procedure	(d)	16(e)
35	(OICA) Automated Driving A vision of the Road Map	(c)	15
36	(OICA) OICA Comments - DRAFT Proposal regarding Uniform provisions for periodical technical inspections of accident emergency call systems	(a)	14(b)

*Notes:*

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

## Приложение II

### **Пересмотренные положения о круге ведения и правила процедуры неофициальной рабочей группы Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности, по вопросу предупреждения о присутствии уязвимых участников дорожного движения в непосредственной близости (УУДНБ) при маневрах на малой скорости (пункт 16)**

**Принятый текст на основе GRSG-123-01-Rev.2  
(см. пункт 15 настоящего доклада)**

#### **A. Круг ведения**

1. Неофициальная рабочая группа (НРГ) разрабатывает проект нормативного предложения, которое повысит способность водителя обнаруживать уязвимых участников дорожного движения (УУДД). Она рассматривает следующие вопросы:

- a) официальное утверждение транспортных средств в отношении прямого поля обзора (ПО) водителя спереди;
- b) официальное утверждение систем обнаружения УУДД и их установка на транспортных средствах;
- c) официальное утверждение устройств непрямого обзора и их установка на транспортных средствах.

Она не занимается промежуточными системами, в частности теми, которые воздействуют на тормозную систему или систему рулевого управления.

НРГ сосредоточивает свое внимание главным образом на маневрах на низкой скорости в любом направлении на основе данных о дорожно-транспортных происшествиях.

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

3. Группа сосредоточивает свое внимание на транспортных средствах категорий М и N. НРГ рассматривает актуальность учета транспортных средств категории O.

4. Целевые сроки завершения работы НРГ:

- a) передний ход:
  - i) повороты транспортного средства:
    - a. завершение подготовки Германией предложения по новым положениям, касающимся систем индикации мертвой зоны (СИМЗ): сто пятнадцатая сессия GRSG (октябрь 2018 года); статус: реализовано в Правилах № 151 ООН;
    - b. возможное завершение разработки альтернативной процедуры испытаний; решение подлежит принятию НРГ в зависимости от результатов оценки осуществимости этой альтернативной процедуры: сто двадцать третья сессия GRSG (апрель 2022 года);

- ii) движение транспортного средства по прямой или начало его движения после остановки ( $M_2, M_3, N_2, N_3$ ): сто восемнадцатая сессия GRSG (апрель 2020 года), например системы видеокамеры/мониторинга (CBM) или обнаружения; статус: реализовано в Правилах № 159 ООН;
- iii) начало движения транспортного средства после остановки ( $M_1, N_1$ ): завершение подготовки Японией предложения по новым положениям, касающимся предупреждения о присутствии УУДД: сто двадцать третья сессия GRSG (апрель 2022 года);
- b) задний ход (например, системы видеокамеры/монитора (CBM) или обнаружения): сто восемнадцатая сессия GRSG (апрель 2020 года); статус: реализовано в Правилах № 158 ООН;
- c) прямой обзор:
  - i) этап 1: базовые правила: сто двадцать третья сессия GRSG (апрель 2022 года);
  - ii) этап 2: поправки:
    - a. поправки к альтернативному методу проведения испытаний для инновационных конструкций транспортных средств (например, аэродинамических узких конструкций стойки А) на основе замены пункта 5.3 (апрель 2023 года или раньше, если это возможно);
    - b. в случае транспортных средств, перед которыми ставятся конкурентные цели (например, улучшение прямого обзора по сравнению с повышением грузоподъемности, повышением эффективности, применением новых технологий в силовом агрегате, последствиями для индустрии грузоперевозок) с учетом выполнения задач по обеспечению прямого обзора, можно было бы рассмотреть альтернативный подход. Он ограничивается уровнем 3 для транспортных средств категории  $N_3$  и основывается на количественных данных (октябрь 2023 года или ранее, если это возможно);
- d) общие вопросы (например, официальное утверждение компонентов) в подпунктах a), b) и c): до сто двадцать восьмой сессии GRSG (октябрь 2023 года).

5. Предполагается, что НРГ представит GRSG проект нормативного предложения по вопросу о поле обзора водителя и системе обнаружения УУДД. Решение принимается GRSG, WP.29 и AC.1 в соответствии с административными процедурами, определенными в Соглашении 1958 года.

Предполагается, что НРГ учитывает работу, проделанную другими вспомогательными рабочими группами WP.29.

## **В. Правила процедуры**

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

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

2. Работой НРГ руководят председатель и секретарь:
  - a) ответственность за выполнение функций председателя возлагается на Европейскую комиссию;
  - b) ответственность за выполнение функций секретариата возлагается на МОПАП.
3. Рабочим языком НРГ будет английский язык.
4. Все документы и/или предложения передаются секретарю группы в приемлемом электронном формате заблаговременно до начала совещания. Группа может отказаться от обсуждения и одобрения любого вопроса или предложения, которые не были распространены за 10 рабочих дней до начала совещания.
5. Секретарь будет размещать повестку дня и соответствующие документы на веб-сайте заблаговременно до начала всех запланированных совещаний.
6. Решения будут приниматься консенсусом. Если консенсуса достичь невозможно, то Председатель группы представляет GRSG различные точки зрения. При необходимости Председатель может запрашивать у GRSG соответствующие указания.
7. Информация о ходе работы НРГ будет регулярно доводиться до сведения GRSG председателем, секретарем или их представителем(ями), по возможности в формате неофициального документа.
8. Все документы следует распространять в цифровом формате. Документы о работе совещаний следует передавать секретарю для опубликования на веб-сайте WP.29.



## Приложение III

### Проект поправок к Правилам № 151 ООН, касающимся систем индикации мертвой зоны

#### Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/9 (см. пункт 18 настоящего доклада)

Пункт 5.1 изменить следующим образом:

«5.1 Любое транспортное средство... настоящих Правил ООН.

Если транспортное средство оснащено приспособлением для автоматического отключения **функции СИМЗ**, например в таких **ситуациях**, как наличие на кузове навесного оборудования для уборки улиц или снегоочистительного плуга, опорожнение мусорных контейнеров либо открывание пассажирских дверей автобуса, то должны надлежащим образом выполняться нижеследующие **условия**.

Изготовитель транспортного средства должен представить технической службе во время официального утверждения типа перечень ситуаций — с указанием соответствующих критериев, — когда **функция СИМЗ** автоматически отключается, который прилагается к протоколу испытания.

**Функция СИМЗ** должна автоматически восстанавливаться, как только условия, приведшие к автоматическому отключению, перестают существовать.

Негаснущий оптический сигнал предупреждения должен информировать водителя о том, что **функция СИМЗ** отключена. Для этой цели может использоваться желтый предупреждающий сигнал о неисправности, указанный в пункте 5.6 ниже.»

Добавление 1, таблицу 1 изменить следующим образом:

«Сценарии (возможны другие параметры, если они находятся в пределах, определенных в основном тексте)

	Огибающая	Боковая	Начальная		Место удара с допуском (для каждой из двух точек)
		координата положения велосипеда относительно центра макета в системах координат, как показано выше (допуск: $\pm 0,1$ м)	Скорость транспортного велосипеда (допуск: $\pm 2$ км/ч)	скорость средства (допуск: $\pm 2$ км/ч)	
Одиночные грузовые автомобили и тягачи	1,3	-2,9 м, -5,7 м	10 км/ч, 20 км/ч	10 км/ч, 20 км/ч	0 м (-0 м, +0,5 м), 6 м (-0,5 м, +0 м)
Грузовые автомобили, оборудованные для буксировки прицепов	1, 2, 3	-2,9 м, -5,7 м	10 км/ч, 20 км/ч	10 км/ч, 20 км/ч	0 м (-0 м, +0,5 м), 6 м (-0,5 м, +0 м)
Тягачи (оборудованные для буксировки полуприцепов)	1, 3	-2,9 м, -5,7 м	10 км/ч, 20 км/ч	10 км/ч, 20 км/ч	0 м (-0 м, +0,5 м), 6 м (-0,5 м, +0 м)

	<i>Боковая координата положения велосипеда относительно центра макета в системах координат, как показано выше (допуск: ±0,1 м)</i>	<i>Скорость транспортного велосипеда (допуск: ±2 км/ч)</i>	<i>Начальная скорость транспортного средства (допуск: ±2 км/ч)</i>	<i>Место удара с допуском (для каждой из двух точек)</i>	
<i>Огибающая</i>					
<b>Класса категории Мз за исключением сочлененных ТС класса I<sup>1</sup> категории Мз</b>	4, 5	-2,9 м, -5,7 м	10 км/ч, 20 км/ч	10 км/ч, 20 км/ч	0 м (-0 м, +0,5 м), 6 м (-0,5 м, +0 м)
Все остальные ТС категории Мз	5	-2,9 м, -5,7 м	10 км/ч, 20 км/ч	10 км/ч, 20 км/ч	0 м (-0 м, +0,5 м), 6 м (-0,5 м, +0 м)

Соответствующие знаки ограничения скорости размещаются в продольном направлении по отношению к транспортному средству в пределах первых 10 м траектории движения и на расстоянии до 2 м в поперечном направлении от предусмотренного пути движения транспортного средства, но не на пути движения транспортного средства.»

Сноску 1 изменить следующим образом:

«<sup>1</sup> В соответствии с определениями, содержащимися в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, пункт 2 —

<https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions>».

## Приложение IV

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

#### Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/10 (см. пункт 20 настоящего доклада)

...

*Пункт 15.2.2* изменить следующим образом:

«15.2.2 Поле обзора устройства заднего вида... остекление должно иметь общий коэффициент пропускания света, соответствующий **положениям приложения 24 к Правилам № 43 ООН.**»

*Пункт 17.1* изменить следующим образом:

«17.1 Включение системы

...

Если транспортное средство может обнаружить прицеп при наличии сцепного устройства, то система может быть отключена. **В этом случае может быть использован информационный сигнал для информирования о ситуации с обнаружением сзади.**»

...

*Приложение 9, пункт 3.5* изменить следующим образом:

«3.5 Производится расчет визуального угла, вычитаемого из ширины испытываемых объектов.

...

... в градусах.

**По просьбе изготовителя соответствие требованиям о размере объекта, указанным в пункте 3 настоящего приложения, может быть подтверждено при помощи расчетов. Речь идет о размере объекта, предписаниях о наложении изображения в пределах требуемого поля обзора и разрешении системы видеокамеры заднего вида.**

**Обоснованность метода расчета определяется к удовлетворению технической службы.»**

...

*Приложение 10, пункт 1.3.2* изменить следующим образом:

«1.3.2 Минимальный коэффициент обнаружения

...

В данном случае процедуры испытания применительно к зоне горизонтальной задней проекции соответствуют процедурам по пункту 7.3 стандарта ISO 17386:2010.

Если подача **информационного** сигнала происходит непрерывно в течение более 5 секунд, то считается...можно считать, что испытываемый объект обнаружен, если подача **информационного** сигнала происходит в ходе четырех из пяти испытаний.»

*Приложение 10, пункт 1.4.2* изменить следующим образом:

«1.4.2 Минимальный коэффициент обнаружения

Минимальный коэффициент обнаружения, требуемый применительно к зоне, ограниченной десятью точками, составляет 100 %.

Если подача **информационного** сигнала происходит...можно считать, что испытуемый объект обнаружен, если подача **информационного** сигнала происходит в ходе четырех из пяти испытаний.»

## Приложение V

### Проект поправок к Правилам № 159 ООН (системы информирования при трогании с места)

#### Принятый текст на основе документа GRSG-123-11-Rev.1 (см. пункт 22 настоящего доклада)

Пункт 5.1.1 изменить следующим образом:

«5.1.1 Любое транспортное средство, которое оснащено СИТМ, соответствующей определению, содержащемуся в пункте 2.1 выше, должно удовлетворять требованиям, изложенным в пунктах 5.2–5.8 настоящих Правил.

**Если транспортное средство оснащено приспособлением для автоматического отключения СИТМ, например в таких ситуациях, как наличие на кузове навесного оборудования для уборки улиц, снегоочистительного плуга либо фронтального механизма сборки мусора, то должны надлежащим образом соблюдаться нижеследующие условия.**

**Изготовитель транспортного средства должен представить технической службе во время официального утверждения типа перечень ситуаций и соответствующих критериев, при которых функция СИТМ автоматически отключается, и этот перечень прилагается к протоколу испытания.**

**Функция СИТМ должна автоматически восстанавливаться, как только условия, приведшие к автоматическому отключению, перестают существовать.**

**Негаснущий оптический сигнал предупреждения должен информировать водителя о том, что функция СИТМ отключена. Для этой цели может использоваться сигнал о сбое в работе, указанный в пункте 5.8 ниже.»**

#### Принятый текст на основе документа GRSG-123-32 (см. пункт 23 настоящего доклада)

Пункты 6.6.2–6.6.3 изменить следующим образом:

«6.6 Перед началом движения в коридоре торможения испытуемое транспортное средство разгоняют по прямой до достижения им постоянной скорости  $10 + 0/-2$  км/ч.

6.6.3 После того, как пройдет...смещение тестового объекта в процессе ускорения не должно превышать  $\pm 0,10$  м.»

Пункты 6.7.2–6.7.3 изменить следующим образом:

«6.7.2 Перед началом движения в коридоре торможения испытуемое транспортное средство разгоняют по прямой до достижения им постоянной скорости  $10 + 0/-2$  км/ч ...хода.

6.7.3 После того, как пройдет... до достижения ими постоянной скорости  $10 + 0/-3$  км/ч на расстоянии, не превышающем 5 метров. **Если в силу характеристик транспортного средства соблюдение предписанного расстояния не представляется возможным, то это расстояние можно увеличить.** Эта постоянная скорость испытуемого транспортного средства и тестового объекта поддерживается до тех пор, пока

испытываемое транспортное средство не пройдет от точки остановки совокупное расстояние, составляющее не менее 15 метров. Допустимое значение бокового смещения испытываемого транспортного средства не должно превышать  $\pm 0,20$  м, а допустимое значение бокового смещения движущегося тестового объекта не должно превышать  $\pm 0,10$  м. Во время движения... спереди.»

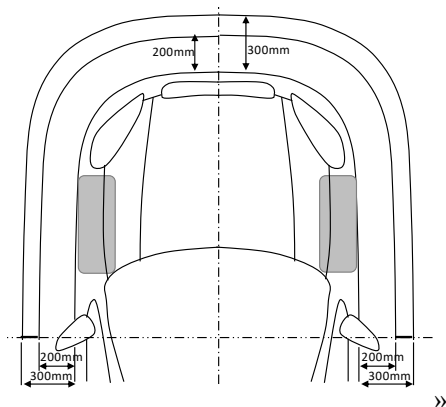
## Приложение VI

### Проект поправок к проекту Правил № XXX ООН (присутствие УУДД в непосредственной близости спереди и сбоку)

#### Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/6 (см. пункт 25 настоящего доклада)

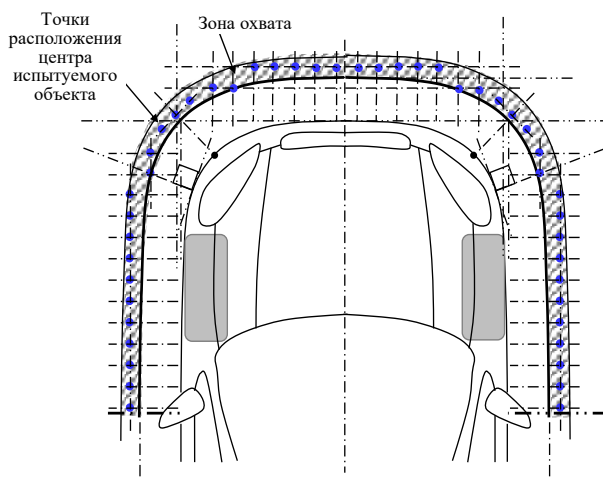
Пункт 15.3, рис. 4 заменить следующим рис.:

«Рис. 4  
Поле обнаружения»



Приложение 12, пункт 1.3.1, рис. 1 заменить следующим рис.:

«Рис. 1  
Поле обнаружения»



Приложение 12, пункт 1.3.1.1, рис. 2, наименование изменить следующим образом:

«Рис. 2  
Передняя зона поля обнаружения»

Приложение 12, пункт 1.3.1.2, рис.3, наименование изменить следующим образом:

«Рис. 3  
Угловые зоны поля обнаружения»

*Приложение 12, пункт 1.3.1.3, рис. 4, наименование изменить следующим образом:*

«Рис. 4

**Боковые зоны поля обнаружения»**



## Приложение VII

### Проект поправок к Правилам № XXX ООН (непосредственная видимость УУДД)

#### Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/7 (см. пункт 28 настоящего доклада)

*Пункт 5.3* изменить следующим образом:

«5.3           **Если можно** доказать, что...»

*Пункт 6.2.2* изменить следующим образом:

«6.2.2           Испытуемое транспортное средство оценивается при положении точки, соответствующей пятке при размещении стопы на педали акселератора, на такой высоте над уровнем земли, которая **не меньше** среднего значения между ...максимальной массы.»

*Приложение 6, пункты 4.2.1–4.2.3 (прежние)* изменить нумерацию на 4.1.1–4.1.3.

*Приложение 7*

*Пункты 2.1–5 (прежние)*, изменить нумерацию на 3.1–6.

*Пункты 5.1 (прежний)*, изменить нумерацию на 6.1, а текст следующим образом:

«**6.1**           Процедура, описанная в пунктах **1–5** настоящего приложения, применяется к стандартизированной модели грузового транспортного средства обобщенного типа.»

## Приложение VIII

### Проект поправок к Правилам № 162 ООН (иммобилизаторы)

Принятый текст на основе документа GRSG-123-04-Rev.1  
(см. пункт 47 настоящего доклада)

Приложение 9, пункт 4.3.1 изменить следующим образом:

«4.3.1 Для отключения иммобилизатора необходимо, чтобы зарегистрированный цифровой ключ с действующей авторизацией был обнаружен в салоне транспортного средства или чтобы отключение иммобилизатора было целенаправленно активировано пользователем, находящимся в непосредственной близости от транспортного средства.

Предельное значение расстояния, на котором возможно отключение иммобилизатора в результате обнаружения ключа в салоне транспортного средства, проверяют с помощью следующей процедуры с учетом допуска в 2000 мм по периметру транспортного средства:

- a) Транспортное средство паркуют в безопасном месте, где отсутствуют какие-либо препятствия; при этом двигатель должен быть выключен, а все окна, двери и крыша — закрыты.
- b) По согласованию с технической службой изготовитель транспортного средства предоставляет для проведения испытаний типичное устройство пользователя. Уровень заряженности элемента питания устройства с цифровым ключом должен быть максимальным.
- c) Техническая служба устанавливает четыре испытательные точки, расположенные по периметру транспортного средства на расстоянии не менее 2000 мм от него. Под расстоянием понимают расстояние между ближайшей точкой транспортного средства и устройством пользователя.
- d) Устройство пользователя размещают в каждой из испытательных точек. При попытке управления транспортным средством с использованием его собственной тяги двери транспортного средства должны быть закрыты. Если в одной из испытательных точек удается осуществить управление транспортным средством с использованием его собственной тяги, то требование испытания считается невыполненным.»

## Приложение IX

[только на английском языке]

### **Заявления, сделанные государствами-членами (см. пункты 63 и 64 настоящего доклада)**

#### **Japan**

The recent invasion of Ukraine by Russia is an attempt to unilaterally change the status quo by force. It is an act that undermines the very foundation of the international order. It constitutes a blatant violation of international law and the United Nations Charter. As such, it is unacceptable, and Japan condemn it in the strongest terms.

Japan stands with the people of Ukraine. We will help Ukraine people through providing humanitarian assistance as well as accepting Ukraine people who have evacuated from their home country.

#### **Denmark**

Allow me to express Denmark's full solidarity with Ukraine and the Ukrainian people. We condemn in the strongest possible terms Russia's acts of aggression against Ukraine; and find it a grave violation of international law and the UN Charter.

President Putin's unjustified and unprovoked attack undermines international peace and security.

Denmark deplores the loss of human life and the suffering caused, and demand that Russia immediately ceases these acts of aggression in the entire territory of Ukraine and fully complies with international law.

#### **European Commission**

I hereby express the EU and its Member States' full solidarity with Ukraine and the Ukrainian people. The EU condemns in the strongest possible terms Russia's unprovoked and unjustified military aggression against Ukraine, which grossly violates international law and the UN Charter, and undermines international security and stability. The EU demands that Russia immediately ceases its military actions, withdraws all its troops from the entire territory of Ukraine and fully respects Ukraine's territorial integrity, sovereignty, and independence within its internationally recognised borders. The EU resolutely supports Ukraine's inherent right of self-defence, and the Ukrainian armed forces' efforts to defend Ukraine's territorial integrity and population in accordance with Article 51 of the UN Charter. At all times Russia must respect its responsibilities under international humanitarian law. Russia also needs to stop its disinformation campaign and cyber-attacks.

#### **Sweden**

Sweden strongly condemns the ongoing Russian invasion of Ukraine. It is unprovoked, illegal and indefensible. It threatens international peace and security and is a blatant violation of international law.

#### **United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland**

The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland stands in solidarity with Ukraine. We fully support the position of the European Union and its member states and candidate countries, as well as the position of the United States.

The UK calls upon all members of this organisation to recall that that the role of the Economic Commission for Europe is, first and foremost, to promote economic cooperation for peace. Today, that peace, which we have worked so hard to preserve and to strengthen through our dialogue in UNECE's many technical committees, has been shattered by the actions of one member.

Russia's assault on Ukraine is an unprovoked, premeditated attack against a sovereign democratic state.

As a Permanent Member of the UN Security Council, Russia has a particular responsibility to uphold international peace and security. Instead, it is violating the borders of another country and its actions are causing widespread suffering.

As the UN Secretary-General has said, such unilateral measures conflict directly with the United Nations Charter...the use of force by one country against another is the repudiation of the principles that every country has committed to uphold.

Russia must urgently de-escalate and withdraw its troops. It must be held accountable and stop undermining democracy, global stability, and international law.

The UK and our international partners stand united in condemning the Russian government's reprehensible actions. The overwhelming majority in the UN General Assembly resolution condemning Russian aggression against Ukraine sends a clear signal that Russia must withdraw.

If we are to uphold the integrity and purpose of this organisation, we must send a clear message that such actions are unacceptable.

### **United States of America**

The United States stands with the people of Ukraine as they fight to defend their country from Russia's forces. Vladimir Putin has chosen to launch a premeditated, unprovoked war that is bringing catastrophic loss of life, human suffering, and destruction of critical infrastructure and institutions. In response to Russia's aggression and in coordination with partners around the globe, the United States has resolved to impose severe economic costs on Russia, and we urge member states who have not yet done so to join us or adopt similarly restrictive measures. The Inland Transport Committee was crucial to rebuilding Europe after WWII and Russia's aggression seeks to reverse much of that progress by destroying civilian transport infrastructure.

### **Russian Federation**

The Russian Federation protests against the political statements made by some members of the GRSG working group. We would like to recall that the use of the WP.29, the UNECE World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations for political statements is not in line with the terms of reference of WP.29. This platform is intended to discuss technical issues, so the Russian Federation calls for focusing on the discussion of technical issues, refraining from political statements.

## Приложение X

[только на английском языке]

### Решения, представленные в соответствии с процедурой «отсутствия возражений» по итогам официальных совещаний Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности, с дистанционным участием 28 марта — 1 апреля 2022 года

Adopted text based on GRSG-123-34-Rev.1 (see paragraph 70 of this report)

<i>Decision No.</i>	<i>Agenda Item</i>	<i>Decision</i>
1	1	GRSG adopted the annotated provisional agenda (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/1 as amended by GRSG-123-22) and the running order of the 123rd session (GRSG-123-03).
2	2b	GRSG adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/2, not amended. The secretariat was requested to submit the proposal as Supplement 1 to the 04 series of amendment to UN Regulation No. 118 (Burning behaviour of materials), for consideration and vote at the November 2022 sessions of WP.29 and AC.1.
3	3b	GRSG adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/3 and ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/4, not amended. The secretariat was requested to combine the two documents and submit as a unique proposal of Supplement 10 to the 01 series of amendment to UN Regulation No. 43 (Safety glazing), for consideration and vote at the November 2022 sessions of WP.29 and AC.1.
4	3b	GRSG, agreed to postpone full discussion of ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/5, Supplement 10 to the 01 series of amendment to UN Regulation No. 43 (Safety glazing) at its October 2022 session.
5	5	GRSG adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/19, not amended. The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 3 to the 03 series of amendment to UN Regulation No. 34 (Prevention of fire risks), for consideration and vote at the November 2022 sessions of WP.29 and AC.1.
6	5	GRSG adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2021/19/Rev.1, with the deletion of “and/or rear collision” from para. 1.2. The secretariat was requested to submit the proposal as draft 04 series of amendment to UN Regulation No. 34 (Prevention of fire risks), for consideration and vote at the November 2022 sessions of WP.29 and AC.1. It was further agreed to keep the document submitted to WP.29 into the agenda of October 2022 session of GRSG for further revision.

<i>Decision No.</i>	<i>Agenda Item</i>	<i>Decision</i>
7	7a	GRSG adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/11, not amended. The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 2 to the 03 and for Supplement 1 to the 04 series of amendment to UN Regulation No. 67 (LPG vehicles), for consideration and vote at the November 2022 sessions of WP.29 and AC.1.
8	7a	GRSG considered GRSG-123-06-Rev.1, proposal for Supplement 3 to the 03 and for Supplement 2 to the 04 series of amendment to UN Regulation No. 67 (LPG vehicles) and requested the secretariat to distribute it with an official symbol at its October 2022 session.
9	7b	GRSG considered GRSG-123-02-Rev.1, proposal for Supplement 1 to the 05 series of amendments to UN Regulation No. 110 (CNG and LNG vehicles) (superseding ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/12) and agreed to resume discussion at its October 2022 session on a new official proposal drafted by a Task Force coordinated by the expert of NGVA Europe. If no new proposal would be submitted by the deadline for official documents, the secretariat will distribute GRSG-123-02-Rev.1 with an official symbol.
10	7b	GRSG considered GRSG-123-28, proposal for Supplement 1 to the 05 series of amendments to UN Regulation No. 110 (CNG and LNG vehicles) (superseding ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/13) and agreed to resume discussion at its October 2022 session on a new official proposal drafted by a Task Force coordinated by the expert of NGVA Europe.
11	7b	GRSG considered GRSG-123-24 and agreed to resume discussion at its October 2022 session on a new official proposal drafted by a Task Force coordinated by the expert of NGVA Europe.
12	6	GRSG agreed to convene again a taskforce chaired by Russian Federation with participation by interested parties to fine-tune the proposal ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2021/23 for amendments to UN Regulation No.66 to be considered at its October 2022 session.
13	9b	GRSG adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/14, with the deletion of para. 1. from the proposal. The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 3 to the original version of UN Regulation No. 161 (Devices against unauthorized use), for consideration and vote at the November 2022 sessions of WP.29 and AC.1.
14	9b9c	GRSG considered GRSG-123-19 (amendment to UN Regulations No. 161 and 162) and agreed to resume consideration on a new proposal at its October 2022 session.
15	9c	GRSG adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/15, not amended. The secretariat was requested submit the proposal as draft Supplement 4 to the original version to UN Regulation No. 162 (Immobilizers) to WP.29 and AC.1 for consideration and vote at their November 2022 sessions.
16	9c	GRSG adopted GRSG-123-04-Rev.1. The secretariat was requested submit the proposal as draft Supplement 3 to the original version to UN Regulation No. 162 (Immobilizers) to WP.29 and AC.1 for consideration and vote at their June 2022 sessions.

<i>Decision No.</i>	<i>Agenda Item</i>	<i>Decision</i>
17	9d	GRSG adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/16, not amended. The secretariat was requested submit the proposal as draft Supplement 2 to the original version to UN Regulation No. 163 (Vehicle Alarm systems) to WP.29 and AC.1 for consideration and vote at their November 2022 sessions.
18	10	GRSG adopted GRSG-123-05. The secretariat was requested submit the proposal as draft Supplement 2 to the 02 series of amendments to UN Regulation No. 125 (Forward Field of Vision) to WP.29 and AC.1 for consideration and vote at their November 2022 sessions.
19	11a	GRSG agreed to send GRSG-123-21 (Review of the existing national / regional activities and a proposed way forward for EDR) to the November 2022 session of WP.29 as an informal document for information only.
20	4	GRSG adopted GRSG-123-01-Rev.2 (Revised Terms of Reference and Rules of Procedure of the GRSG informal working group on awareness of Vulnerable Road Users proximity) as reproduced in an annex to the report.
21	4b	GRSG adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/9 (Para. 1 amended) as amended by GRSG-123-10-Rev.1. The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 4 to the original version of UN Regulation No. 151 (Blind Spot Information Systems) to WP.29 and AC.1 for consideration and vote at their November 2022 sessions.
22	4c	GRSG adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/10 as amended by GRSG-123-15-Rev.1. The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 2 to the original version of UN Regulation No. 158 (Reversing motion) to WP.29 and AC.1 for consideration and vote at their November 2022 sessions
23	4c	GRSG agreed to submit GRSG-123-31 to IWG-VRU-Proxi, for a possible amendment of paragraph 16.1.3.1., to be eventually considered at its October 2022 session to amend the draft Supplement 2 to the original version of UN Regulation No. 158 (Reversing motion) (see decision 22).
24	4e	GRSG adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/6 as amended by GRSG-123-18. The secretariat was requested to submit the proposal as draft new UN Regulation No. XXX (VRU in Front and Side Close Proximity) to WP.29 and AC.1 for consideration and vote at their November 2022 sessions.
25	4e	GRSG agreed to consider at its October 2022 session a proposal of amendment (supplement/new series of amendments), announced by the expert of the Russian Federation, to the new UN Regulation No. XXX (VRU in Front and Side Close Proximity) (see decision 24).
26	4f	GRSG adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/7 as amended by GRSG-123-09 and renumbering in Annexes 6 and 7. The secretariat was requested to submit the proposal as draft new UN Regulation No. XXX (VRU Direct Vision) to WP.29 and AC.1 for consideration and vote at their November 2022 sessions.

<i>Decision No.</i>	<i>Agenda Item</i>	<i>Decision</i>
27	4f	GRSG agreed to send GRSG-123-08 to IWG VRU-Proxi for further elaboration and resume discussion at its October session for possible amendments to the official proposal to WP.29 of new UN Regulation No. XXX (VRU Direct Vision) (see. Decision 26)
28	4f	GRSG agreed to send GRSG-123-25 and GRSG-123-26 to the IWG VRU-Proxi for further elaboration.
29	4d	GRSG adopted GRSG-123-11-Rev.1 and GRSG-123-32. The secretariat was requested to submit the proposals as separate documents both as draft Supplement 2 to the original version of UN Regulation No. 159 (Moving Off Information system) to WP.29 and AC.1 for consideration and vote at their November 2022 sessions. In the same time it was agreed to keep both official proposals to WP.29, into the agenda of the October 2022 session of GRSG for possible further elaboration.
30	4a	GRSG noted the withdrawal of ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/8 and agreed not to keep this agenda item at its next sessions since there is no plan that a new proposal is tabled by the expert from Japan at this moment.
31	12	GRSG agreed in principle that all UN Regulations under its responsibility may have the Unique Identifier used as an option to the E markings. It was further agreed to have a full revision of those UN Regulations that having UI as an option would need further information implemented in the summary document or on the component itself (e.g. safety glazing).
32	13	GRSG agreed to resume discussion on the amendment to Consolidated Resolution No. 3 on the basis of a revised proposal superseding ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/17.
33	14	GRSG agreed to resume discussion on the amendment to Special Resolution No. 1 on the basis of a revised proposal superseding ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/18. In the meantime, it was agreed that the revised proposal would need to be sponsored by a Contracting Party to the 1998 Agreement.
34	16c	GRSG provided some comments to the Whole Life Compliance document (ECE/TRANS/WP.29/2021/148) by suggesting to remove those elements that are not covered by the 1958 and 1998 Agreements: Market Surveillance, Registration and Un-registration.
35	16c	GRSG considered GRSG-123-12 and agreed to resume consideration at its October 2022 session on the basis of a revised document taking into account the comments received by experts.
36	16f	GRSG adopted in principle the provisional agenda of its October 2022 session (GRSG-123-33).
37	15	GRSG noted that the expert from the NL would contact interested parties to seek cooperation in the activities of a Task Force to revise UN Regulations and UN GTRs under the responsibility of GRSG vis-vis vehicle automation.



## Приложение XI

[только на английском языке]

### Неофициальные рабочие группы GRSG

---

*Informal working group**Secretary*

---

Awareness of  
Vulnerable Road Users  
Proximity (VRU-Proxi)

Mr. R. Ladret Piciorus (EC) (Chair)  
Tel: +32 2 298 93 53  
email: romain.ladret-  
piciorus@ec.europa.eu

Mr. Johan Broeders (OICA)  
Tel: +31 40 214 5033  
email:  
johan.broeders@daftrucks.com

Field of Vision Assistants  
(IWG-FVA)

Mr. H. Lammers  
Tel: +31 79 345 8132  
email: hammers@rdw.nl

---

\* Co-Chairs of IWG