



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.29/2007/94/Amend.1  
7 August 2008

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил в области  
транспортных средств

Сто сорок шестая сессия  
Женева, 11-14 ноября 2008 года  
Пункт 14.1 предварительной повестки дня

РАССМОТРЕНИЕ ПРОЕКТОВ ГЛОБАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРАВИЛ И/ИЛИ  
ПРОЕКТОВ ПОПРАВК К ВВЕДЕННЫМ ГЛОБАЛЬНЫМ ТЕХНИЧЕСКИМ  
ПРАВИЛАМ И ГОЛОСОВАНИЕ ПО НИМ

Предложение по проекту глобальных технических правил, касающихся  
безопасности пешеходов

Предложение по проектам поправок к проекту глобальных технических правил,  
касающихся безопасности пешеходов

Передано представителем Соединенных Штатов Америки<sup>1</sup>

Приведенный ниже текст был передан представителем Соединенных Штатов Америки и содержит предлагаемые поправки к проекту глобальных технических правил (гтп), касающихся безопасности пешеходов (ECE/TRANS/WP.29/2007/94). Изменения, внесенные в документ ECE/TRANS/WP.29/2007/94, выделены жирным шрифтом. Данный текст представляется на рассмотрение Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Исполнительного комитета (АС.3) Соглашения 1998 года.

<sup>1</sup> В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2006-2010 годы (ECE/TRANS/166/Add.1, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

A. ИЗЛОЖЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРИНЦИПОВ И ОБОСНОВАНИЯ

Стр. 42, раздел IX, пункты 125-130 изменить следующим образом:

"125. Эти глобальные технические правила...

...

4. ~~Защита головы~~

128. По оценкам, предлагаемые гтп позволят предотвратить **от 1 до 5%** всех смертельных случаев с пешеходами в зависимости от региона. На основе предварительных данных был сделан вывод о том, что главным образом благодаря требованиям, касающимся защиты головы, **данные меры** приведут к следующему сокращению числа смертельных случаев с **пешеходами** ежегодно: в Европейском союзе будет спасена жизнь **320 361 пешеходов** ~~пешехода;~~ в Республике Корея ~~Корея~~ - 175; в Японии 111; и в Соединенных Штатах Америки – ~~20 60~~ **61-92** пешеходов. Также предполагается, что требования, касающиеся защиты головы, будут полезны и для велосипедистов, ~~что приведет к еще большему увеличению предполагаемого числа людей, жизнь которых будет спасена.~~ **В Европейском союзе, как предполагается, будет спасена жизнь 46 велосипедистов.** Кроме того, предполагается, что настоящие гтп обеспечат определенные преимущества в виде снижения степени тяжести травм при столкновениях на скоростях свыше 40 км/ч (т.е. тяжелые/серьезные травмы станут нетяжелыми/легкими).

129. Помимо оценочных данных о числе смертельных случаев, Европейский союз представил также оценочные данные, касающиеся воздействия настоящих гтп с точки зрения числа серьезных травм. В 2003 году в 25 странах - членах Европейского союза, согласно оценкам, имели место ~~68 016-160~~ **504** случая причинения серьезных травм пешеходам и ~~46 286-109 226~~ случаев причинения травм велосипедистам.

130. Оценки пропорционального сокращения числа смертельных случаев и травм основаны на данных, полученных из баз данных ГИДАС и МОНИС, и анализе состава парка транспортных средств Европейского союза. Окончательные результаты анализа свидетельствуют о ежегодном сокращении на **18 893** числа случаев серьезных травм пешеходов и на **5 168** числа случаев серьезных травм велосипедистов<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/pedestrianprotection/final\\_trl\\_2006.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/pedestrianprotection/final_trl_2006.pdf)

## 2. — Защита ног

129. — Что касается потенциальных преимуществ в плане защиты от травм ног/колен, то у группы не было каких-либо оценок по каждому региону. В конце работы неофициальной группы Соединенные Штаты Америки сделали предварительную оценку на основе данных исследования дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов, проведенного НАБДД (по результатам этого исследования создана база данных по 550 ДТП с участием пешеходов, которые произошли в период с 1994 по 1998 год) и на основе приблизительно 70 000 травм, которые ежегодно наносятся пешеходам в Соединенных Штатах Америки.

### Целевая группа

130. — В 32-процентную группу, указанную в документе INF GR/PS/169, входят как легковые автомобили, так и грузовые транспортные средства малой грузоподъемности. Положения гтп освобождают значительную долю грузовых транспортных средств малой грузоподъемности от проведения испытаний с использованием модели нижней части ноги, поэтому в данную целевую группу следует включить лишь легковые автомобили и грузовые транспортные средства малой грузоподъемности, у которых высота бампера не достигает установленного предельного значения.

### b) Затраты

131. Проведенный Европейским союзом анализ также дает оценку затрат на внесение необходимых изменений в транспортные средства с целью выполнения требований гтп, касающихся защиты ног и головы (таблица 1). Эти затраты включают стоимость деталей и издержки изготовителя на инструментальную оснастку и линии сборки. Эти затраты зависят от времени, необходимого для применения правил и внедрения технологических новшеств, разработанных с целью выполнения требований гтп. Предполагается, что некоторые из этих затрат с течением времени снизятся.

<b>Класс транспортного средства</b>	<b>Затраты на транспортное средство (в евро)</b>
<b>Автомобиль "супер-мини"</b>	<b>45,98</b>
<b>Малогобаритный семейный легковой автомобиль</b>	<b>27,76</b>
<b>Крупногабаритный семейный легковой автомобиль</b>	<b>36,93</b>
<b>Автомобиль представительского класса</b>	<b>37,64</b>
<b>Спортивный автомобиль</b>	<b>85,77</b>
<b>Малогобаритное транспортное средство универсального назначения</b>	<b>30,80</b>
<b>Крупногабаритное транспортное средство универсального назначения</b>	<b>34,53</b>
<b>Крупногабаритный автомобиль повышенной проходимости</b>	<b>47,41</b>

с) **Другие анализы**

**132. Что касается потенциальных преимуществ в плане защиты от травмы ног/колен, то у группы не было каких-либо отдельных оценок по каждому региону. Другие страны в настоящее время проводят такие исследования и изучат их результаты, когда настоящие гтп будут введены в их национальное законодательство. Преамбула может быть изменена с целью отражения в ней результатов проведенных анализов.**

**{Ожидается, что эксперт от Соединенных Штатов Америки представит новый анализ затрат и выгод}**"

-----