



---

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

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

172-я сессия

Женева, 20–23 июня 2017 года

**Доклады**

**Всемирного форума для согласования правил  
в области транспортных средств  
о работе его 172-й сессии,**

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

**Исполнительного комитета Соглашения 1998 года  
о работе его пятидесятой сессии,**

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



## Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
<b>A. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств</b>		
I. Участники.....	1	7
II. Вступительные заявления.....	2–7	7
III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	8–9	8
IV. Координация и организация работы (пункт 2 повестки дня) .....	10–28	8
A. Доклад о работе сессии Административного комитета по координации работы (WP.29/АС.2) (пункт 2.1 повестки дня) .....	10–21	8
B. Программа работы, документация и расписание сессий на 2018 год (пункт 2.2 повестки дня).....	22–24	10
C. Интеллектуальные транспортные системы и автоматизированные транспортные средства (пункт 2.3 повестки дня) .....	25–28	10
V. Рассмотрение докладов вспомогательных рабочих групп (РГ) WP.29 (пункт 3 повестки дня) .....	29–47	11
A. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) (шестидесятая сессия, 13–16 декабря 2016 года) (пункт 3.1 повестки дня).....	29	11
B. Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) (семьдесят четвертая сессия, 10–13 января 2017 года) (пункт 3.2 повестки дня).....	30	12
C. Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) (восемьдесят третья сессия, 23–27 января 2017 года) (пункт 3.3 повестки дня).....	31	12
D. Рабочая группа по вопросам шума (GRB) (шестьдесят пятая сессия, 15–17 февраля 2017 года) (пункт 3.4 повестки дня).....	32	12
E. Основные вопросы, рассмотренные на последних сессиях (пункт 3.5 повестки дня).....	33–47	12
1. Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE) (семьдесят седьмая сессия, 4–7 апреля 2017 года) (пункт 3.5.1 повестки дня) .....	33–36	12
2. Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG) (112-я сессия, 24–28 апреля 2017 года) (пункт 3.5.2 повестки дня) .....	37–39	13
3. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) (шестьдесят первая сессия, 8–12 мая 2017 года) (пункт 3.5.3 повестки дня) .....	40–41	13
4. Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) (семьдесят пятая сессия, 6–9 июня 2017 года) (пункт 3.5.4 повестки дня) .....	42–47	13
VI. Соглашение 1958 года (пункт 4 повестки дня).....	48–55	14
A. Статус Соглашения и прилагаемых к нему правил (пункт 4.1 повестки дня).....	48–50	14
B. Указания, запрошенные рабочими группами по вопросам, связанным с правилами, прилагаемыми к Соглашению 1958 года (пункт 4.2 повестки дня).....	51	15

1.	Воспроизведение частных стандартов и ссылки на них в правилах ООН, глобальных технических правилах (ГТП) и предписаниях (пункт 4.2.1 повестки дня).....	52	15
2.	Указания по поправкам к правилам, прилагаемым к Соглашению 1958 года (пункт 4.2.2 повестки дня).....	53–55	15
C.	Разработка международной системы официального утверждения комплектного транспортного средства (МОУТКТС) (пункт 4.3 повестки дня).....	56–57	16
D.	Проект пересмотра 3 Соглашения 1958 года (пункт 4.4 повестки дня).....	58–61	16
E.	Разработка электронной базы данных для обмена документацией об официальном утверждении типа (ДЕТА) (пункт 4.5 повестки дня).....	62–67	17
F.	Рассмотрение проектов поправок к существующим правилам, представленных GRSP (пункт 4.6 повестки дня).....	68–69	18
G.	Рассмотрение проектов поправок к существующим правилам, представленных GRPE (пункт 4.7 повестки дня).....	70	18
H.	Рассмотрение проектов поправок к существующим правилам, представленных GRRF (пункт 4.8 повестки дня).....	71	18
I.	Рассмотрение проектов поправок к существующим правилам, представленных GRB (пункт 4.9 повестки дня).....	72	18
J.	Рассмотрение проектов поправок к существующим правилам, представленных GRE (пункт 4.10 повестки дня).....	73–76	18
K.	Рассмотрение проектов исправлений к существующим правилам, переданных рабочими группами, если таковые представлены (пункт 4.11 повестки дня).....	77	19
L.	Рассмотрение проектов исправлений к существующим правилам, переданных секретариатом, если таковые представлены (пункт 4.12 повестки дня).....	78	19
M.	Рассмотрение предложений по новым правилам, представленных вспомогательными рабочими группами Всемирного форума (пункт 4.13 повестки дня).....	79	19
N.	Предложение по поправкам к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), представленное рабочими группами для рассмотрения Всемирным форумом (пункт 4.14 повестки дня).....	80	19
O.	Предложения по поправкам к существующим правилам, представленные рабочими группами Всемирному форуму, по которым еще не принято решение (пункт 4.15 повестки дня).....	81	19
VII.	Соглашение 1998 года (пункт 5 повестки дня).....	82	19
	Статус Соглашения, включая осуществление пункта 7.1 Соглашения (пункт 5.1 повестки дня).....	82	19
VIII.	Обмен мнениями относительно национальных/региональных процедур нормотворчества и осуществления введенных правил и/или глобальных технических правил в рамках национального/регионального законодательства (пункт 6 повестки дня).....	83–84	20
IX.	Соглашение 1997 года (периодические технические осмотры) (пункт 7 повестки дня).....	85–100	20
A.	Статус Соглашения (пункт 7.1 повестки дня).....	85–94	20

В.	Обновление предписаний № 1 и 2 (пункт 7.2 повестки дня).....	95–97	21
С.	Поправки к Соглашению 1997 года (пункт 7.3 повестки дня).....	98	22
Д.	Введение новых предписаний, прилагаемых к Соглашению 1997 года (пункт 7.4 повестки дня).....	99–100	22
Х.	Прочие вопросы (пункт 8 повестки дня).....	101–110	22
А.	Обмен информацией о правоприменительной практике в связи с вопросами, касающимися дефектов и несоблюдения требований, включая системы отзыва (пункт 8.1 повестки дня).....	101–104	22
В.	Соответствие между положениями Венской конвенции 1968 года и техническими положениями правил и глобальных технических правил в области транспортных средств, принятых в рамках соглашений 1958 и 1998 годов (пункт 8.2 повестки дня).....	105	23
С.	Предложение по поправкам к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) (пункт 8.3 повестки дня).....	106	23
Д.	Документы для опубликования (пункт 8.4 повестки дня).....	107–108	24
Е.	Последующие мероприятия в контексте деятельности Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) в области безопасности дорожного движения (пункт 8.5 повестки дня).....	109–110	24
<b>В.</b>	<b>Административный комитет Соглашения 1958 года (АС.1)</b>		
XI.	Учреждение Комитета АС.1 (пункт 10 повестки дня).....	111–112	24
XII.	Предложения по поправкам и исправлениям к существующим правилам и по новым правилам – голосование в АС.1 (пункт 11 повестки дня).....	113	25
<b>С.</b>	<b>Исполнительный комитет Соглашения 1998 года (АС.3)</b>		
XIII.	Учреждение Комитета АС.3 и выборы должностных лиц на 2017 год (пункт 12 повестки дня).....	114	26
XIV.	Мониторинг Соглашения 1998 года: сообщения Договаривающихся сторон, касающиеся транспонирования глобальных технических правил и поправок к ним в их национальное/региональное законодательство (пункт 13 повестки дня).....	115	27
XV.	Рассмотрение АС.3 проектов глобальных технических правил и/или проектов поправок к введенным глобальным техническим правилам, если таковые представлены, и голосование по ним (пункт 14 повестки дня).....	116–120	27
А.	Предложение по новым глобальным техническим правилам, касающимся процедуры испытания на выбросы в результате испарения, в контексте всемирной согласованной процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ-Испарение) (пункт 14.1 повестки дня).....	116–117	27
В.	Предложение по поправке 2 к Глобальным техническим правилам № 1 (дверные замки и элементы крепления дверей) (пункт 14.2 повестки дня).....	118	28
С.	Предложение по поправке 2 к Глобальным техническим правилам № 15, касающимся всемирной согласованной процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ) (пункт 14.3 повестки дня).....	119–120	28

XVI.	Рассмотрение технических правил, подлежащих включению в Компендиум потенциальных глобальных технических правил, если таковые представлены (пункт 15 повестки дня).....	121–123	29
A.	Позиция № 13 перечня: Соединенные Штаты Америки, Агентство по охране окружающей среды и Национальная администрация безопасности дорожного движения, Министерство транспорта, Программа пересмотра и дополнения маркировки топливной экономичности автотранспортных средств: новая маркировка топливной экономичности и экологическая маркировка для транспортных средств нового поколения (пункт 15.1 повестки дня).....	121	29
B.	Позиция № 12 перечня: Соединенные Штаты Америки, Агентство по охране окружающей среды и Национальная администрация безопасности дорожного движения, Министерство транспорта, Программы разработки стандартов на выбросы парниковых газов и стандартов в отношении топливной экономичности для двигателей и транспортных средств средней и большой мощности (пункт 15.2 повестки дня).....	122	29
C.	Позиция № 11 перечня: Соединенные Штаты Америки, Агентство по охране окружающей среды и Министерство транспорта, Программы разработки стандартов на выбросы парниковых газов транспортными средствами малой грузоподъемности и корпоративных стандартов в отношении среднего расхода топлива (пункт 15.3 повестки дня).....	123	30
XVII.	Рассмотрение на основе консенсуса вопроса об использовании термина «ГТП ООН» в официальных документах в рамках Соглашения 1998 года (пункт 16 повестки дня).....	124	30
XVIII.	Указания, вынесенные на основе консенсуса, относительно тех элементов проектов глобальных технических правил, которые не удалось согласовать вспомогательным рабочим группам Всемирного форума, если таковые получены (пункт 17 повестки дня).....	125	30
XIX.	Обмен информацией о новых приоритетах, подлежащих включению в программу работы (пункт 18 повестки дня).....	126–127	31
XX.	Ход разработки новых глобальных технических правил и поправок к введенным глобальным техническим правилам (пункт 19 повестки дня).....	128–144	31
A.	Глобальные технические правила № 2 (всемирный цикл испытаний мотоциклов на выбросы (ВЦИМ)) (пункт 19.1 повестки дня).....	128	31
B.	Глобальные технические правила № 3 (торможение мотоциклов) (пункт 19.2 повестки дня).....	129–130	31
C.	Глобальные технические правила № 6 (безопасные стекловые материалы) (пункт 19.3 повестки дня) .....	131–132	32
D.	Глобальные технические правила № 7 (подголовники) (пункт 19.4 повестки дня).....	133–134	32
E.	Глобальные технические правила № 9 (безопасность пешеходов) (пункт 19.5 повестки дня) .....	135–136	33

F.	Глобальные технические правила № 15 (всемирные согласованные процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ) – этап 2) (пункт 19.6 повестки дня).....	137	33
G.	Глобальные технические правила № 16 (шины) (пункт 19.7 повестки дня).....	138–141	33
H.	Проект глобальных технических правил, касающихся безопасности электромобилей (БЭМ) (пункт 19.8 повестки дня)....	142	34
I.	Проект глобальных технических правил, касающихся бесшумных автотранспортных средств (БАТС) (пункт 19.9 повестки дня).....	143	34
J.	Транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ) (Глобальные технические правила № 13) – этап 2 (пункт 19.10 повестки дня).....	144	35
XXI.	Пункты, по которым следует продолжить или начать обмен мнениями и данными (пункт 20 повестки дня).....	145–151	35
A.	Согласование испытаний на боковой удар (пункт 20.1 повестки дня).....	145	35
1.	Манекены для испытания на боковой удар (пункт 20.1 а) повестки дня).....	145	35
2.	Боковой удар о столб (пункт 20.1 б) повестки дня).....	146	35
B.	Электромобили и окружающая среда (пункт 20.2 повестки дня) ....	147–150	35
C.	Технические требования к объемному механизму определения точки Н (пункт 20.3 повестки дня).....	151	36
XXII.	Прочие вопросы (пункт 21 повестки дня).....	152–157	36
	Предложение по поправкам к Специальной резолюции № 2 (пункт 21.1 повестки дня).....	152–157	36
<b>D. Административный комитет Соглашения 1997 года (АС.4)</b>			
XXIII.	Учреждение Комитета АС.4 и выборы должностных лиц на 2017 год (пункт 22 повестки дня).....	158–159	37
XXIV.	Поправки к предписаниям № 1 и 2 (пункт 23 повестки дня).....	160	38
XXV.	Прочие вопросы (пункт 24 повестки дня).....	161	38
<b>Приложения</b>			
I.	Перечень неофициальных документов (WP.29-172-...), распространенных без условного обозначения в ходе 172-й сессии .....		39
II.	Статус Соглашения 1998 года о Глобальном регистре и Компендиуме потенциальных правил .....		41
III.	Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29): рабочие группы, неофициальные рабочие группы и функции Председателя и заместителя Председателя (22 июня 2017 года).....		45
IV.	Расписание сессий на 2018 год .....		48
V.	Последующая деятельность в контексте инициативы ВОЗ по разработке добровольных глобальных целевых показателей.....		50

## I. Участники

1. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) провел свою 172-ю сессию 20–23 июня 2017 года под председательством г-на А. Эрарио (Италия). В соответствии с правилом 1 а) правил процедуры WP.29 (TRANS/WP.29/690 и ECE/TRANS/WP.29/690/Amend.1 и Amend.2) на сессии были представлены следующие страны: Австрия, Бельгия, Босния и Герцеговина, Бразилия, Венгрия, Вьетнам, Германия, Израиль, Индия, Испания, Италия, Казахстан, Камбоджа, Канада, Китай, Латвия, Люксембург, Малайзия, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Республика Корея, Румыния, Российская Федерация, Сан-Марино, Словакия, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Таиланд, Финляндия, Франция, Чешская Республика, Швеция, Швейцария, Южная Африка и Япония. В работе сессии приняли участие представители Европейского союза (ЕС). Была представлена следующая правительственная организация: Международный союз электросвязи (МСЭ). Из межправительственных организаций была представлена Евразийская экономическая комиссия (ЕАЭК). Кроме того, были представлены следующие неправительственные организации: Ассоциация по ограничению выбросов автомобилями с помощью каталитических нейтрализаторов (АВАКН); Европейская ассоциация поставщиков автомобильных деталей (КСАОД/МЕМА/ЯАПАД)<sup>1</sup>; Европейская техническая организация по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК); Фонд «Автомобиль и общество» (Фонд ФИА); Глобальная программа оценки новых автомобилей (Глобальная программа НКАП); Международная группа экспертов по вопросам автомобильного освещения и световой сигнализации (БРГ); Международная электротехническая комиссия (МЭК); Международная ассоциация заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ); Международная ассоциация заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ); Международный комитет по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТОТ); Международная организация по стандартизации (ИСО); Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Ассоциация заводов-изготовителей двигателей и оборудования (МЕМА). Из других неправительственных организаций и наблюдателей были представлены: Ассоциация предприятий по производству рекреационных автомобилей (РВИА) и Американский совет по автомобильной торговой политике (АСАТП).

## II. Вступительные заявления

2. Председатель Всемирного форума приветствовал делегатов сессии WP.29 и представил оратора, выступающего со вступительным заявлением, а именно Директора Отдела устойчивого транспорта г-жу Эву Мольнар.

3. Директор Отдела устойчивого транспорта приветствовала делегатов 172-й сессии Всемирного форума. В качестве покидающего свой пост директора она выразила признательность за прекрасное десятилетнее сотрудничество и высоко оценила достижения Всемирного форума за этот период.

4. Она напомнила делегатам о резолюции министров, принятой в феврале 2017 года на семьдесят девятой сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) по случаю семидесятой годовщины этого органа. В резолюции предлагается, чтобы Европейская экономическая комиссия (ЕЭК) Организации Объединенных Наций рассмотрела вопрос о принятии решения предложить Экономическому и Социальному Совету Организации Объединенных Наций (ЭКОСОС),

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

чтобы КВТ представлял Совету на ежегодной основе информационный доклад о своей деятельности. ЕЭК приняла положительное решение, и данное предложение будет рассмотрено ЭКОСОС на его следующей сессии в июле 2017 года. Оратор настоятельно призвала тех делегатов Всемирного форума, чьи страны являются членами ЭКОСОС, поддержать этот процесс. Она подчеркнула, что наличие параллельной структуры отчетности позволит согласовать процесс отчетности КВТ с его фактической работой как органа, обслуживающего конвенции и соглашения Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта, договаривающимися сторонами которых являются государства-члены Организации Объединенных Наций из всех регионов мира, а не только региона ЕЭК. Она подчеркнула, что параллельная структура отчетности не предполагает необходимость выделения секретариату КВТ дополнительных ресурсов. Единственным бюджетным последствием станет перевод краткого доклада для ЭКОСОС на три языка Организации Объединенных Наций, которые не являются официальными в регионе ЕЭК и на которые доклад КВТ в настоящее время не переводится, а именно на арабский, испанский и китайский языки.

5. Директор Отдела устойчивого транспорта заострила далее внимание на будущей стратегии Комитета по внутреннему транспорту. В этой стратегии должны находить отражение ожидаемые перспективы развития транспорта и мобильности на ближайшие 20–30 лет с учетом таких процессов, как автоматизация, изменение климата, электрификация транспорта, совместная мобильность и переход на цифровые технологии. Потребуется решить вопросы корректировки текущей работы и адаптации организационных структур.

6. Председатель Всемирного форума поблагодарил директора за ее вступительное заявление, с признательностью отметив ее прекрасное руководство и тесное сотрудничество с Всемирным форумом за те 10 лет, что она пребывала в должности.

7. Заместитель Председателя Всемирного форума вторил словам Председателя, поблагодарив Директора за ее достижения и пожелав ей успехов в дальнейших личных начинаниях.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/1130  
ECE/TRANS/WP.29/1130/Add.1  
неофициальный документ: WP.29-172-10

8. Аннотированная предварительная повестка дня сессии была утверждена с добавлением в повестку дня нового пункта 8.5, касающегося последующей деятельности в контексте инициативы Всемирной организации здравоохранения по разработке добровольных целевых показателей в области безопасности дорожного движения.

9. Перечень неофициальных документов приведен в приложении I к настоящему докладу.

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

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

10. 124-я сессия WP.29/AC.2 состоялась 19 июня 2017 года под председательством г-на А. Эрарио (Италия); в соответствии с правилом 29 положения о круге ведения и правилами процедуры WP.29 (TRANS/WP.29/690 и



Amends.1-2) на ней присутствовали председатели GRB (Франция), GRE (Бельгия), GRPE (Нидерланды), GRRF (Соединенное Королевство), GRSP (Соединенные Штаты Америки) и GRSG (Италия), Председатель Исполнительного комитета (АС.3) Соглашения 1998 года (Япония), заместитель Председателя WP.29 (Российская Федерация), представители Канады, Республики Корея, Соединенных Штатов Америки, Японии и Европейского союза (ЕС).

11. WP.29/АС.2 рассмотрел и утвердил повестку дня 172-й сессии Всемирного форума. WP.29/АС.2 рассмотрел также проект повестки дня 173-й сессии Всемирного форума, которую планируется провести в Женеве 14–17 ноября 2017 года.

12. АС.2 обсудил возможность введения применительно к автоматизированным и автономным транспортным средствам новых критериев, определяющих категорию транспортных средств. АС.2 решил отложить дальнейшее обсуждение данной темы до ее рассмотрения неофициальной рабочей группой (НРГ) по интеллектуальным транспортным системам и автоматизированному вождению (ИТС/АВ) на ее сессии, которая состоится 22 июня 2017 года (см. пункт 25 настоящего доклада).

13. Председатель НРГ по международному официальному утверждению типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) проинформировал АС.2 о последних поправках к приложению 4 к проекту правил № 0 ООН, о других правилах ООН, подлежащих обзору соответствующими РГ до их возможного включения в это приложение (а именно правилах № 14, 34, 116 и 129 ООН), а также о будущих правилах ООН, касающихся осуществления всемирных процедур испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ).

14. АС.2 рассмотрел предложения по поправкам к документу «Общие руководящие принципы» с особым акцентом на вопросе о том, будет ли он по-прежнему рассматриваться в качестве руководящего документа или же его следует считать юридическим толкованием (см. пункт 4.2.2 повестки дня). Кроме того, представитель ЕС внес предложение о проведении председателями РГ – возможно на основе письменной процедуры в летний период – пересмотра документов, содержащих руководящие принципы, до их принятия на сессии в ноябре 2017 года.

15. АС.2 рассмотрел возможные пути интегрирования МОУТКТС в рамки деятельности РГ. Одним из вариантов являлось внесение предложения об учреждении седьмой РГ, однако, по мнению АС.2, это потребует проведения более комплексного анализа с учетом приоритетов работы. Ожидается, что первые результаты будут получены к ноябрю 2017 года.

16. Секретариат проинформировал АС.2 о положении дел с финансированием базы данных для обмена документацией об официальном утверждении типа (ДЕТА), сложившемся после переговоров, проведенных в порядке подготовки к шестидесяти седьмой сессии Комиссии и по результатам которых выяснилось, что единственно возможным перспективным подходом является промежуточное решение по линии внебюджетного проекта (см. пункт 4.5 повестки дня).

17. АС.2 решил обсудить статью 15.3 пересмотра 3 Соглашения 1958 года и особо отметил ее влияние на возможное изменение требований, которыми должны руководствоваться технические службы, а, следовательно, и возможную необходимость в переходных положениях (см. пункт 4.4 повестки дня).

18. В целях повышения прозрачности работы Всемирного форума Административный комитет АС.2 рассмотрел – на основе предложений о внесении поправок в правила процедуры (ПП) WP.29 – пути облегчения доступа к участию в деятельности WP.29 тех НПО, которые не получили консультативный статус при ЭКОСОС. Секретариату было поручено подготовить соответствующее предложение по будущим поправкам к ПП WP.29 для рассмотрения Всемирным форумом на его 173-й сессии в ноябре 2017 года.

19. АС.2 обсудил повестку дня конференции по стратегии в области автономных транспортных средств, которая пройдет 28–29 июня во Дворце Наций. Европейская комиссия выразила обеспокоенность тем обстоятельством, что при подготовке WP.1 конференции не были проведены консультации с членами WP.29. Как отметил ЕС, поскольку Рабочая группа отвечает за разработку правил безопасности для автономных транспортных средств, то WP.29 весьма заинтересован в проведении обсуждений с участием тех его членов, которые несут ответственность за политику в сфере регулирования автономных транспортных средств. Секретариату было поручено провести консультации с руководством комитета WP.1 на предмет изыскания путей улучшения взаимодействия между двумя комитетами в целях обеспечения того, чтобы все заинтересованные стороны заблаговременно ставились в известность и могли участвовать в подготовке конференций по темам, представляющим общий интерес.

20. Представитель Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии поднял связанную с безопасностью проблему «транспортных средств, используемых в качестве оружия». АС.2 согласился с необходимостью обстоятельного обсуждения вопроса о том, может ли WP.29 конструктивно и успешно заниматься рассмотрением данной тематики.

21. АС.2 рекомендовал создать сессию АС.4.

## **В. Программа работы, документация и расписание сессий на 2018 год (пункт 2.2 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2017/1/Rev.1  
неофициальные документы: WP.29-172-01/Rev.1  
и WP.29-172-02

22. Секретариат представил программу работы, включающую стратегическую вводную часть, в которой изложены основные приоритетные направления деятельности WP.29 в области автоматизации транспортных средств, электрических силовых агрегатов и усиления мер по охране окружающей среды. К числу приоритетов будут также относиться дальнейшее совершенствование деятельности по осуществлению соглашений 1958, 1997 и 1998 годов, основные виды горизонтальной деятельности и главные темы, рассматриваемые вспомогательными органами WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/2017/1/Rev.1). Всемирный форум принял к сведению пересмотренную программу работы и документацию.

23. Секретариат представил список рабочих групп и председателей (на основе документа WP.29-172-01/Rev.1). Всемирный форум принял к сведению документ WP.29-172-02, содержащий проект расписания совещаний WP.29 и его вспомогательных органов на 2018 год.

24. Представитель Китая просил секретариат, учитывая совпадение по датам с празднованием китайского Нового года, рассмотреть возможность проведения восьмидесятой пятой сессии GRRF на десять дней раньше запланированного.

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

*Документация:* неофициальный документ: WP.29-172-08

25. Представитель Германии внес на рассмотрение документ WP.29-172-08 с предложением поручить GRRF учесть в своей нормативной деятельности повышение уровня автоматизации. Председатель НРГ по интеллектуальным транспортным системам и автоматизированному вождению (ИТС/АВ) напомнил о решении, принятом по этому вопросу WP.29 в марте 2017 года

(ECE/TRANS/WP.29/1129, пункт 24). WP.29 решил просить GRRF рассмотреть вопрос об уровнях автоматизации 3 и 4 в соответствии со стандартами SAE, препроводить документ GRRF и просить GRRF сообщить по нему свое мнение на ноябрьской сессии WP.29.

26. В связи с потребностью проведения на следующей после 78-й сессии GRE неделе внеочередного совещания GRRF секретариат напомнил о сделанном на сессии AC.2 заявлении представителя Соединенного Королевства относительно сложности организации совещаний и их последовательности. WP.29 поручил секретариату организовать такую однодневную внеочередную сессию GRRF и, при необходимости, перераспределить ресурсы WP.29 в целях удовлетворения данного запроса.

27. Председатель НРГ по ИТС/АВ сообщил об итогах обсуждений, состоявшихся на совещании НРГ, проходившем в неделю проведения сессии WP.29, и особо подчеркнул следующее: а) НРГ утвердила круг ведения Целевой группы по кибербезопасности; б) было завершено обсуждение определений вождения различных уровней автономности и окончательный документ будет представлен WP.29 для рассмотрения и возможного принятия на его сессии в ноябре 2017 года; с) по итогам совещания для обмена идеями относительно того, каким образом учитывать автоматизацию автомобилей в обозначениях категории транспортного средства, НРГ предпочла пока придерживаться прагматического решения, не вдаваясь в особую конкретику; и d) было начато первоначальное обсуждение будущих подходов к проведению и соответствующих методов испытания автоматизированных/автономных транспортных средств. Кроме того, НРГ по ИТС/АВ решила учредить новую целевую группу по испытанию автоматизированных/автономных транспортных средств.

28. Представитель Российской Федерации, заместитель Председателя WP.29, поблагодарил Председателя НРГ за весьма интересное сообщение и отметил, что необходимость в обозначении категорий транспортных средств обычно возникает для установления будущих требований, применяемых для целей официального утверждения типа. Поскольку в сферу компетенции WP.29 входят эксплуатационные характеристики транспортных средств, а не правила дорожного движения и страховые сборы, то данный аспект следует учитывать тогда, когда предлагаются новые определения.

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

### **A. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) (шестидесятая сессия, 13–16 декабря 2016 года) (пункт 3.1 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/60

29. Всемирный форум напомнил об устном сообщении, сделанном Председателем GRSP в ходе 171-й сессии (ECE/TRANS/WP.29/1129, пункты 36–40), и одобрил доклад.

**В. Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) (семьдесят четвертая сессия, 10–13 января 2017 года) (пункт 3.2 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRPE/74  
ECE/TRANS/WP.29/GRPE/74/Add.1-2

30. Всемирный форум напомнил об устном сообщении, сделанном Председателем GRPE в ходе 171-й сессии (ECE/TRANS/WP.29/1129, пункты 41–43), и одобрил доклад.

**С. Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) (восемьдесят третья сессия, 23–27 января 2017 года) (пункт 3.3 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/83

31. Всемирный форум напомнил об устном сообщении, сделанном Председателем GRSG в ходе 171-й сессии (ECE/TRANS/WP.29/1129, пункты 44–49), и одобрил доклад.

**Д. Рабочая группа по вопросам шума (GRB) (шестьдесят пятая сессия, 15–17 февраля 2017 года) (пункт 3.4 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRB/63

32. Всемирный форум напомнил об устном сообщении, сделанном Председателем GRB в ходе 171-й сессии (ECE/TRANS/WP.29/1129, пункты 50–52), и одобрил доклад.

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

**1. Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE) (семьдесят седьмая сессия, 4–7 апреля 2017 года) (пункт 3.5.1 повестки дня)**

33. Председатель GRE сообщил о результатах семьдесят седьмой сессии GRE (подробную информацию см. в докладе ECE/TRANS/WP.29/GRE/77).

34. Он проинформировал WP.29, что GRE – по просьбе НРГ по МОУТКТС – уточнила отдельные правила, касающиеся устройств освещения и световой сигнализации, посредством включения требования о том, что источники света в этих устройствах должны подлежать официальному утверждению типа в соответствии с правилами № 37, 99 или 128.

35. Оратор сообщил, что GRE завершила обсуждение вопроса о том, потребуют ли предложения по поправкам к правилам № 6 и 50, касающимся указателей поворота с последовательной активацией, новой серии поправок и/или переходных положений. GRE пришла к заключению, что в поправках новой серии нет необходимости, так как предлагаемые поправки содержат разъяснения, но не предусматривают введения новых требований. В то же время GRE согласилась с тем, что для учета пересмотренных положений в процессе проектирования предприятиям отрасли потребуется переходный период, и решила ввести их в виде дополнения с переходными положениями.

36. Он также проинформировал WP.29, что в рамках упрощения правил в области освещения и световой сигнализации GRE приняла к сведению первый проект правил, касающихся устройств световой сигнализации, и запросила разъяснения относительно того, каким образом процесс внесения поправок, включая поправки новых серий и знаки официального утверждения, будет реа-

лизовываться применительно к этим новым правилам, охватывающим множество различных устройств. WP.29 отметил, что GRE высказалась в пользу не факультативного, а обязательного использования уникального идентификатора (УИ). Представитель МОПАП сообщил о том, что в настоящее время неофициальные группы по ДЕТА и МОУТКТС занимаются разработкой предлагаемых руководящих принципов, касающихся применения уникального идентификатора. Он также сослался на приложение 5 к пересмотренному Соглашению 1958 года и пояснил, что хотя уникальный идентификатор может в равной мере применяться к правилам, охватывающим несколько устройств, в случае, когда требуется внести изменение только в одно из устройств, все же может возникнуть необходимость в новом УИ. Поэтому он приходит к выводу, что концепция УИ – хотя она, несомненно, и видится предпочтительным подходом к упрощению маркировки – не является необходимой предпосылкой для проводимой GRE работы, что также верно и применительно к неофициальной группе по МОУТКТС.

**2. Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG) (112-я сессия, 24–28 апреля 2017 года) (пункт 3.5.2 повестки дня)**

37. Председатель GRSG сообщил о результатах, достигнутых в ходе 112-й сессии GRSG (более подробную информацию см. в докладе о работе сессии ECE/TRANS/WP.29/GRSG/91).

38. Председатель GRSG проинформировал WP.29 о представлении исправления к Глобальным техническим правилам № 6, имеющего целью уточнить область применения и технические соображения, для его рассмотрения на сессиях WP.29 и AC.3 в ноябре 2017 года.

39. WP.29 приветствовал представление Рабочей группой GRSG проекта новых правил ООН, касающихся систем вызова экстренных оперативных служб (СВЭС), включая приведение коридора ударных нагрузок для салазок (65 g) в соответствии с законодательством ЕС. Представитель Российской Федерации поздравил GRSG с таким успехом, отметил, что данная работа началась в 2013 году по предложению России, и напомнил, что аналогичные правила, действующие в Евразийском экономическом союзе с 2015 года, уже позволили заметно снизить смертность в результате дорожно-транспортных происшествий.

**3. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) (шестьдесят первая сессия, 8–12 мая 2017 года) (пункт 3.5.3 повестки дня)**

40. Представитель Соединенных Штатов Америки от имени Председателя GRPE проинформировал WP.29 о результатах, достигнутых Рабочей группой в ходе ее шестьдесят первой сессии (подробную информацию см. в докладе о работе сессии ECE/TRANS/WP.29/GRSP/61).

41. В связи с новыми видами деятельности GRSP, касающейся повышения безопасности транспортных средств категории L7, он рекомендовал заострить внимание на необходимости рассмотрения проблемы надежности транспортных средств этой категории, в частности в контексте испытаний на лобовое столкновение, проводившихся Европейской программой НКАП. WP.29 одобрил рекомендацию Председателя GRPE.

**4. Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) (семьдесят пятая сессия, 6–9 июня 2017 года) (пункт 3.5.4 повестки дня)**

42. Председатель GRPE (Нидерланды) сообщил WP.29 о результатах, достигнутых GRPE в ходе ее семьдесят пятой сессии (более подробную информацию см. в докладе о работе сессии ECE/TRANS/WP.29/GRPE/75).

43. WP.29 одобрил предложенный GRPE подход к переносу всемирной согласованной процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ) в Соглашение 1958 года (GRPE-75-18).

44. WP.29 одобрил продление мандата НРГ по КВТС до ноября 2020 года в порядке обеспечения того, чтобы ее деятельность охватывала не только выделение загрязняющих веществ внутренними материалами салона, но также газы, поступающие в кабину транспортного средства из других источников. WP.29 принял к сведению, что первый проект обновленного круга ведения и правил процедуры был представлен НРГ по КВТС на сессии GRPE в июне 2017 года (GRPE-75-14) и что окончательная версия, как ожидается, будет рассмотрена GRPE на ее сессии в январе 2018 года.

45. В качестве нового Председателя на новом этапе работы НРГ по КВТС представитель Российской Федерации обратил особое внимание на существующие стандарты на КВТС, действующие в его стране с 2010 года, а в Евразийском регионе – с 2015 года. Он выразил готовность возглавить соответствующую деятельность НРГ по КВТС, опираясь на накопленный Российской Федерацией опыт в столь важной сфере, связанной с уменьшением угрозы для здоровья людей.

46. WP.29 отметил, что г-н А. Рейндерс (Нидерланды) был переизбран Председателем GRPE на 2018 год и что заместитель Председателя избран не был ввиду отсутствия кандидатов.

47. Представитель Индии заявил о намерении выдвинуть кандидата на пост заместителя Председателя GRPE на следующих выборах должностных лиц на 2019 год, которые пройдут в июне 2018 года.

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

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/343/Rev.25  
неофициальный документ: WP.29-172-07

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

49. По итогам обсуждений, состоявшихся на сессии в марте 2017 года, секретариат представил руководство пользователя (WP.29-172-07) для веб-приложения, которое было создано в Отделе устойчивого транспорта для обмена между Договаривающимися сторонами и секретариатом информацией, касающейся части 1 и приложения 1 к документу о статусе Соглашения 1958 года, и которое призвано заменить уведомление о вышеупомянутой информации в бумажном виде.

50. WP.29 решил, что главам делегаций следует направить в секретариат сведения о едином контактном лице в отношении назначения органов по официальному утверждению типа и технических служб, который получит реквизиты для доступа к веб-приложению в целях введения новой информации либо изменений к существующей информации. WP.29 решил, что задача должна заключаться в обеспечении – начиная с 2018 года – управления процессом обмена информацией с секретариатом исключительно через это веб-приложение.

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

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

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

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

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2017/67 и Corr.1  
неофициальные документы: WP.29-172-11 и WP.29-172-16

53. От имени Председателя НРГ по МОУТКТС представитель Японии представил проект общих руководящих принципов, касающихся регламентирующих процедур ООН и переходных положений в правилах ООН (ECE/TRANS/WP.29/2017/67). Документ направлен на рационализацию дальнейшей работы в рамках вспомогательных органов, уточнение процедур после принятия пересмотра 3 Соглашения 1958 года и обеспечение «надлежащей практики нормативного регулирования» путем предоставления разъяснений во избежание расхождений в понимании пересмотра 3 Соглашения 1958 года и применении правил ООН. Этот документ в значительной мере основан на существующих руководящих принципах (ECE/TRANS/WP.29/1044/Rev.1), однако обновляет их с учетом пересмотра 3 Соглашения 1958 года. Наконец, НРГ по МОУТКТС рассматривает возможность преобразования в будущем этого руководящего документа в новое приложение к Соглашению 1958 года.

54. WP.29 принял к сведению исправление 1 к документу ECE/TRANS/WP.29/2017/67, призванное согласовать текст на французском языке с вариантами на английском и русском языках, и одобрил этот документ. WP.29 далее решил скорректировать нынешний вариант документа, содержащего руководящие принципы (ECE/TRANS/WP.29/1044/Rev.1), и поручил секретариату опубликовать исправление. Всемирный форум также принял к сведению другие поправки, переданные НРГ по МОУТКТС (WP.29-172-11) и представителем ЕС (WP.29-172-16).

55. После обсуждения WP.29 не полностью одобрил предложенные поправки и решил сохранить их в квадратных скобках, учитывая необходимость их окончательного анализа каждой вспомогательной рабочей группой WP.29, НРГ по МОУТКТС и секретариатом. Каждой рабочей группе предлагается не позднее конца октября 2017 года передать техническому секретарю НРГ по МОУТКТС и секретариату ЕЭК результаты такого окончательного анализа. WP.29 решил рассмотреть документ ECE/TRANS/WP.29/2017/67 и Corr.1 с предлагаемыми поправками, содержащимися в документах WP.29-172-11 и WP.29-172-16, в целях его принятия на ноябрьской сессии 2017 года и поручил секретариату распространить к концу июня 2017 году данное предложение в виде сводного документа с новым условным обозначением.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2017/104  
неофициальные документы: WP.29-172-12, WP.29-172-13  
и WP.29-172-14

56. Представитель Японии от имени Председателя НРГ по МОУТКТС внес на рассмотрение проект правил № 0 ООН (единообразные предписания, касающиеся международного официального утверждения типа комплектного транспортного средства) (ECE/TRANS/WP.29/2017/104) и последние поправки к приложению 4 к этим правилам, в котором перечислены правила ООН, охватываемые МОУТКТС (WP.29-172-12). Он указал на другие правила ООН, подлежащие обзору соответствующими РГ до их включения в это приложение, а именно на правила № 14, 34, 116 и 129 ООН, а также на будущие правила ООН, касающиеся осуществления всемирных процедур испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ). WP.29 решил сохранить этот документ в повестке дня своей ноябрьской сессии 2017 года на предмет его рассмотрения и принятия.

57. Далее представитель Японии внес на рассмотрение предварительный проект правил процедуры и круга ведения (WP.29-172-14) применительно к дальнейшей деятельности НРГ на этапе 2 разработки МОУТКТС. WP.29 просил сохранить этот документ в повестке дня своей ноябрьской сессии 2017 года на предмет его рассмотрения и принятия.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2016/2  
ECE/TRANS/WP.29/2017/55  
неофициальные документы: WP.29-172-15 и WP.29-172-27

58. Секретариат сообщил о том, что, как подтвердило Управление по правовым вопросам (УПВ) Организации Объединенных Наций, ни одна из Договаривающихся сторон не выступает против предложения о пересмотре 3 Соглашения 1958 года.

59. Запланированная дата вступления в силу пересмотра 3 Соглашения 1958 года – 14 сентября 2017 года (<https://treaties.un.org/doc/Publication/CN/2017/CN.314.2017-Eng.pdf>).

60. Представитель Японии от имени Председателя НРГ по МОУТКТС представил документ ECE/TRANS/WP.29/2017/55, содержащий редакционное исправление, отраженное в документе IWVTA-SG58-23-07. Всемирный форум принял к сведению дополнение к «Вопросам и ответам по пересмотру 3» в качестве документа о вопросах и ответах № 22 по применению нумерации официальных утверждений типа ООН начиная со вступления в силу пересмотра 3 Соглашения 1958 года (WP.29-172-15) и решил сохранить этот документ в повестке дня своей ноябрьской сессии 2017 года на предмет его рассмотрения и принятия после вступления в силу пересмотра 3 Соглашения 1958 года.

61. Секретариат представил рекомендацию по статье 15.3 пересмотра 3 Соглашения 1958 года (WP.29-172-27). WP.29 просил сохранить этот документ в повестке дня своей ноябрьской сессии 2017 года на предмет его рассмотрения и принятия.



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

*Документация:* неофициальные документы: WP.29-172-09 и WP.29-172-23

62. Секретариат передал WP.29 обновленную информацию об изменениях в связи с размещением ДЕТА на сервере ЕЭК ООН, а также проинформировал о соответствующей дискуссии в рамках Исполнительного комитета (Исполкома) ЕЭК ООН по вопросу о финансировании ДЕТА (WP.29-172-09).

63. Председатель GRE вновь заявил о неотложности придания ДЕТА функций уникального идентификатора (УИ) в осуществляемом процессе упрощения правил, касающихся освещения и световой сигнализации, в рамках которого около 30 нынешних правил будут сгруппированы в три свода новых правил, каждый из которых будет охватывать многочисленные устройства. Представитель БРГ как секретарь НРГ по УПОСС отметил, что при отсутствии ДЕТА и УИ новые правила будут в качестве резервного решения предусматривать традиционную маркировку официального утверждения. Вместе с тем традиционная маркировка является неудобной (см. также пункт 36).

64. Секретариат представил проект доклада о работе двадцать девятой сессии НРГ по ДЕТА (WP.29-172-23).

65. С учетом отсутствия регулярного бюджета для ДЕТА WP.29 решил рекомендовать Исполкому создать внебюджетный проект, с тем чтобы секретариат смог приобрести ДЕТА и покрыть эксплуатационные издержки на ДЕТА до 2020 года в ожидании решения Исполкома об устойчивом финансировании ДЕТА. WP.29 а) одобрил усилия автомобильной промышленности, стремящейся покрыть исключительные расходы на программирование уникального идентификатора, и б) отметил, что Исполкому следует предложить внебюджетный проект для финансирования уникального идентификатора, а также внесения изменений в ДЕТА, связанных с МОУТКТС и с заявлением о соответствии (ЗС). После обстоятельного размышления WP.29 решил отложить до сессии в ноябре 2017 года принятие решения по предложению о предоставлении возможности использования ДЕТА не только Договаривающимся сторонам Соглашения 1958 года, осуществляющим обмен документацией об официальных утверждениях типа в соответствии с правилами ООН, но и любому другому государству-члену в контексте его документации на основании его систем обеспечения соответствия при условии определения надлежащего права доступа.

66. Представитель Соединенного Королевства заявил, что страны, возможно, пожелают покрыть справедливую долю расходов, связанных с ДЕТА. Председатель WP.29 предложил делегациям выяснить готовность их стран внести вклад в бюджет ДЕТА. WP.29 просил Исполнительного секретаря ЕЭК ООН направить Договаривающимся сторонам письмо с информацией о расходах, связанных с ДЕТА, об административных положениях, касающихся внебюджетных проектов, а также с призывом к добровольным пожертвованиям.

67. Представитель Германии подтвердил, что внедренный в Германии испытательный вариант ДЕТА неприемлем в качестве промежуточного решения и задался вопросом о том, какими последствиями чревато отсутствие функционирующей ДЕТА на момент вступления в силу пересмотра 3 Соглашения 1958 года. В ответ представитель МОПАП заявил, что отсутствие ДЕТА формально не помешает применению пересмотра 3 Соглашения 1958 года.

**F. Рассмотрение проектов поправок к существующим правилам, представленных GRSP (пункт 4.6 повестки дня)**

68. Всемирный форум рассмотрел проекты поправок по пунктам 4.6.1–4.6.6 повестки дня и рекомендовал передать их АС.1 для голосования.

69. Представитель МОПАП сообщил о своем намерении представить проект исправлений к документам ECE/TRANS/WP.29/2017/58, ECE/TRANS/WP.29/2017/59 и ECE/TRANS/WP.29/2017/60 для рассмотрения на следующей сессии GRSP.

**G. Рассмотрение проектов поправок к существующим правилам, представленных GRPE (пункт 4.7 повестки дня)**

70. Всемирный форум рассмотрел проекты поправок по пунктам 4.7.1–4.7.3 повестки дня и рекомендовал передать их АС.1 для голосования.

**H. Рассмотрение проектов поправок к существующим правилам, представленных GRRF (пункт 4.8 повестки дня)**

71. Всемирный форум рассмотрел проекты поправок по пунктам 4.8.1–4.8.4 повестки дня и рекомендовал передать их АС.1 для голосования при условии внесения нижеследующих поправок.

По пункту 4.8.3 повестки дня, документ ECE/TRANS/WP.29/2017/70.

В пункте 2.16 *вместо* «28.5.5» *читать* «28.5».

Пункт 6.2.1 (к тексту на русском языке не относится).

**I. Рассмотрение проектов поправок к существующим правилам, представленных GRB (пункт 4.9 повестки дня)**

72. Всемирный форум рассмотрел проект поправки по пункту 4.9.1 и рекомендовал передать его АС.1 для голосования.

**J. Рассмотрение проектов поправок к существующим правилам, представленных GRE (пункт 4.10 повестки дня)**

73. Всемирный форум рассмотрел проекты поправок по пунктам 4.10.1–4.10.19 повестки дня и рекомендовал передать их АС.1 для голосования при условии внесения нижеследующих поправок.

74. По пункту 4.10.1 повестки дня, документ ECE/TRANS/WP.29/2017/72 (к тексту на русском языке не относится).

75. По пункту 4.10.3 повестки дня, документ ECE/TRANS/WP.29/2017/74, WP.29 отметил, что в заголовке документа следует читать: «Предложение по дополнению 28 к поправкам серии 01 к Правилам № 6 (указатели поворота)».

76. По пункту 4.10.9 повестки дня, документ ECE/TRANS/WP.29/2017/80, WP.29 отметил, что в заголовке документа следует читать: «Предложение по дополнению 20 к Правилам № 50 (габаритные огни, сигналы торможения, указатели поворота для мопедов и мотоциклов)».

**К. Рассмотрение проектов исправлений к существующим правилам, переданных рабочими группами, если таковые представлены (пункт 4.11 повестки дня)**

77. Никаких проектов исправлений представлено не было.

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

78. Всемирный форум напомнил о своем решении по пункту 4.2.2 повестки дня, которое касается документа ECE/TRANS/WP.29/2017/67/Corr.1, и поручил секретариату опубликовать исправление 1 к нынешнему варианту документа ECE/TRANS/WP.29/1044/Rev.1, содержащего руководящие принципы.

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

79. Никаких предложений по новым правилам представлено не было.

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

80. Никаких предложений по поправкам представлено не было.

**О. Предложения по поправкам к существующим правилам, представленные рабочими группами Всемирному форуму, по которым еще не принято решение (пункт 4.15 повестки дня)**

81. Никаких предложений по поправкам представлено не было.

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

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/1073/Rev.19

82. Всемирный форум решил, что пункты 5.1–5.6 повестки дня следует подробно рассмотреть Исполнительному комитету Соглашения 1998 года (АС.3).

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

*Документация:* неофициальный документ: WP.29-172-21

83. Представительница Китая ознакомила участников с документом WP.29-172-21, в котором содержится обзор хода разработки китайского цикла испытаний автомобилей (КЦИА). Она разъяснила необходимость замены используемого в настоящее время нового европейского ездового цикла (НЕЕЦ) новым циклом, отражающим фактические условия вождения в Китае. Она напомнила, что цель заключается в том, чтобы завершить разработку КЦИА в 2018 году, а затем оценить результаты и провести сопоставительный анализ КЦИА и ВПИМ. Она уточнила, что на момент начала разработки ВПИМ данных еще не было, тогда как сейчас для разработки КЦИА данные собраны по более чем 40 городам.

84. Председатель WP.29 указал, что в будущем могут возникнуть сложности, если ВПИМ будет применяться не всеми Договаривающимися сторонами Соглашения 1998 года, которые уведомили о принятии ГТП № 15 ООН с внесенными в них поправками.

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

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/1074/Rev.8  
неофициальный документ: WP.29-172-22

85. Секретариат представил сводный документ (ECE/TRANS/WP.29/1074/Rev.8) о статусе Соглашения, включая статус предписаний ООН, прилагаемых к Соглашению, а также перечень Договаривающихся сторон Соглашения и их административных органов. В период после 171-й сессии WP.29 никакие новые Договаривающиеся стороны к Соглашению не присоединились и секретариат не получал никаких новых уведомлений об органах, занимающихся ПТО, или сертификатах. Договаривающимся сторонам напомнили о необходимости уведомлять секретариат о любых актуальных изменениях.

86. Представитель Российской Федерации, сопредседатель НРГ по периодическому техническому осмотру (ПТО), проинформировал Всемирный форум о работе группы. Он сообщил Всемирному форуму о седьмом совещании НРГ по ПТО, которое состоялось 14 июня в Москве, Российская Федерация (WP.29-172-22). Группа рассмотрела предложение по новому предписанию № 3 о периодических технических осмотрах механических транспортных средств, двигатели которых работают на сжатом природном газе (КПГ) и/или сжиженном природном газе (СПГ) (ECE/TRANS/WP.29/2017/93). МКТОТ предложил внести в этот документ изменения, с тем чтобы сделать ссылку на недавно одобренные Правила № 143 ООН и исключить упоминание показателя  $300 \text{ млн}^{-1}$  для оценки утечки газа.

87. Он сообщил далее, что группа занимается изучением проекта положений относительно осмотра гибридных транспортных средств и электромобилей (ГЭМ). Группа решила дополнить этот проект определениями акронимов и элементов ГЭМ в соответствии с Правилами № 100 ООН и положениями, касающимися использования бортовой диагностики (БД) для осмотра. Из-за отсут-

ствия точной информации и данных группе не удалось найти решение о периодичности осмотра таких автомобилей, поэтому она просит Всемирный форум дать указания по этому вопросу. Неофициальный документ WP.29-172-19, содержащий проект предписания о периодических технических осмотрах гибридных транспортных средств и электромобилей, представлен для рассмотрения на текущей 172-й сессии Всемирного форума (пункт 100).

88. Представитель Российской Федерации, сопредседатель НРГ по ПТО, напомнил Всемирному форуму о том, что срок действия мандата группы истекает в конце 2017 года. Он предложил Всемирному форуму направить запрос в Комитет по внутреннему транспорту в отношении учреждения рабочей группы по ПТО. Он проинформировал Всемирный форум о том, что НРГ по ПТО проведет в 2017 году еще одно совещание, точная дата которого пока не определена.

89. Представитель Финляндии поддержал предложение представителя Российской Федерации об учреждении рабочей группы по ПТО, учитывая крайне важное значение работы НРГ по ПТО автотранспортных средств для обеспечения безопасности и охраны окружающей среды, и настоятельно призвал присутствующих делегатов рассмотреть это предложение.

90. В связи с предложением по учреждению рабочей группы Председатель Всемирного форума напомнил делегатам об ограниченных ресурсах WP.29, тем не менее подчеркнув, что представленное предложение по новым предписаниям может быть официально изучено компетентными рабочими группами.

91. Секретариат проинформировал Всемирный форум о возможности созыва НРГ по ПТО в рамках сессий WP.29 в четверг во второй половине дня, если НРГ по ИТС/АВ сможет завершить свое заседание в четверг в первой половине рабочего дня. Председатель Всемирного форума просил председателей соответствующих НРГ связаться с секретариатом для выяснения этого вопроса.

92. Представитель Нидерландов выразил опасение по поводу того, будет ли – с учетом прошлого опыта НРГ по ПТО – предусмотренных сроков проведения заседаний (в течение второй половины дня) достаточно, ибо это может привести также к неэффективному использованию временных ресурсов, принимая во внимание потенциальные последствия подобного решения в отношении времени, выделяемого для НРГ по ИТС/АВ.

93. Сопредседатель Всемирного форума поддержал предложение о выделении второй половины дня в четверг в ходе сессий Всемирного форума для совещаний НРГ по ПТО, пока не будет найдено долгосрочное решение в отношении деятельности этой группы.

94. Председатель Всемирного форума предложил участникам обстоятельно изучить предложенное решение с секретариатом.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2017/90  
ECE/TRANS/WP.29/2017/91

95. Представитель Российской Федерации, сопредседатель НРГ по ПТО, внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/2017/90, содержащий поправки к ECE/RCTE/CONF/4/Add.1/Rev.1, а также документ ECE/TRANS/WP.29/2017/91 с поправками к ECE/RCTE/CONF/4/Add.2.

96. Всемирный форум рассмотрел проекты поправок с учетом указанного ниже исправления и рекомендовал передать их АС.4 для проведения голосования.

97. Документ ECE/TRANS/WP.29/2017/91, последнее предложение в пункте 9.1, следует читать «...внесенными на основании пересмотра 1».

### **С. Поправки к Соглашению 1997 года (пункт 7.3 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2017/92  
неофициальный документ: WP.29-172-17

98. Представитель Российской Федерации, сопредседатель НРГ по ПТО, внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/2017/92, в котором предлагаются поправки к Соглашению 1997 года. Он напомнил о ходе обсуждения, состоявшегося на прошлой сессии, и изложил возможные пути продвижения вперед. WP.29 просил Российскую Федерацию передать предложенные поправки к Соглашению 1997 года Генеральному секретарю в соответствии с положениями Соглашения.

### **Д. Введение новых предписаний, прилагаемых к Соглашению 1997 года (пункт 7.4 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2017/93  
неофициальные документы: WP.29-172-18 и WP.29-172-19

99. Представитель Российской Федерации, сопредседатель НРГ по ПТО, внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/2017/93 с предложением о введении нового предписания о периодических технических осмотрах механических транспортных средств, двигатели которых работают на сжатом природном газе (КПГ) и/или сжиженном природном газе (СПГ), которое будет прилагаться к Соглашению 1997 года. Ряд Договаривающихся сторон указали, что они занимаются оценкой этого предложения. WP.29 поручил секретариату подготовить сводный документ для ноябрьской сессии 2017 года.

100. Секретариат представит неофициальный документ WP.29-172-19, содержащий проект предписания о периодических технических осмотрах гибридных транспортных средств и электромобилей, в качестве официального документа для дальнейшего рассмотрения на 173-й сессии WP.29.

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

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

*Документация:* неофициальные документы: WP.29-172-24, WP.29-172-25, WP.29-172-26 и WP.29-172-28

101. Представитель Швейцарии внес на рассмотрение документ WP.29-172-28 о манипуляциях с грузовыми автомобилями, отвечающими стандартам ЕВРО V и VI, посредством послепродажного блокирования впрыска «адблю». Он пояснил, что швейцарские власти решили действовать после выявления ряда таких случаев в других странах и что подозрительные автомобили изъяты из эксплуатации и осматриваются. Он напомнил, что с февраля 2017 года в масштабах страны было выявлено 100 транспортных средств, подвергнутых неправомерной регулировке (около 1%). Он пояснил, что были выявлены транспортные средства с неправомерной регулировкой только применительно к стандарту ЕВРО V и что на данный момент таких транспортных средств применительно к стандарту ЕВРО VI выявлено не было, поскольку нет доступа к программному обеспечению, предназначенному для снижения токсичности отработавших газов. Он предложил Договаривающимся сторонам рассмотреть пять вопросов, содержащихся в документе WP.29-172-28, с целью обменяться информацией о методах выявления манипуляций и стратегиях обеспечения соблюдения требований. Он внес на рассмотрение документ WP.29-172-24, в котором продемонстрированы способы обнаружения транспортных средств, подвергнутых непра-

вомерной регулировке. В связи с обменом информацией он упомянул о документах WP.29-172-25 и WP.29-172-26.

102. Представители ЕС, Соединенного Королевства, США и Финляндии сообщили об аналогичных мероприятиях в своих соответствующих странах/регионах и выразили готовность к сотрудничеству путем обмена информацией и обсуждения наилучших стратегий обеспечения соблюдения требований на протяжении всего срока службы автомобиля.

103. Представитель Российской Федерации подчеркнул актуальность этого вопроса и настоятельно призвал к разработке рекомендаций НРГ по ПТО. Представитель МКТОТ особо отметил необходимость согласованности различных регулятивных систем, используемых для официального утверждения транспортных средств, ПТО и технических инспекций транспортных средств на дороге, с охватом всего срока службы автомобиля.

104. Председатель WP.29 предложил участникам связаться со швейцарской делегацией, с тем чтобы внести вклад в обсуждение, и просил швейцарскую делегацию представить обновленную информацию на следующей сессии WP.29 в ноябре 2017 года. WP.29 решил передать документ WP.29-172-28 неофициальной рабочей группе по ПТО для дальнейшего рассмотрения.

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

105. Делегат от Финляндии, специальный представитель WP.29 и WP.1 по автоматизированному вождению, сообщил о деятельности WP.1, включая работу, связанную с автоматизированными транспортными средствами. Он проинформировал о предстоящем рабочем совещании, организуемом WP.1 совместно с Национальной администрацией безопасности дорожного движения Соединенных Штатов (НАБДД) и Французским научно-техническим институтом транспорта, территориального планирования, развития и сетей (ИФСТТАР). Представитель Швеции отметил, что тема рабочего совещания носит широкий характер, и поинтересовался, какие вопросы будут на нем рассматриваться. Представитель ЕС, учитывая тему рабочего совещания, предложил, чтобы его участники были ознакомлены с деятельностью WP.29 в этой области. Представитель Соединенных Штатов Америки, отметив необходимость рассмотрения Всемирным форумом WP.29 проблем безопасности транспортных средств, подтвердил, что его коллеги, занимающиеся дорожным движением, примут участие в этом рабочем совещании. Председатель WP.29 призвал секретариат способствовать налаживанию тесного сотрудничества между WP.1 и WP.29.

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

106. Никаких предложений по поправкам к СР.3 в рамках этого пункта повестки дня представлено не было.

**D. Документы для опубликования (пункт 8.4 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ: WP.29-172-20

107. Секретариат представил документ WP.29-172-20, в котором перечислены все предложения, принятые в ходе 171-й сессии WP.29, с указанием предполагаемой даты их вступления в силу.

108. Всемирный форум принял к сведению задержки в подготовке сводных документов, а также ограниченность людских ресурсов.

**E. Последующие мероприятия в контексте деятельности Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) в области безопасности дорожного движения (пункт 8.5 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ: WP.29-172-29

109. WP.29 отметил последующую деятельность в контексте рассмотрения дискуссионного документа ВОЗ «Разработка добровольных глобальных целевых показателей для факторов риска в области безопасности дорожного движения и механизмов оказания услуг», а также комментарии, высказанные на мартовской сессии 2017 года и воспроизведенные в приложении V. WP.29 решил направить вышеупомянутый текст в секретариат ВОЗ.

110. Представитель МАЗМ поблагодарил секретариат ЕЭК ООН за подготовку проекта замечаний от имени WP.29 и сообщил, что МАЗМ представила свой ответ по дискуссионному документу непосредственно ВОЗ. Представитель МОПАП проинформировал WP.29 о том, что вскоре он представит ВОЗ отдельный документ его организации, посвященный предъявляемым к транспортным средствам требованиям, которые должны быть обязательными в различных странах. Поэтому он предпочел бы применительно к ВОЗ более скоординированный подход.

**V. Административный комитет Соглашения 1958 года (АС.1)****XI. Учреждение Комитета АС.1 (пункт 10 повестки дня)**

111. На шестьдесят шестой сессии, состоявшейся 21 июня 2017 года, были представлены и учредили АС.1 40 из 54 Договаривающихся сторон Соглашения.

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



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

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

Поправки к существующим правилам							
Правила №	Тема Правил	Договаривающиеся стороны,		Документация: ECE/TRANS/WP.29/...	Результаты голосования: за/против/воздержались	Статус документа	Замечание
		применяющие Правила	представленные и участвующие в голосовании				
4	Освещение задних регистрационных знаков	48	36	2017/72 с поправкой по пункту 74 выше	36/0/0	Дополнение 19	*
6	Указатели поворота	48	37	2017/73 и 2017/74 с поправкой по пункту 75 выше	37/0/0	Дополнение 28 к поправкам серии 01	*
7	Габаритные огни, сигналы торможения и контурные огни	48	36	2017/75	36/0/0	Дополнение 27 к поправкам серии 02	*
14	Крепления ремней безопасности	48	37	2017/58	37/0/0	Дополнение 8 к поправкам серии 07	*
16	Ремни безопасности	47	36	2017/59	36/0/0	Дополнение 9 к поправкам серии 06	*
16	Ремни безопасности	47	36	2017/60	36/0/0	Дополнение 1 к поправкам серии 07	*
19	Передние противотуманные фары	46	35	2017/76	35/0/0	Дополнение 10 к поправкам серии 04	*
23	Задние фары	48	37	2017/77	37/0/0	Дополнение 22	*
30	Шины для пассажирских автомобилей и их прицепов	49	37	2017/105	37/0/0	Дополнение 19 к поправкам серии 02	*
38	Задние противотуманные фары	47	37	2017/78	37/0/0	Дополнение 19	*
48	Установка устройств освещения и световой сигнализации	46	35	2017/79	35/0/0	Дополнение 9 к поправкам серии 06	*
48	Установка устройств освещения и световой сигнализации	46	35	2017/106	35/0/0	Дополнение 11 к поправкам серии 05	*
50	Габаритные огни, сигналы торможения, указатели поворота для мопедов и мотоциклов	47	37	2017/80 и 2017/81 с поправкой по пункту 76 выше	37/0/0	Дополнение 20	*
51	Шум, производимый транспортными средствами категорий М и N	46	36	2017/71	36/0/0	Дополнение 2 к поправкам серии 03	*
54	Шины для транспортных средств индивидуального пользования и их прицепов	48	37	2017/68	37/0/0	Дополнение 22	*
55	Механические сцепные устройства	44	34	2017/69	34/0/0	Дополнение 7 к поправкам серии 01	*
77	Стояночные огни	44	36	2017/82	36/0/0	Дополнение 18	*

Поправки к существующим правилам							
Правила №	Тема Правил	Договаривающиеся стороны,		Документация: ECE/TRANS/WP.29/...	Результаты голосования: за/против/ воздержались	Статус документа	Замечание
		применяющие Правила	представленные и участвующие в голосовании				
80	Прочность сидений и их креплений (автобусы)	43	35	2017/61	35/0/0	Дополнение 3 к поправкам серии 03	*
83	Выбросы транспортными средствами M <sub>1</sub> и N <sub>1</sub>	44	35	2017/64	35/0/0	Дополнение 10 к поправкам серии 06	*
83	Выбросы транспортными средствами M <sub>1</sub> и N <sub>1</sub>	44	35	2017/65	35/0/0	Дополнение 6 к поправкам серии 07	*
87	Дневные ходовые огни	42	35	2017/83	35/0/0	Дополнение 20	*
91	Боковые габаритные огни	44	36	2017/84	36/0/0	Дополнение 17	*
98	Фары с газоразрядными источниками света	45	36	2017/85	36/0/0	Дополнение 9 к поправкам серии 01	*
106	Шины для сельскохозяйственных транспортных средств	48	35	2017/70 с поправками по пункту 71 выше	35/0/0	Дополнение 15	*
112	Фары, испускающие асимметричный луч ближнего света	50	35	2017/86	35/0/0	Дополнение 8 к поправкам серии 01	*
113	Фары, испускающие симметричный луч ближнего света	51	37	2017/87	37/0/0	Поправки серии 02	*
119	Огни подсветки поворотов	50	37	2017/88	37/0/0	Дополнение 6 к поправкам серии 01	*
123	Адаптивные системы переднего освещения (АСПО)	50	38	2017/89	38/0/0	Дополнение 9 к поправкам серии 01	*
129	Детские удерживающие системы	53	39	2017/62	39/0/0	Дополнение 2 к поправкам серии 01	*
129	Детские удерживающие системы	53	39	2017/63	39/0/0	Дополнение 1 к поправкам серии 02	*
143	Модифицированные системы двухтопливных двигателей большой мощности (МСД-ДТБМ)	52	39	2017/66	39/0/0	Дополнение 1	*

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

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

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

Документация: неофициальный документ: WP.29-172-04

114. Пятидесятая сессия Исполнительного комитета (АС.3) состоялась 21 июня 2017 года под председательством представителя Японии. На ней присутствовали представители 28 из 36 Договаривающихся сторон Соглашения: Европейского союза (представлял Венгрию, Германию, Испанию, Италию, Кипр, Литву, Люксембург, Нидерланды, Румынию, Словакию, Словению, Соединенное Королевство, Финляндию, Францию и Швецию), Индии, Казахстана, Канады, Китая, Малайзии, Норвегии, Республики Корея, Российской Федера-

ции, Сан-Марино, Соединенных Штатов Америки, Турции, Южной Африки и Японии.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/1073/Rev.19  
неофициальный документ: WP.29-172-03

115. АС.3 принял к сведению информацию (по состоянию на 12 июня 2017 года) о статусе Соглашения, Глобального регистра и Компендиума потенциальных правил (ECE/TRANS/WP.29/1073/Rev.19), статусе приоритетов (на основе документа WP.29-172-03, воспроизведенного в приложении II к настоящему докладу) Соглашения 1998 года и пунктах, по которым следует продолжить обмен мнениями. АС.3 также отметил, что в секретариате (г-н Е. Джанотти) можно получить содействие в контексте обязательств Договаривающихся сторон, касающихся транспонирования. АС.3 также напомнил представителям об их обязательстве направлять в секретариат обязательные доклады о процессе транспонирования через их Постоянные представительства в Женеве при помощи электронной системы «1998 AGREEMENT-MISSIONS List» для обновления документа о статусе, служащего инструментом мониторинга Соглашения.

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

##### **A. Предложение по новым глобальным техническим правилам, касающимся процедуры испытания на выбросы в результате испарения, в контексте всемирной согласованной процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ-Испарение) (пункт 14.1 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2017/94  
ECE/TRANS/WP.29/95  
ECE/TRANS/AC.3/44

116. Вынесенное на рассмотрение и голосование предложение по новым ГТП ООН, касающимся процедуры испытания на выбросы в результате испарения, в контексте всемирной согласованной процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ-Испарение) (ECE/TRANS/WP.29/2017/94, ECE/TRANS/WP.29/2017/95, ECE/TRANS/WP.29/AC.3/44) было включено в Глобальный регистр ООН 21 июня 2017 года на основе консенсуса следующих присутствовавших и участвовавших в голосовании Договаривающихся сторон: Европейского союза (представлял Венгрию, Германию, Испанию, Италию, Кипр, Литву, Люксембург, Нидерланды, Румынию, Словакию, Словению, Соединенное Королевство, Финляндию, Францию и Швецию), Индии, Китая, Малайзии, Норвегии, Республики Корея, Российской Федерации, Сан-Марино, Турции, Южной Африки и Японии.

117. Представители Казахстана, Канады и Соединенных Штатов Америки при голосовании воздержались.

**В. Предложение по поправке 2 к Глобальным техническим правилам № 1 (дверные замки и элементы крепления дверей) (пункт 14.2 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2017/96  
ECE/TRANS/WP.29/97  
ECE/TRANS/AC.3/43

118. Вынесенное на рассмотрение и голосование предложение по поправке 2 к ГТП № 1 ООН, касающимся дверных замков и элементов крепления дверей (ECE/TRANS/WP.29/2017/96, ECE/TRANS/WP.29/2017/97, ECE/TRANS/WP.29/AC.3/43), было включено в Глобальный регистр ООН 21 июня 2017 года на основе консенсуса следующих присутствовавших и участвовавших в голосовании Договаривающихся сторон: Европейского союза (представлял Венгрию, Германию, Испанию, Италию, Кипр, Литву, Люксембург, Нидерланды, Румынию, Словакию, Словению, Соединенное Королевство, Финляндию, Францию и Швецию), Индии, Казахстана, Канады, Китая, Малайзии, Норвегии, Республики Корея, Российской Федерации, Сан-Марино, Соединенных Штатов Америки, Турции, Южной Африки и Японии.

**С. Предложение по поправке 2 к Глобальным техническим правилам № 15, касающимся всемирной согласованной процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ) (пункт 14.3 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2017/98  
ECE/TRANS/WP.29/99  
ECE/TRANS/AC.3/44

119. Вынесенное на рассмотрение и голосование предложение по поправке 2 к ГТП № 15 ООН, касающимся всемирной согласованной процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ) (ECE/TRANS/WP.29/2017/98, ECE/TRANS/WP.29/2017/99, ECE/TRANS/WP.29/AC.3/44), было включено в Глобальный регистр ООН 21 июня 2017 года на основе консенсуса следующих присутствовавших и участвовавших в голосовании Договаривающихся сторон: Европейского союза (представлял Венгрию, Германию, Испанию, Италию, Кипр, Литву, Люксембург, Нидерланды, Румынию, Словакию, Словению, Соединенное Королевство, Финляндию, Францию и Швецию), Индии, Китая, Малайзии, Норвегии, Республики Корея, Российской Федерации, Сан-Марино, Турции, Южной Африки и Японии.

120. Представители Казахстана, Канады и Соединенных Штатов Америки при голосовании воздержались.

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

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

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

121. Представленный на рассмотрение и голосование запрос Соединенных Штатов Америки о сохранении позиции № 13 перечня (ECE/TRANS/WP.29/2017/57) в Компендиуме потенциальных правил на следующий пятилетний период был одобрен 21 июня 2017 года на основе консенсуса следующих присутствовавших и участвовавших в голосовании Договаривающихся сторон: Европейского союза (представлял Венгрию, Германию, Испанию, Италию, Кипр, Литву, Люксембург, Нидерланды, Румынию, Словакию, Словению, Соединенное Королевство, Финляндию, Францию и Швецию), Индии, Казахстана, Канады, Китая, Малайзии, Норвегии, Республики Корея, Российской Федерации, Сан-Марино, Соединенных Штатов Америки, Турции, Южной Африки и Японии.

### **B. Позиция № 12 перечня: Соединенные Штаты Америки, Агентство по охране окружающей среды и Национальная администрация безопасности дорожного движения, Министерство транспорта, Программы разработки стандартов на выбросы парниковых газов и стандартов в отношении топливной экономичности для двигателей и транспортных средств средней и большой мощности (пункт 15.2 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2017/100

122. Представленный на рассмотрение и голосование запрос Соединенных Штатов Америки о сохранении позиции № 12 перечня (ECE/TRANS/WP.29/2017/100) в Компендиуме потенциальных правил на следующий пятилетний период был одобрен 21 июня 2017 года на основе консенсуса следующих присутствовавших и участвовавших в голосовании Договаривающихся сторон: Европейского союза (представлял Венгрию, Германию, Испанию, Италию, Кипр, Литву, Люксембург, Нидерланды, Румынию, Словакию, Словению, Соединенное Королевство, Финляндию, Францию и Швецию), Индии, Казахстана, Канады, Китая, Малайзии, Норвегии, Республики Корея, Российской Федерации, Сан-Марино, Соединенных Штатов Америки, Турции, Южной Африки и Японии.

**С. Позиция № 11 перечня: Соединенные Штаты Америки, Агентство по охране окружающей среды и Министерство транспорта, Программы разработки стандартов на выбросы парниковых газов транспортными средствами малой грузоподъемности и корпоративных стандартов в отношении среднего расхода топлива (пункт 15.3 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2017/101

123. Представленный на рассмотрение и голосование запрос Соединенных Штатов Америки о сохранении позиции № 11 перечня (ECE/TRANS/WP.29/2017/101) в Компендиуме потенциальных правил на следующий пятилетний период был одобрен 21 июня 2017 года на основе консенсуса следующих присутствовавших и участвовавших в голосовании Договаривающихся сторон: Европейского союза (представлял Венгрию, Германию, Испанию, Италию, Кипр, Литву, Люксембург, Нидерланды, Румынию, Словакию, Словению, Соединенное Королевство, Финляндию, Францию и Швецию), Индии, Казахстана, Канады, Китая, Малайзии, Норвегии, Республики Корея, Российской Федерации, Сан-Марино, Соединенных Штатов Америки, Турции, Южной Африки и Японии.

**XVII. Рассмотрение на основе консенсуса вопроса об использовании термина «ГТП ООН» в официальных документах в рамках Соглашения 1998 года (пункт 16 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2017/102

124. Представленная на рассмотрение и голосование записка секретариата о том, что в официальных документах в рамках Соглашения 1998 года может использоваться термин «ГТП ООН» (ECE/TRANS/WP.29/2017/102), была утверждена 21 июня 2017 года на основе консенсуса следующих присутствовавших и участвовавших в голосовании Договаривающихся сторон: Европейского союза (представлял Венгрию, Германию, Испанию, Италию, Кипр, Литву, Люксембург, Нидерланды, Румынию, Словакию, Словению, Соединенное Королевство, Финляндию, Францию и Швецию), Индии, Казахстана, Канады, Китая, Малайзии, Норвегии, Республики Корея, Российской Федерации, Сан-Марино, Соединенных Штатов Америки, Турции, Южной Африки и Японии.

**XVIII. Указания, вынесенные на основе консенсуса, относительно тех элементов проектов глобальных технических правил, которые не удалось согласовать вспомогательным рабочим группам Всемирного форума, если таковые получены (пункт 17 повестки дня)**

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

## **XIX. Обмен информацией о новых приоритетах, подлежащих включению в программу работы (пункт 18 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ: WP.29-172-31

126. Представитель ЕС внес на рассмотрение документ WP.29-172-31, подготовленный совместно Соединенными Штатами, Японией и ЕС и имеющий целью дать обзор приоритетных направлений программы работы, а также сформулировать приоритеты в контексте как будущей деятельности по разработке новых ГТП ООН, так и текущей работы над поправками к существующим правилам. Представитель Соединенных Штатов Америки заявил, что на более позднем этапе он сможет представить более обстоятельные замечания по этому документу, поскольку он ожидает от своей администрации перечня приоритетов с акцентом на национальных потребностях. Представитель МОПАП подчеркнул, что требуется уточнение в отношении области применения ГТП ООН, касающихся регистраторов данных об аварии (РДА), поскольку в случае автоматизированных транспортных средств регистрацию данных об аварии не следует путать с хранением данных в памяти. Представительница Китая проинформировала АС.3 о проводимой ее страной деятельности в области автоматизированных и подключенных транспортных средств, а также разработки национального стандарта по интеллектуальным и подключенным транспортным средствам (ИПТС), и вызвалась представить на следующей сессии дополнительную информацию. Наконец, она объявила о готовности своей страны участвовать в будущей деятельности, направленной прежде всего на разработку ГТП ООН по автономному вождению.

127. АС.3 просил председателей рабочих групп и представителей Договаривающихся сторон представить свои замечания по документу WP.29-172-31 к 15 августа 2017 года, с тем чтобы секретариат мог распространить его под официальным условным обозначением на сессии в ноябре 2017 года.

## **XX. Ход разработки новых глобальных технических правил и поправок к введенным глобальным техническим правилам (пункт 19 повестки дня)**

### **A. Глобальные технические правила № 2 (всемирный цикл испытаний мотоциклов на выбросы (ВЦИМ)) (пункт 19.1 повестки дня)**

128. Представитель ЕС в качестве технического спонсора этих видов деятельности разъяснил, что НРГ по требованиям к экологическим и тяговым характеристикам (ТЭТХ), функционирующая в рамках GRPE, занимается разработкой поправок к ГТП № 2 ООН. Он сообщил, что по причине региональных различий работа продвигается вперед не столь быстрыми темпами, как это предполагалось изначально.

### **B. Глобальные технические правила № 3 (торможение мотоциклов) (пункт 19.2 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/AC.3/47

129. От имени представителя Италии секретариат GRRF сообщил о ходе работы GRRF по согласованию положений ГТП № 3 ООН и Правил № 78 ООН. Какой-либо неофициальной группы, занимающейся этой деятельностью, не существует. Италия проводит консультации с соответствующими заинтересованными сторонами, Договаривающимися сторонами и НПО. Дополнительная ин-

формация будет представлена Всемирному форуму на его 173-й сессии в ноябре, поскольку сессия GRRF будет созвана в сентябре 2017 года.

130. Представитель МАЗМ поблагодарил секретариат ЕЭК ООН за представленную обновленную информацию и выразил признательность Италии за неизменную спонсорскую поддержку ГТП № 3 ООН. Он подчеркнул большую важность для отрасли того, чтобы ГТП № 3 ООН и Правила № 78 ООН, касающиеся торможения мотоциклов, были, насколько это возможно, согласованы. Он также поблагодарил Канаду за оказываемую ею поддержку этой работе и выразил надежду на то, что предложение по поправкам к ГТП № 3 ООН будет рассмотрено GRRF на ее сессии в сентябре 2017 года.

### **С. Глобальные технические правила № 6 (безопасные стекловые материалы) (пункт 19.3 повестки дня)**

131. Представитель Республики Корея сообщил о ходе работы НРГ по стеклам для панорамных люков автомобилей (СПЛА), связанной с подготовкой поправки к ГТП № 6 ООН. Он указал, что на своей сессии в апреле 2017 года GRSG приняла исправление к ГТП № 6 ООН, имеющее целью уточнить область применения, для его рассмотрения на сессии АС.3 в ноябре 2017 года. Он напомнил АС.3 о продлении мандата НРГ до июня 2018 года, с тем чтобы обеспечить учет результатов текущих исследований, проводимых НАБДД.

132. Представитель Соединенных Штатов Америки сообщил об ожидаемой разработке проекта документа о сфере охвата и заявил, что к концу нынешнего года будет начато исследование по стеклам для панорамных люков автомобилей.

### **Д. Глобальные технические правила № 7 (подголовники) (пункт 19.4 повестки дня)**

133. Представитель Соединенного Королевства от имени Председателя НРГ по этапу 2 ГТП № 7 ООН, касающихся подголовников, отметил, что, как было признано на сессии WP.29 в марте 2017 года, НРГ по ГТП № 7 не смогла установить критерии травмирования непосредственно по результатам испытаний с использованием трупов, однако ей удалось добиться определенного понимания на основе эмпирических данных. Он добавил, что после этого совещания эксперт от Соединенных Штатов Америки согласился рассмотреть возможность представления дополнительных данных аутопсии погибших. Оратор добавил, что завершение Соединенными Штатами Америки любой соответствующей работы к концу 2017 года представляется маловероятным. Поэтому на своей предыдущей сессии АС.3 согласился продлить срок действия мандата НРГ, с тем чтобы она могла – если такие данные получить не удастся – завершить свою работу на основе эмпирического подхода.

134. Представитель Соединенного Королевства проинформировал АС.3, что Председатель НРГ провел встречу с изготовителем манекенов BioRID, который подтвердил свою готовность предоставить дополнительную информацию в обоснование требования о сертификации BioRID и что до летнего перерыва будут представлены более подробные данные. В заключение он проинформировал АС.3 о том, что на сессии GRSP в мае 2017 года экспертам было сообщено о намерении возобновить деятельность НРГ и что – после предполагаемого обсуждения с изготовителем – Председатель НРГ представит на совещании GRSP весной 2018 года план по реализации предложения.



**Е. Глобальные технические правила № 9 (безопасность пешеходов) (пункт 19.5 повестки дня)**

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

135. Представитель Соединенных Штатов Америки сообщил АС.3 о том, что его страна согласна с намерением GSRP признать контрольные значения для оценки травм (КЗОТ) в интересах активизации работы на этапе 2 путем включения i) концепции ударного элемента гибкой модели ноги пешехода (FlexPLI) и ii) нового усовершенствованного испытания бампера, предложенного Целевой группой по зоне испытания бампера. Вместе с тем он уточнил, что предлагаемое новое испытание на удар с использованием модели головы требует дополнительной проверки и что его страна пока не готова включить его в рамки этапа 2 разработки ГТП ООН.

136. Представитель Республики Корея проинформировал АС.3 о ходе работы Целевой группы (ЦГ), связанной с введением положений об активных складных системах в зоне капота. Он добавил, что в ноябре 2017 года планируется провести «очное совещание» и настоятельно призвал к более широкому и активному участию в нем представителей Договаривающихся сторон.

**Ф. Глобальные технические правила № 15 (всемирные согласованные процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ) – этап 2) (пункт 19.6 повестки дня)**

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

137. В качестве технического спонсора деятельности НРГ по ВПИМ в рамках GRPE на втором этапе представитель ЕС сообщил о ходе этой работы. Он пояснил, что на своей сессии в июне 2017 года GRPE приняла поправки к ГТП № 15 ООН, которые будут представлены АС.3 для рассмотрения на его сессии в ноябре 2017 года. Из его уст прозвучало первое предупреждение о том, что с учетом дополнительного времени, которое может потребоваться некоторым целевым группам, возможны некоторые задержки с завершением деятельности на этапе 2.

**Г. Глобальные технические правила № 16 (шины) (пункт 19.7 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/AC.3/48

138. В качестве технического спонсора этой работы представитель Российской Федерации проинформировал Всемирный форум о предстоящей деятельности, связанной с ГТП № 16 ООН. 7–9 июня 2017 года в Москве под председательством Российской Федерации состоялась шестнадцатая сессия НРГ, в которой приняли участие эксперты от Индии, Китайской Народной Республики и Японии, а также представители шинной промышленности. В ходе обсуждения предложенных поправок представители шинной промышленности выявили ряд несоответствий между правилами ООН и Федеральными стандартами безопасности автотранспорта (FMVSS) Соединенных Штатов Америки. Поэтому были согласованы меры для устранения этих несоответствий. Оратор пояснил, что в ходе совещания НРГ, посвященного европейским и американским методам испытания шин на высокой скорости, представитель ЕТОПОК указал на необходимость наличия дополнительных испытаний такого рода и что на это потребуется около года. В этой связи представитель ЕТОПОК также заявил, что на настоящий момент в обеспечении полного соответствия между американскими и европейскими испытаниями на совместимость нет необходимости.

139. Представитель Российской Федерации проинформировал Всемирный форум о том, что в ходе своей сессии НРГ рассмотрела предложение Китайской Народной Республики и рекомендовала представителю этой страны – на основании статьи 4.2 Соглашения 1998 года – разработать конкретные поправки к ГТП ООН. НРГ также согласилась с предложением Индии относительно разработки поправок к тексту ГТП ООН, однако Япония зарезервировала свою позицию и просила вернуться к этому вопросу на следующем совещании рабочей группы.

140. В отношении глобальной маркировки шин представитель Российской Федерации заявил, что было принято решение запросить у предприятий шинной промышленности статистические данные о количестве шин, которые могут быть квалифицированы как «глобальные». Он проинформировал Всемирный форум о том, что следующее совещание НРГ состоится 30–31 октября или 2–3 ноября 2017 года в Брюсселе, Бельгия. Оратор добавил, что результаты работы группы будут представлены GRRF на ее восемьдесят четвертой сессии в сентябре. С учетом вышеизложенного он заявил о намерении ходатайствовать об отсрочке на год с отчетом о выполнении остальных задач. В зависимости от решений, принятых GRRF, Российская Федерация как технический спонсор разработки поправок к ГТП подготовит соответствующее предложение для принятия по нему решения АС.3 на его следующей сессии в ноябре 2017 года. Представитель Российской Федерации предложил делегатам принять участие в предстоящем совещании в Брюсселе и призвал Соединенные Штаты и Канаду как страны, применяющие процедуры самосертификации, направить на него своих экспертов, с тем чтобы заручиться достижением договоренности по ГТП и обеспечить согласование их положений с применяемыми отраслевыми стандартами.

141. Представитель Российской Федерации завершил свое сообщение о деятельности НРГ словами благодарности в адрес всех участников за их работу, а в адрес представителей шинной промышленности – за их поддержку и активное участие в работе над поправками к ГТП № 16 ООН.

## **Н. Проект глобальных технических правил, касающихся безопасности электромобилей (БЭМ) (пункт 19.8 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2017/103

неофициальные документы: WP.29-172-05 и WP.29-172-06

142. Представитель Соединенных Штатов Америки от имени Председателя НРГ по БЭМ проинформировал АС.3 о том, что GRSP рекомендовала представить на сессии АС.3 в ноябре 2017 года проект ГТП ООН (WP.29-172-06), а также заключительный доклад о работе НРГ (WP.29-172-05). АС.3 принял к сведению намерение НРГ, которая уже приступила к работе в рамках этапа 2, продолжать свою деятельность до истечения срока действия ее мандата в декабре 2017 года. АС.3 в принципе согласился с данной просьбой в ожидании: а) официального разрешения на разработку ГТП ООН на этапе 2, подлежащего представлению на сессии АС.3 в ноябре 2017 года, и б) круга ведения НРГ по этапу 2, подлежащего представлению на более позднем этапе. АС.3 отметил, что такой подход позволит избежать прекращения рабочей деятельности НРГ и заняться неотложными вопросами, оставшимися нерешенными после этапа 1 разработки ГТП ООН (WP.29-172-06).

## **И. Проект глобальных технических правил, касающихся бесшумных автотранспортных средств (БАТС) (пункт 19.9 повестки дня)**

143. Эксперт от Соединенных Штатов Америки как Председатель НРГ по ГТП, касающимся бесшумных транспортных средств (ГТП по БАТС), напомнил

о сделанном им на предыдущей сессии АС.3 заявлении относительно опубликования Окончательного постановления о минимальных требованиях в отношении звука для гибридных транспортных средств и электромобилей. Он сообщил, что после нескольких ходатайств о пересмотре вступление Окончательного постановления в силу было отложено до 5 ноября 2017 года, но без изменения фактических сроков его реализации. Оратор далее указал, что НРГ по ГТП, касающимся БАТС, возобновит свою работу в начале следующего года. АС.3 напомнил, что он согласился на продление мандата НРГ по ГТП, касающимся БАТС, до декабря 2018 года.

## **Ж. Транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ) (Глобальные технические правила № 13) – этап 2 (пункт 19.10 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/АС.3/49

144. Представитель ЕС как один из спонсоров ГТП ООН по ТСВТЭ проинформировал АС.3 о том, что после утверждения разрешения на разработку ГТП ООН на этапе 2 НРГ оперативно приступила к своей деятельности. Вместе с тем он убедительно просил заручиться участием в работе НРГ представителей таких Договаривающихся сторон, как Китай и Соединенные Штаты Америки. Как отметил АС.3, учитывая важность вклада этих Договаривающихся сторон, на более позднем этапе можно было бы даже, по соответствующей просьбе, включить их в число спонсоров разработки на этапе 2.

## **XXI. Пункты, по которым следует продолжить или начать обмен мнениями и данными (пункт 20 повестки дня)**

### **А. Согласование испытаний на боковой удар (пункт 20.1 повестки дня)**

#### **1. Манекены для испытания на боковой удар (пункт 20.1 а) повестки дня)**

145. Представитель Соединенных Штатов Америки, являющийся Председателем НРГ, проинформировал АС.3 о том, что он возобновил деятельность группы в целях завершения работы над манекеном 50-го процентиля, предназначенного для испытания на боковой удар (WorldSID).

#### **2. Боковой удар о столб (пункт 20.1 б) повестки дня)**

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

### **В. Электромобили и окружающая среда (пункт 20.2 повестки дня)**

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

147. Представитель Канады от имени руководства НРГ по ЭМОС представил обновленную информацию о последних мероприятиях Группы. Он указал, что со времени последней сессии WP.29 состоялись два совещания НРГ по ЭМОС: 10–11 апреля в Энн-Арборе, Мичиган (США) и 7 июня 2017 года в Женеве.

148. Оратор отметил, что НРГ по ЭМОС добилась значительного прогресса по трем намеченным направлениям работы: определение мощности электромобилей, долговечность электромобилей и метод определения расхода энергии. Во-первых, он пояснил, что группа уже приступила к разработке вводных разделов ГТП ООН (касающихся определения мощности электромобилей и соответствующих технических докладов), которые, как ожидается, должны быть подготовлены и представлены до момента истечения срока действия мандата. Он отме-

тил, что Председателем редакционной группы по разделу ГТП ООН, касающемуся определения мощности, является г-н М. Сафутин (Соединенные Штаты Америки) и что уже намечены лаборатории, которые будут проводить аттестационные испытания процедуры (в том числе лаборатории в Северной Америке, Европе и Азии). Во-вторых, он пояснил, что группа провела предварительное имитационное моделирование срока службы батарей с опорой на базы данных о параметрах транспортных средств и специализированную литературу по вопросу о долговечности батарей. В-третьих, он проинформировал АС.3 о том, что НРГ по ЭМОС связалась с Председателем и секретарем Группы экспертов по энергоэффективности (ГЭЭ) с целью заручиться ее партнерством в деле реализации проекта по оценке выбросов из ЭМ на начальных звеньях цепочки.

149. Оратор отметил, что регулярное взаимодействие между НРГ по ЭМОС и НРГ по ВПИМ призвано обеспечить взаимодополняющий характер работы и позволит избежать дублирования усилий. Он указал, что, как подтвердила также НРГ по ВПИМ, установленные сроки применительно к ЭМОС приемлемы и для целей разработки ВПИМ.

150. WP.29 принял к сведению, что НРГ по ЭМОС проведет 12 сентября 2017 года телеконференцию, а 24–25 октября 2017 года в Вене – двухдневное совещание, с тем чтобы: продолжить разработку ГТП ООН в части определения мощности электромобилей и соответствующих технических докладов; продолжить обмен научно-исследовательской информацией и результатами моделирования долговечности батарей электромобилей; а также обсудить последующие шаги в отношении метода определения расхода энергии с учетом ответа Группы экспертов по энергоэффективности (ГЭЭ).

### **С. Технические требования к объемному механизму определения точки Н (пункт 20.3 повестки дня)**

151. Представитель Испании от имени Председателя НРГ проинформировал АС.3 о том, что НРГ приступила к своей деятельности в ходе совещания, состоявшегося 24 мая 2017 года, и что на 27 июня 2017 года запланировано второе совещание, в котором примут участие эксперты от предприятий автомобильной промышленности и поставщиков автомобильных деталей (например, МОПАП, КСАОД) и технических служб (например, Технического объединения автомобильной, мотоциклетной и велосипедной промышленности (УТАК)). В работе этой группы также участвуют представители изготовителей сидений и ЯЦИАС. Оратор сообщил, что Председатель представит доклад об итогах работы НРГ на сессии GRSP в декабре 2017 года.

## **XXII. Прочие вопросы (пункт 21 повестки дня)**

### **Предложение по поправкам к Специальной резолюции № 2 (пункт 21.1 повестки дня)**

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

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

153. Он отметил, что в документе WP.29-171-15 были учтены замечания, сделанные на сессии АС.3 в марте 2016 года. Он указал, что дальнейшая работа может позволить прояснить такие понятия, как «альтернативы», «модули» и «варианты». Он обратил особое внимание на позицию МОПАП, в соответствии

с которой эти уточнения станут еще одним шагом вперед и послужат вкладом в разработку новых или пересмотренных глобальных технических правил.

154. Как указал представитель Соединенных Штатов Америки, система «альтернатив» первоначальным текстом СпР.2 не предусматривается. Он далее отметил, что «модули» используются в тех случаях, когда применению со стороны национального органа будут подлежать лишь отдельные части ГТП ООН, как обстоит дело, например, с ГТП № 16 ООН по шинам; речь идет о частях, имеющих отношение к обеспечению безопасности (в частности, сцепление на мокрых поверхностях), и части, касающейся охраны окружающей среды (шум, производимый шинами при качении).

155. Представитель Европейского союза не усмотрел необходимости в предлагаемом приложении к СпР.2 и рекомендовал ограничить, насколько это возможно, ее текст, с тем чтобы не поощрять дальнейшее использование в ГТП ООН «вариантов».

156. АС.3 подчеркнул важность предусмотренной пунктом 3 с) СпР.2 системы уведомлений и заострил внимание на общей цели обеспечения максимального уровня инкорпорирования ГТП ООН в национальное законодательство. Кроме того, нынешняя практика использования системы уведомлений Договаривающимися сторонами, по-видимому, не обеспечивает всем заинтересованным сторонам достаточную степень транспарентности относительно включения различных ГТП ООН в национальное законодательство.

157. Председатель предложил сохранить этот пункт в повестке дня предстоящей ноябрьской сессии 2017 года, возможно, на основе пересмотренного варианта документа WP.29-171-15.

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

### **XXIII. Учреждение Комитета АС.4 и выборы должностных лиц на 2017 год (пункт 22 повестки дня)**

158. На девятой сессии, состоявшейся 21 июня 2017 года, были представлены и учредили АС.4 7 из 14 Договаривающихся сторон Соглашения.

159. Председателем АС.4 был избран г-н Б. Кисуленко (Российская Федерация).

## XXIV. Поправки к предписаниям № 1 и 2 (пункт 23 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2017/90  
ECE/TRANS/WP.29/2017/91

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

<i>Поправки к существующим Предписаниям</i>						
<i>Предписание №</i>	<i>Тема Предписания</i>	<i>Договаривающиеся стороны,</i>		<i>Документация: ECE/TRANS/WP.29/...</i>	<i>Результаты голосования: за/против/ воздержались</i>	<i>Статус документа</i>
		<i>применяющие Предписание</i>	<i>представленные и участвующие в голосовании</i>			
1	Экологические характеристики	14	7	2017/90	7/0/0	Поправка 2
2	Пригодность к эксплуатации	14	7	2017/91 с поправкой по пункту 97 выше	7/0/0	Поправка 1

## XXV. Прочие вопросы (пункт 24 повестки дня)

161. Как стало известно Всемирному форуму, г-н Наоно (Япония, Отделение ЯЦИАС в Женеве) больше не будет участвовать в сессиях WP.29. Всемирный форум дал высокую оценку тесному сотрудничеству с ним и пожелал г-ну Наоно всего наилучшего на его новом поприще.

## Приложение I

### Перечень неофициальных документов (WP.29-172-...), распространенных без условного обозначения в ходе 172-й сессии

№ WP.29-172-	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
1	Секретариатом	2.2	A	WP.29, рабочие группы, неофициальные рабочие группы и функции Председателя и заместителя Председателя	a)
2	Секретариатом	2.2	A	Проект расписания совещаний на 2018 год	a)
3	Секретариатом	13	A	Статус Соглашения 1998 года о глобальном регистре и о компендиуме потенциальных правил – положение в связи с приоритетами и предложениями о разработке ГТП ООН по состоянию на 8 марта 2017 года	a)
4	Секретариатом	12	A	Исполнительный комитет Соглашения 1998 года: сорок восьмая сессия 1. Учреждение Исполнительного комитета АС.3 (пункт 12) 2. Рассмотрение и голосование в рамках АС.3 (пункт 15)	a)
5	GRSP	19.8	A	Заключительный доклад о разработке проекта глобальных технических правил ООН, касающихся безопасности электромобилей, на основе документа GRSP-61-09 (см. ECE/TRANS/WP.29/GRSP/61, пункт 10)	d)
6	GRSP	19.8	A	Проект глобальных технических правил, касающихся безопасности электромобилей	d)
7	Секретариатом	4.1	A	Электронный обмен информацией об органах по официальному утверждению типа и технических службах	a)
8	Германией	2.3	A	Предложение по решению относительно деятельности GRRF, связанной с автоматизированным вождением, для принятия WP.29 на его 172-й сессии	f)
9	Секретариатом	4.5	A	Доклад о ситуации с размещением ДЕТА	a)
10	Секретариатом	1	A	Сводная повестка дня, включая неофициальные документы	a)
11	Неофициальной группой по МОУТКТС	4.2.2	A	Предложение по поправкам к Общим руководящим принципам, касающимся регламентирующих процедур ООН и переходных положений в правилах ООН (ECE/TRANS/WP.29/2017/67)	d)
12	Неофициальной группой по МОУТКТС	4.3	A	Завершение разработки приложения 4 к Правилам № 0 ООН	d)
13	Неофициальной группой по МОУТКТС	4.3	A	Доклад для WP.29 о работе двадцать четвертого совещания неофициальной группы по МОУТКТС	a)
14	Неофициальной группой по МОУТКТС	4.3	A	Неофициальная группа WP.29 по МОУТКТС (международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства), этап 2	a)
15	Неофициальной группой по МОУТКТС	4.4	A	Предложение по поправкам к Пересмотру 3 Соглашения 1958 года – вопросы и ответы (ECE/TRANS/WP.29/ 2017/55)	d)
16	ЕК	4.2.2	A	Предлагаемые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/2017/67	a)
17	НРГ по ПТО	7.4	A	Проекты предложений, касающихся связанных с ПТО дополнительных аспектов, которыми будет заниматься НРГ или WP.29	d)

№ WP.29-172-	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
18	НРГ по ПТО	7.4	A	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/ 2017/93	d)
19	НРГ по ПТО	7.4	A	Предложение по предписанию № 4 относительно требований к безопасности гибридных транспортных средств и электромобилей	e)
20	Секретариатом	8.4	A	Документы, принятые в марте 2017 года, и их вступление в силу в октябре 2017 года	a)
21	Китаем	6	A	Обзор процесса разработки КЦИА	a)
22	НРГ по ПТО	7	A	Доклад для WP.29 о результатах седьмого совещания неофициальной группы по периодическим техническим осмотрам	a)
23	НРГ по ДЕТА	4.5	A	Проект доклада о работе 29-й сессии НРГ по ДЕТА	a)
24	Швейцарией	8.1	A	Манипуляции с грузовыми автомобилями, отвечающими стандартам ЕВРО V и VI, посредством блокирования впрыска «адблю»	a)
25	Швейцарией	8.1	A	Веб-исследование услуг по эмуляции и удалению устройств	a)
26	Швейцарией	8.1	A	Манипуляции с уровнем выбросов	a)
27	Секретариатом	4.4	A	Рекомендация в отношении статьи 15.3 пересмотра 3 Соглашения 1958 года	d)
28	Швейцарией	8.1	A	Манипуляции с грузовыми автомобилями, отвечающими стандартам ЕВРО V и VI, посредством блокирования впрыска «адблю». Доклад швейцарских органов контроля за большегрузными грузовиками о положении дел	a)
29	Секретариатом	8.5	A	Последующая деятельность в контексте инициативы ВОЗ по разработке добровольных глобальных целевых показателей	a)
30	Секретариатом	22	A	Девятая сессия Административного комитета АС.4 – Определение кворума	a)
31	Соединенными Штатами/ Японией/ЕС	18	A	Программа работы в рамках Соглашения 1998 года	d)

*Примечания:*

- a) Рассмотрение завершено, либо документ подлежит замене.
- b) Принят.
- c) Передан всем РГ, и рассмотрение будет продолжено на следующей сессии.
- d) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии в качестве документа под официальным условным обозначением.
- e) Возвращен НРГ по ПТО.
- f) Передан GRRF и НРГ по ИТС/АВ с замечанием, касающимся уровня автоматизации 4 в соответствии со стандартами SAE.



## Приложение II

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

Положение в связи с приоритетами и предложениями о разработке ГТП по состоянию на 14 июня 2017 года

#### GRRF

Пункт	Неофициальная группа (Да-Нет)/ Председатель и заместитель Председателя	Технический спонсор	Официальное предложение (ECE/TRANS/WP.29/...)	Предложение по проекту ГТП (ECE/TRANS/WP.29/...)	Состояние дел/замечания
[Поправка 3] к ГТП № 3 ООН (системы торможения мотоциклов)	–	Италия	АС.3/47 (2017/51)	–	Первый проект будет рассмотрен GRRF в сентябре 2017 года.
[Поправка 2] к ГТП № 16 ООН (шины)	Да/Российская Федерация	Российская Федерация	АС.3/48 (2017/52)	–	Первый проект будет рассмотрен GRRF в сентябре 2017 года, однако на проработку все еще нерешенных вопросов потребуются дополнительное время.

#### GRSP

Пункт	Неофициальная группа (Да-Нет)/ Председатель и заместитель Председателя	Технический спонсор	Официальное предложение (ECE/TRANS/WP.29/...)	Предложение по проекту ГТП (ECE/TRANS/WP.29/...)	Состояние дел/замечания
[ECE/TRANS/180/Add.1/Amend.1]	Нет	ЕС		АС.3/43 GRSP/2016/17	АС.3 принял предложение по поправкам и свой окончательный доклад на сессии в июне 2017 года.
Этап 2 разработки ГТП № 7 (подголовники)	Да/Соединенное Королевство	Япония	АС.3/25/Rev.1	2014/86 (четвертый доклад о ходе работы) GRSP/2015/34 (проект ГТП ООН)	GRSP, как ожидается, возобновит обсуждение по всем вопросам, включая проект добавления 1 к ОР.1, на своей сессии в декабре 2017 года. АС.3 согласился продлить мандат НРГ до июня 2018 года.
Поправка 2 – этап 2 разработки ГТП № 9 (Flex-PLI) (безопасность пешеходов)	Да/Германия/ Япония	Германия/ Япония	АС.3/24	GRSP/2014/15 (проект ГТП) GRSP/2017/3 GRSP/2015/2 GRSP/2014/16 (пятый доклад о ходе работы) GRSP/2015/2	На своей сессии в декабре 2017 года GRSP возобновит обсуждение КЗОТ и проекта ГТП вместе с предложением относительно испытания бампера.

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

<i>Пункт</i>	<i>Неофициальная группа (Да–Нет)/ Председатель и заместитель Председателя</i>	<i>Технический спонсор</i>	<i>Официальное предложение (ECE/TRANS/WP.29/...)</i>	<i>Предложение по проекту ГТП (ECE/TRANS/WP.29/...)</i>	<i>Состояние дел/замечания</i>
Поправка 3 к ГТП № 9		Нидерланды	АС.3/31	GRSP/2012/2 GRSP/2014/5	GRSP рассмотрит предложение о точках соприкосновения ударных элементов модели головы на своей сессии в декабре 2017 года в контексте поправки 3 к ГТП.
Поправка 4 к ГТП № 9		Республика Корея		АС.3/45	GRSP возобновит рассмотрение вопроса о возможном предложении по поправкам к ГТП с целью введения процедуры испытания складных систем внешней поверхности для обеспечения адекватной защиты пешеходов.
Этап 2 разработки ГТП № 13 (ТСВТЭ)		Япония, Республика Корея и Европейский союз		2017/56	GRSP возобновит обсуждение вопроса о разработке ГТП на этапе 2 с учетом результатов работы НРГ.
ГТП № 14 (БУС)	Да/Австралия	Австралия	АС.3/28		Никакой новой информации на сессии АС.3 в марте 2017 года представлено не было.
ГТП, касающиеся БЭМ	Да/США/ ЕС/Япония/ Китай	ЕС/Япония/ США/Китай	АС.3/32	GRSP/2017/2 2012/121 (КВ) 2012/122 (первый доклад о ходе работы) 2014/87 (второй доклад о ходе работы) 2015/107 (третий доклад о ходе работы) 2016/30 (четвертый доклад о ходе работы)	На своей майской сессии 2017 года GRSP рекомендовала завершить этап 1 к сессии АС.3 в ноябре 2017 года. Ожидается, что соспонсоры представят разрешение на разработку этапа 2 на сессии АС.3 в ноябре 2017 года.

## GRPE

<i>Пункт</i>	<i>Неофициальная группа (Да–Нет)/ Председатель и заместитель Председателя</i>	<i>Технический спонсор</i>	<i>Официальное предложение (ECE/TRANS/WP.29/...)</i>	<i>Предложение по проекту ГТП ООН (ECE/TRANS/WP.29/...)</i>	<i>Состояние дел/замечания</i>
Поправки к ГТП № 2 ООН (ВЦИМ)	Да/ЕС (ТЭТХ)	ЕС	АС.3/36/Rev.1 (на основе 2015/113)		АС.3 был проинформирован о текущей работе НРГ по ТЭТХ, связанной с разработкой поправок к ГТП № 2 ООН.
Поправка 2 к ГТП № 15 ООН (ВПИМ)	Да/Германия (ВПИМ)	ЕС/Япония	АС.3/44 (на основе 2016/73)		АС.3 утвердил поправку 2 к ГТП № 15 ООН на своей сессии в июне 2017 года.

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

**GRB**

<i>Пункт</i>	<i>Неофициальная группа (Да–Нет)/ Председатель и заместитель Председателя</i>	<i>Технический спонсор</i>	<i>Официальное предложение (ECE/TRANS/WP.29/...)</i>	<i>Предложение по проекту ГТП ООН (ECE/TRANS/WP.29/...)</i>	<i>Состояние дел/замечания</i>
Бесшумные автотранспортные средства	Да/США/Япония	ЕС/Япония/США	АС.3/33 (включая КВ)		АС.3 был проинформирован о том, что деятельность НРГ по БАТС возобновится в начале 2018 года.

**GRSG**

<i>Пункт</i>	<i>Неофициальная группа (Да–Нет)/ Председатель и заместитель Председателя</i>	<i>Технический спонсор</i>	<i>Официальное предложение (ECE/TRANS/WP.29/...)</i>	<i>Предложение по проекту ГТП ООН (ECE/TRANS/WP.29/...)</i>	<i>Состояние дел/замечания</i>
Стекла для панорамных люков автомобилей (СПЛА)	Да/Корея/Германия	Корея	АС.3/41		АС.3 продлил мандат НРГ по СПЛА до июня 2018 года. Между тем GRSG уже приняла исправление к ГТП № 6, имеющее целью уточнить и скорректировать область применения, для его рассмотрения на сессии АС.3 в ноябре 2017 года.

**Положение в связи с темами для обмена мнениями**

<i>Рабочая группа</i>	<i>Пункт</i>	<i>Неофициальная группа (Да–Нет)/ Председатель и заместитель Председателя</i>	<i>Технический спонсор</i>	<i>Официальное предложение ECE/TRANS/WP.29/...</i>	<i>Состояние дел</i>
GRSP	Сопоставимость краш-тестов	<i>Нет</i>	Нет	---	Никакой новой информации представлено не было.
GRSP	Согласование манекенов для испытания на боковой удар	<i>Да</i>	США	2010/88 (второй доклад о ходе работы)	АС.3 заслушал информацию о достигнутом прогрессе в работе, связанной с женским манекеном пятого процента, и отметил, что конструкцию манекена, возможно, потребуется изменить. АС.3 продлил мандат НРГ до декабря 2017 года.
WP.29	ИТС/АВ	<i>Да</i>	Япония, Соединенное Королевство	---	Состоялся обмен мнениями по приоритетам в работе в области автоматизированного вождения. Были рассмотрены такие аспекты, как уровни автоматизации, обозначения категории транспортных средств, проведение испытаний, кибербезопасность, обновление программного обеспечения и защита данных.
WP.29	Электромобили и окружающая среда	<i>Да</i>	США, Канада, Китай, ЕС	---	АС.3 получил доклад о ходе работы НРГ по ЭМОС, в том что касается деятельности по части В мандата.
WP.29	Новые технологии, которые еще не являются объектом регулирования	<i>Нет</i>	Нет	---	Состоялся обмен мнениями по приоритетам в работе в области новых технологий, включая опережающие системы экстренного торможения, регистраторы данных об аварии, распознавание наличия водителя и конфиденциальность данных.

## Приложение III

### Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29): рабочие группы, неофициальные рабочие группы и функции Председателя и заместителя Председателя (22 июня 2017 года)

	<i>Неофициальные рабочие группы</i>	<i>Председатель/ заместитель Председателя</i>	<i>Страна</i>	<i>Истечение срока действия мандата</i>
<b>WP.29</b>	<b>Всемирный форум</b>	<b>Г-н А. Эрарио Г-н Б. Кисуленко</b>	<b>Италия Российская Федерация</b>	2018 год
	Интеллектуальные транспортные системы (ИТС)	Г-н Х. Иномата Г-н И. Ярнольд	Япония Соединенное Королевство	2018 год
	Электронная база данных для обмена документацией об официальном утверждении типа (ДЕТА)	Г-н Паэслак	Германия	Июнь 2019 года
	Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС)	Г-н Т. Онода Г-жа М. Телиш Ромау	Япония ЕК	Июнь 2017 года
	Подгруппа по МОУТКТС в контексте Правил № 0 ООН	Г-н Т. Онода	Япония	Июнь 2017 года
	Подгруппа по МОУТКТС в контексте Соглашения 1958 года	Г-н Л. Эскобар	ЕК	Июнь 2017 года
	Рабочая группа по контролю за соблюдением	Г-н Е. Вондимне	США	2018 год
	Периодические технические осмотры (ПТО)	Г-н П. Стрикволд Г-н В. Комаров	Нидерланды Российская Федерация	2016 год
<b>GRB</b>	<b>Шум</b>	<b>Г-н С. Фишё Г-н А. Бочаров</b>	<b>Франция Российская Федерация</b>	2018 год
	Бесшумные автотранспортные средства (ГТП по БАТС)	Г-н Е. Вондимне Г-н И. Сакамото	США Япония	Декабрь 2016 года
	Бесшумные автотранспортные средства (Правила, касающиеся БАТС)	Г-н Б. Шюттлер Г-н Л.-Ф. Пардо Г-н И. Сакамото	Германия Франция Япония	Сентябрь 2017 года
	Дополнительные положения об уровне звука (ДПУЗ)	Г-н Л.-Ф. Пардо Г-н Д. Си Г-н К. Окамото	Франция Китай Япония	Сентябрь 2019 года
<b>GRE</b>	<b>Освещение и световая сигнализация</b>	<b>Г-н М. Локюфьер Г-н Д. Роверс</b>	<b>Бельгия Нидерланды</b>	2018 год
	Упрощение правил, касающихся устройств освещения и световой сигнализации (УПО)	Г-н М. Локюфьер	Бельгия	2018 год
	Видимость, ослепление и регулировка фар	Г-н Т. Таргосински	Польша	Ноябрь 2017 года

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

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

	<i>Неофициальные рабочие группы</i>	<i>Председатель/ заместитель Председателя</i>	<i>Страна</i>	<i>Истечение срока действия мандата</i>
<b>GRSG</b>	<b>Общая безопасность</b>	<b>Г-н А. Эрарио Г-н К. Хендершот</b>	<b>Италия Канада</b>	2018 год
	Стекла для панорамных люков автомобилей (СПЛА)	Г-н С. Эом	Республика Корея	Июнь 2018 года
	Присутствие уязвимых участников дорожного движения в непосредственной близости (УУДНБ)	Г-н П. Броерчес Г-н Й. Мацуи	ЕК Япония	Будет определено позднее

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

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

## Приложение IV

## Расписание сессий на 2018 год

(возможны изменения)

Месяц	Совещание (название и номер сессии)	Предлагаемые даты	Расписание	Число полных рабочих дней	Устный перевод	Зал	12-недельный срок	Делегаты
ЯНВАРЬ	Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) (76-я сессия)	9–12	вторая половина дня/ первая половина дня	6	Да		9.10.2017	150
ЯНВАРЬ	Рабочая группа по вопросам шума (GRB) (67-я сессия)	24–26	вторая половина дня/ первая половина дня	5	Да		30.10.2017	80
ФЕВРАЛЬ	Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) (85-я сессия)	12–16	вторая половина дня/ первая половина дня	8	Да		20.11.2017	130
МАРТ	Административный комитет по координации работы (WP.29/AC.2) (126-я сессия)	12	первая половина дня/ вторая половина дня	2	Нет			35
МАРТ	Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (174-я сессия) Административный комитет Соглашения 1958 года (AC.1: 68-я сессия) Исполнительный совет Соглашения 1998 года (AC.3: 52-я сессия) Административный комитет Соглашения 1997 года (AC.4: 13-я сессия)	13–16 (14 14–15 15)	первая половина дня/ первая половина дня (вторая половина дня вторая половина дня/ первая половина дня/ вторая половина дня)	7	Да		4.12.2017	160
АПРЕЛЬ	Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG) (114-я сессия)	9–13	вторая половина дня/ первая половина дня	8	Да		15.1.2018	120
АПРЕЛЬ	Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE) (79-я сессия)	24–27	первая половина дня/ вторая половина дня	8	Да		29.1.2018	100
МАЙ	Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) (63-я сессия)	14–18	вторая половина дня/ первая половина дня	8	Да		19.2.2018	120
ИЮНЬ	Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) (77-я сессия)	5–8	вторая половина дня/ первая половина дня	6	Да		12.3.2018	150
ИЮНЬ	Административный комитет по координации работы (WP.29/AC.2) (127-я сессия)	18	первая половина дня/ вторая половина дня	2	Нет			35
ИЮНЬ	Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (175-я сессия) Административный комитет Соглашения 1958 года (AC.1: 69-я сессия) Исполнительный комитет Соглашения 1998 года (AC.3: 53-я сессия)	19–22 (20 20–21)	первая половина дня/ первая половина дня (вторая половина дня вторая половина дня/ первая половина дня)	7	Да		26.3.2018	160



Месяц	Совещание (название и номер сессии)	Предлагаемые даты	Расписание	Число половин рабочего дня	Устный перевод	Зал	12-недельный срок	Делегаты
	Административный комитет Соглашения 1997 года (АС.4: 14-я сессия)	21)	вторая половина дня)					
СЕНТЯБРЬ	Рабочая группа по вопросам шума (GRB) (68-я сессия)	12–14	вторая половина дня/ вторая половина дня	5	Да		18.6.2018	80
СЕНТЯБРЬ	Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) (86-я сессия)	25–28	первая половина дня/ первая половина дня	7	Да		2.7.2018	130
ОКТАБРЬ	Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG) (115-я сессия)	9–12	первая половина дня/ первая половина дня	7	Да		16.7.2018	120
ОКТАБРЬ	Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE) (80-я сессия)	23–26	первая половина дня/ первая половина дня	7	Да		30.7.2018	100
НОЯБРЬ	Административный комитет по координации работы (WP.29/АС.2) (128-я сессия)	12	первая половина дня/ вторая половина дня	2	Нет			35
НОЯБРЬ	Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (176-я сессия)	13–16	первая половина дня/ первая половина дня	7	Да		20.8.2018	160
	Административный комитет Соглашения 1958 года (АС.1: 70-я сессия)	14	первая половина дня					
	Исполнительный комитет Соглашения 1998 года (АС.3: 54-я сессия)	14–15	вторая половина дня/ первая половина дня					
	Административный комитет Соглашения 1997 года (АС.4: 15-я сессия)	15	вторая половина дня/ первая половина дня					
ДЕКАБРЬ	Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) (64-я сессия)	11–14	первая половина дня/ первая половина дня	7	Да		17.9.2018	120
<b>ИТОГО: 109 половин дня = 54,5 дня</b>								

Все сессии, за исключением трех сессий Административного комитета (WP.29/АС.2) (без устного перевода), являются **ОТКРЫТЫМИ**.

Сессии, запланированные на «вторую половину дня/первую половину дня», откроются во второй половине указанного дня в 14 ч. 30 м. и, как предполагается, будут проходить до 12 ч. 30 м. указанного дня.

Сессии, запланированные на «вторую половину дня/вторую половину дня», откроются во второй половине указанного дня в 14 ч. 30 м. и, как предполагается, будут проходить до 17 ч. 30 м. указанного дня.

Сессии без пометок в колонке «расписание» начинаются в 9 ч. 30 м. указанного дня и, как предполагается, проходят до 17 ч. 30 м. указанного дня.

Сессии WP.29/АС.2 и Всемирного форума (WP.29) начинаются в 10 ч. 00 м. (только в первый день). В ходе сессий WP.29 Административный комитет Соглашения 1958 года (АС.1) будет, как правило, проводить свои заседания по средам, сессии Исполнительного комитета Соглашения 1998 года (АС.3), как предполагается, будут проходить по четвергам в первой половине дня, а сессии Административного комитета Соглашения 1997 года (АС.4) при необходимости будут проводиться в среду или четверг во второй половине дня.

*Примечание:* Женевский автосалон «Палекспо»: 8–18 марта 2018 года (Дни прессы: 6–7 марта 2018 года).

## Приложение V

### Последующая деятельность в контексте инициативы ВОЗ по разработке добровольных глобальных целевых показателей

#### I. Цели и показатели безопасности дорожного движения

1. На сессии WP.29 в марте 2017 года представительница Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) передала Всемирному форуму дискуссионный документ ВОЗ, озаглавленный «Разработка добровольных глобальных целевых показателей для факторов риска в области безопасности дорожного движения и механизмов оказания услуг». В этом документе на рассмотрение государств – членов Организации Объединенных Наций предлагаются набор добровольных глобальных задач в области профилактики дорожно-транспортного травматизма и ДТП со смертельным исходом, а также показатели оценки их выполнения. Она подчеркнула, что стимулом деятельности в рамках этой инициативы служит стремление дополнить и поддержать усилия по достижению целей в области устойчивого развития (задача 3.6).

#### II. Последующая деятельность

2. В ходе сессии WP.29 по документу ВОЗ были высказаны следующие замечания:

a) в дополнение к восьми правилам ООН, которые уже охвачены в дискуссионном документе ВОЗ, в качестве отдельного показателя надлежит рассматривать аспект присоединения к глобальным техническим правилам в рамках Соглашения 1998 года;

b) некоторые формулировки, приведенные в дискуссионном документе в контексте предложенных показателей и обоснования задачи по снижению доли мотоциклистов, не пользующихся шлемами, и разработанные в рамках направления 4 («Повышение безопасности участников дорожного движения»), являются нечеткими;

c) целесообразно сделать ссылку на применение конкретных стандартов относительно мотоциклетных шлемов в качестве одного из показателей соответствия законодательства, касающегося мотоциклетных шлемов, оптимальной практике; речь идет о стандартах, определенных в Правилах № 22 ООН;

d) WP.29 – это межправительственный орган и подход к Всемирному форуму как к «источнику данных» для сбора показателей по странам, стремящимся к достижению цели в рамках задачи, сформулированной в дискуссионном документе ВОЗ как «повышение безопасности транспортных средств», является ошибочным.

3. В ходе состоявшегося 18 апреля 2017 года в штаб-квартире Всемирной организации здравоохранения в Женеве, Швейцария, совещания, посвященного слушаниям вопроса о добровольных глобальных целевых показателях для факторов риска в области безопасности дорожного движения и механизмов оказания услуг, было решено свести замечания WP.29 в документ для целей последующей деятельности, а также запросить у Всемирного форума дополнительные замечания, касающиеся эквивалентных национальных стандартов и торможения мотоциклов.

### **III. Предложение**

4. Фигурирующее ниже предложение подготовлено по итогам вышеупомянутых обсуждений. На текущей июньской сессии 2017 года WP.29 проведет его окончательное рассмотрение. Наконец, документ, объединяющий и учитывающий все возможные замечания WP.29, будет направлен секретариатом в секретариат ВОЗ для его отражения во ВТОРОМ варианте дискуссионного документа ВОЗ.

Основное направление	Цель и задача	Показатель	Источник данных	Как осуществляется сбор данных	Обоснование
<p><b>Повышение безопасности транспортных средств</b></p>	<p><b>Цель:</b> Прекращение производства (и ввоза) не отвечающих нормативам новых транспортных средств, которые не соответствуют правилам ООН и ГТП ООН в рамках соглашений 1958 и 1998 годов</p> <p><b>Задача:</b> 100% новых (произведенных или проданных) транспортных средств соответствуют 8-ми приоритетным стандартам (на основании правил ООН, прилагаемых к Соглашению 1958 года, или ГТП ООН в рамках Соглашения 1998 года либо национального стандарта, соответствующего 8-ми правилам ООН или ГТП ООН)</p>	<p><b>Применение правил № 94 и 95 ООН, касающихся защиты от лобового столкновения и бокового удара<sup>3</sup></b></p> <p><b>Применение Правил № 13Н<sup>4</sup> ООН, касающихся электронного контроля устойчивости (следует иметь в виду, что с января 2017 года ЭКУ будет охватываться Правилами № 140 ООН), или ГТП № 8 ООН</b></p> <p><b>Применение Правил № 127 ООН, касающихся защиты пешеходов</b></p> <p><b>Ремни безопасности: Правила № 16 ООН или ГТП № 9 ООН</b></p> <p><b>Крепления ремней безопасности: Правила № 14 ООН</b></p> <p><b>Детские удерживающие системы: правила № 44 и 129 ООН</b></p> <p><b>Применение Правил № 78 ООН, касающихся тормозных систем мотоциклов, или ГТП № 3 ООН</b></p> <p><b>Примечание: Присоединение стран к соглашениям 1958 и 1998 годов станет еще одним показателем наряду с транспонированием вышеупомянутых правил ООН и ГТП ООН в их национальное законодательство</b></p>	<p><b>Соглашение 1958 года:</b> ECE/TRANS/WP.29/343/Rev.xx<sup>5</sup>– <b>Статус Соглашения, прилагаемых к нему правил и поправок к ним</b></p> <p><b>Соглашение 1998 года:</b> ECE/TRANS/WP.29/1073/Rev.xx<sup>6</sup>– <b>Статус Соглашения 1998 года, Глобального регистра и Компендиума потенциальных правил</b></p>	<p>Документ ЕЭК ООН</p> <p>Собираются и публикуются в рамках Доклада о состоянии безопасности дорожного движения в мире</p>	<p>□ Безопасные транспортные средства играют важную роль как в предотвращении аварий, так и снижении вероятности нанесения серьезных травм в случае ДТП.</p> <p>□ Всемирный форум ООН для согласования правил в области транспортных средств является основным глобальным органом, отвечающим за разработку стандартов безопасности легковых автомобилей транспортных средств. Нижеследующие правила ООН считаются приоритетными стандартами, которым должны соответствовать все транспортные средства:</p> <p>Защита от лобового столкновения и защита от бокового удара (<b>правила № 94 и 95 ООН</b>): эти нормативные требования служат гарантией того, что автомобили – при их испытании на определенных скоростях в ходе краш-тестов – способны выдержать фронтальный и боковые удары и, следовательно, они имеют важнейшее значение для обеспечения защиты водителя и пассажиров. Соблюдение предписаний правил относительно надежности транспортных средств в случае лобового столкновения и бокового удара позволяет уберечь водителя и пассажиров от травм при аварии. Для прохождения автомобилем испытания на столкновение в ходе имитационных испытаний энергия, поглощаемая манекеном, используемым для краш-теста, должна быть ниже определенного порогового значения.</p> <p>□ Электронный контроль устойчивости (<b>Правила № 140 ООН или ГТП № 8 ООН</b>): эта функция направлена на предупреждение заноса и утраты контроля в случае избыточной или недостаточной проворачиваемости руля и весьма эффективна в плане уменьшения аварий и спасения жизни людей.</p>

<sup>3</sup> Или эквивалентных национальных стандартов: в США соответствующими стандартами – до согласования положений о лобовом столкновении и боковом ударе в рамках ГТП ООН – являются FMVSS 208 и 214, а также канадские стандарты безопасности автотранспорта.

<sup>4</sup> До января 2017 года электронный контроль устойчивости охватывается в рамках Правил № 13Н ООН, которыми установлены требования, касающиеся тормозных систем транспортных средств малой грузоподъемности. С января 2017 года данный аспект будет охватываться Правилами № 140 ООН, касающимся ЭКУ.

<sup>5</sup> [www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html).

<sup>6</sup> [www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob\\_stts.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob_stts.html).

Основное направление	Цель и задача	Показатель	Источник данных	Как осуществляется сбор данных	Обоснование
					<p><input type="checkbox"/> Фронтальная защита пешеходов (<b>Правила № 127 ООН</b>): использование более мягких бамперов и модификация передней части транспортных средств (например, устранение чрезмерно жестких конструкций) способны уменьшить тяжесть последствий для пешехода от удара автомобилем.</p> <p><input type="checkbox"/> Предусмотренные в рамках правил ООН, касающихся транспортных средств, нормативные требования по ремням <b>безопасности</b> служат гарантией того, что автомобили оснащаются ремнями <b>безопасности</b> уже на стадии изготовления и сборки; нормативные требования по креплениям служат гарантией того, что элементы крепления ремня <b>безопасности</b> рассчитаны на удар во время столкновения, что риск проскальзывания ремня сводится к минимуму, а также обеспечивается возможность безопасного извлечения пассажиров с их сидений в случае аварии.</p> <p><input type="checkbox"/> Нормативными требованиями по детским удерживающим системам предусматривается не удержание детского сиденья на месте при помощи лямки ремня <b>безопасности</b> для взрослых, а оборудование автомобиля системами креплений ISOFIX, в случае которых точки крепления детского удерживающего устройства расположены непосредственно на раме транспортного средства.</p> <p><input type="checkbox"/> <b>Тормозные системы мотоциклов (Правила № 78 ООН или ГТП № 3 ООН): предусматриваются требования в отношении эффективности торможения и соответствующие методы испытаний, в том числе для современных тормозных систем, таких как антиблокировочные тормозные системы (АБС) мотоциклов (№ 78). Эти системы безопасности Система АБС помогает водителю справиться с управлением мотоциклом при экстренном торможении. Системы АБС позволяют снизить вероятность ДТП и последующего получения травм.</b></p>

Основное направление	Цель и задача	Показатель	Источник данных	Как осуществляется сбор данных	Обоснование
<p><b>Повышение безопасности участников дорожного движения</b></p>	<p><b>Цель:</b> Снижение скорости движения</p> <p><b>Задача:</b> Сокращение доли транспортных средств, движущихся с превышением установленных ограничений скорости, по крайней мере на 10% в год</p>	<p>Национальное законодательство, регламентирующее скорость движения в населенных пунктах, соответствует оптимальной практике 10</p>	<p>Данные министерств транспорта, передаваемые через национальных координаторов <i>Доклада о состоянии безопасности дорожного движения в мире</i></p>	<p><i>Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире</i></p>	<p>С увеличением средней скорости движения повышается вероятность ДТП и получения серьезных травм.</p> <p>В городских районах скорость на дорогах должна находиться в пределах национальных ограничений и не превышать 50 км/ч. Крайне важно, чтобы местные органы власти были наделены полномочиями не только устанавливать более жесткие ограничения по скорости, но также регулировать скоростной режим на местах с учетом особенностей конкретных дорожных ситуаций и в сочетании с другими подходами к уменьшению интенсивности или регулированию скорости движения.</p> <p>В зонах смычки потока автотранспорта с интенсивным движением пешеходов, велосипедов и мопедов максимальная скорость не должна превышать 30 км/ч. Это обусловлено тем, что с повышением скорости транспортных средств возрастает уязвимость этих участников дорожного движения: если при ударе автомобилем на скорости менее 50 км/ч шансы погибнуть составляют для взрослого пешехода менее 20%, то при ударе на скорости 80 км/ч риск смертельного исхода возрастает почти до 60%. Имеется немало доказательств того, как местные власти – введя в городах ограничения скорости ≤30 км/ч и в сочетании с другими мерами по уменьшению интенсивности движения – добились заметного снижения дорожно-транспортного травматизма.</p>
		<p>% транспортных средств в городских и сельских районах, движущихся с превышением установленного ограничения скорости</p>	<p>Страновые обследования 11</p>		

Основное направление	Цель и задача	Показатель	Источник данных	Как осуществляется сбор данных	Обоснование
	<p><b>Цель:</b> Более широкое использование мотоциклетных шлемов, отвечающих стандарту качества</p> <p><b>Задача:</b> Сокращение доли мотоциклистов, не пользующихся шлемами, по крайней мере на 10% в год или обязательное использование шлемов по крайней мере 90% мотоциклистов</p>	<p>Законодательство, регламентирующее использование мотоциклетных шлемов, <b>согласуется с Правилами № 22 ООН</b> и соответствует оптимальной практике 12</p>	<p>Данные министерств транспорта, передаваемые через национальных координаторов <i>Доклада о состоянии безопасности дорожного движения в мире</i></p>	<p><i>Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире</i></p>	<p>Законодательство, регламентирующее использование мотоциклетных шлемов: снижение доли тяжких телесных повреждений более чем на 70%.</p> <p>В порядке удовлетворения требований оптимальной практики законодательные нормы, касающиеся шлемов, должны: применяться ко всем водителям и пассажирам; распространяться на все дороги и типы двигателей; предписывать обязательное застегивание шлема; и включать ссылки на стандарт 11, конкретно касающийся шлемов.</p> <p>В условиях строгого применения законодательных норм, касающихся мотоциклетных шлемов, степень их использования может возрасти до более чем 90%.</p>
	<p><b>Цель:</b> Более широкое использование ремней безопасности</p>	<p>Законодательство, регламентирующее использование ремней безопасности, соответствует оптимальной практике 13</p> <p>Законодательство, регламентирующее использование детских удерживающих систем, соответствует оптимальной практике 14</p> <p>Детские удерживающие системы отвечают требованиям правил № 44 и 129 ООН или приведенным в соответствии с ними нормам национального законодательства</p>	<p>Страновые обследования 11</p>	<p>Собираются в рамках <i>Доклада о состоянии безопасности дорожного движения в мире</i></p>	<p><i>Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире</i></p>

Основное направление	Цель и задача	Показатель	Источник данных	Как осуществляется сбор данных	Обоснование
	<p><b>Задача:</b> Сокращение доли непристегнутых водителей и пассажиров по крайней мере на 10% в год или обязательное использование ремней безопасности по крайней мере 90% водителей и пассажиров</p>	<p>% водителей и пассажиров, в обязательном порядке пользующихся ремнями безопасности (в разбивке по водителям, пассажирам на переднем сиденье и пассажирам на задних сиденьях)</p>	<p>Страновые обследования 11</p>	<p>Собираются в рамках Доклада о состоянии безопасности дорожного движения в мире</p>	<p>В случае детей в возрасте 4–8 лет и по сравнению с пристегиванием только ремнем безопасности использование <b>детских удерживающих систем категории «бустер»</b> снижает риск получения серьезных травм на 45%.</p> <p><input type="checkbox"/> В случае детей более старшего возраста и взрослых использование ремней <b>безопасности</b> снижает риск гибели и получения серьезных травм примерно наполовину.</p> <p>Нормы законодательства, регламентирующие использование ремней <b>безопасности</b>, должны распространяться как на пассажиров, занимающих задние сиденья, так и на лиц, занимающих переднее сиденье. Нормами законодательства, регламентирующими использование детских удерживающих систем, должны учитываться возраст/вес/рост ребенка, а также место его нахождения в транспортном средстве.</p> <p>Наличие законодательных норм, предписывающих обязательное использование ремней <b>безопасности</b> и детских удерживающих систем, в сочетании с требованием строгого применения данных норм являются эффективным средством стимулирования более широкого использования этих удерживающих устройств.</p>