



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Семьдесят девятая сессия

Женева, 21–24 февраля 2017 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

**Стратегические вопросы, связанные с разными
видами транспорта и тематическими направлениями:
Согласование правил в области транспортных средств**

Последние изменения в правилах в области транспортных средств

Записка секретариата

Резюме

Работа в рамках Всемирного форума по согласованию правил в области транспортных средств (WP.29) по-прежнему была направлена на укрепление безопасности транспортных средств и охраны окружающей среды, в результате чего появились многочисленные новые и были внесены поправки в уже существующие правила в области транспортных средств, а также в предписания и ГТП в рамках соглашений 1958, 1997 и 1998 годов.

Были охвачены такие важные вопросы, как включение в нормативно-правовую базу требований к функции автоматизированного/автономного вождения, в том числе таких сопутствующих элементов, как кибербезопасность и защита данных, пересмотр 3 Соглашения 1958 года, в том числе формирование базы данных об официальных утверждениях типа, база данных для обмена информацией об официальном утверждении типа (ДЕТА) в рамках ЕЭК ООН, активизация осуществления Соглашения 1998 года и восстановление периодических технических осмотров (ПТО) в соответствии с Соглашением 1997 года.



Комитету по внутреннему транспорту (КВТ) **предлагается:**

- **одобрить** перечисленные в документе виды деятельности;
- **вновь заявить** о поддержке предложения о размещении ДЕТА в структуре ЕЭК ООН;
- **просить** о финансировании ДЕТА из бюджета Организации Объединенных Наций;
- **призвать** государства-члены оказать поддержку в процессе оценки последствий для бюджета по программам (ПБП).

I. Укрепление безопасности транспортных средств и охраны окружающей среды

1. В 2016 году вступили в силу три новых текста правил Организации Объединенных Наций в области транспортных средств¹, направленные на улучшение показателей безопасности и экологических характеристик транспортных средств, а также были приняты пять новых текстов правил ООН. Перечень этих новых правил ООН приведен в приложении.

2. В результате упрощения правил ООН, касающихся освещения и световой сигнализации, WP.29 в качестве первого шага принял резолюцию CP.5 об источниках света. В этой резолюции сведены воедино все требования к источникам света, которые ранее содержались в трех различных текстах правил ООН, а отныне изложены в едином источнике.

3. Наряду с этим 89 поправок позволили обновить уже действующие правила ООН и привести их в соответствие с новейшими техническими достижениями, а также включить в них более строгие ограничения, нацеленные как на повышение безопасности транспортных средств, так и на улучшение их экологических характеристик. В частности, в июне 2016 года WP.29 принял поправку к Правилам № 127 "Усовершенствованные детские удерживающие системы" (УДУС) в рамках Соглашения 1958 года, на основании которой вводится понятие невстроенных УДУС, допускающих использование встроенных удерживающих систем транспортного средства (ремней безопасности) вместе с УДУС, благодаря чему обеспечивается более эффективная защита детей.

4. В ноябре 2016 года WP.29 завершил многолетнюю работу над двумя новыми текстами глобальных технических правил (ГТП) и одной поправкой к ГТП, приняв эти тексты. Перечень этих новых ГТП приведен в приложении.

II. Переход к автоматизированным/автономным транспортным средствам

5. В 2016 году WP.29 также продолжил разработку эксплуатационных требований, касающихся интеллектуальных транспортных систем и систем помощи водителю автоматизированного транспортного средства, заложив, таким образом, основу для производства будущих автономных транспортных средств.

¹ Прилагаемых к Соглашению 1958 года.

Неофициальная рабочая группа WP.29 по ИТС/автономному вождению (ИТС/АВ) сосредоточила свою деятельность на:

- подготовке предложения по согласованному определению технологий автоматизированного вождения;
- определении вопросов, которые должны быть рассмотрены при разработке согласованных на международном уровне правил в контексте технологий автоматизированного вождения, позволяющих водителям пользоваться преимуществами более высокой степени автоматизации задачи управления;
- подготовке предложения по согласованным общим руководящим принципам обеспечения электронной охраны и электронной безопасности (eSecurity и eSafety) автотранспортных средств.

6. Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (вспомогательный орган WP.29), которая занимается элементами активной безопасности, завершила свою работу над первоначальными поправками к Правилам № 79 (механизмы рулевого управления). Речь идет о положениях об автоматизированной функции рулевого управления (АФРУ), удовлетворяющей требованиям безопасности, и о соответствующих процедурах испытаний систем удержания в пределах полосы движения, функциях корректировочного рулевого управления и дистанционно управляемой парковки. Эти поправки являются первыми элементами правил, касающихся автоматизированных транспортных средств.

III. Обновление Соглашения 1958 года и база данных об официальных утверждениях типа (ДЕТА)

7. Обсуждение пересмотра 3 Соглашения 1958 года об официальном утверждении транспортных средств, предметов оборудования и частей по типу конструкции в рамках Всемирного форума было завершено, и на сессии WP.29 в июне 2016 года Договаривающиеся стороны достигли консенсуса. Будущие поправки нацелены на расширение участия стран с формирующейся рыночной экономикой и региональных организаций экономической интеграции в деятельности Всемирного форума и на увеличение числа Договаривающихся сторон Соглашения.

8. Таким образом, основные цели пересмотра 3 Соглашения 1958 года предусматривают:

- a) включение новых положений, касающихся системы международного официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС);
- b) предоставление Договаривающимся сторонам права выдавать официальные утверждения типа в соответствии с предыдущими вариантами правил ООН, прилагаемых к Соглашению 1958 года;
- c) создание в рамках ЕЭК ООН электронной базы данных под названием "База данных для обмена информацией об официальном утверждении типа" (ДЕТА) с целью обмена документацией об официальном утверждении типа между всеми Договаривающимися сторонами Соглашения (см. пункт 11 ниже);
- d) изменение условий голосования для принятия новых текстов правил ООН или поправок к существующим правилам ООН (т.е. нынешнего положения о большинстве в две трети голосов);

е) обзор и усиление существующих положений с целью улучшить функционирование и повысить надежность процедур официального утверждения типа и условий их взаимного признания (т.е. оценка качества, процедуры сертификации и соответствия производства, задачи, обязанности и компетенция участвующих сторон и такие аспекты, связанные с обеспечением соблюдения правил, как надзор за рынком и защитные меры).

9. Предполагается, что пересмотр 3 Соглашения 1958 года вступит в силу в августе 2017 года.

10. ДЕТА – это база данных в режиме онлайн, которая обеспечит доступ ко всем официальным утверждениям типа комплектных транспортных средств, предметов их оборудования и частей и, таким образом, станет опорой режима МОУТКТС. Кроме того, с введением единого идентификатора, положенного в основу процесса упрощения правил ООН, установить связь между продуктом и его официальным утверждением типа можно будет только на основе информации, хранящейся в ДЕТА. Декларация о соответствии (ДС) – документ, формируемый на основе сведений из базы данных ДЕТА, – позволит устанавливать четкую связь между отдельным транспортным средством и соответствующими официальными утверждениями типа. Наличие ДС служит неперенным условием первой регистрации транспортного средства в большинстве государств – членов ЕЭК ООН. Кроме того, поскольку в ДЕТА будет содержаться прямая ссылка на отдельные транспортные средства, можно будет без труда выявлять транспортные средства с нарушениями, например по части выбросов. Это свидетельствует о том, насколько необходимо и важно ЕЭК ООН предоставить Договаривающимся сторонам базу данных ДЕТА. Помимо этого, в данной связи также прослеживается прямая связь с Повесткой дня на период до 2030 года, а также с введением в действие Парижского соглашения, заключенного в декабре 2015 года.

11. В преддверии размещения ДЕТА в структуре ЕЭК ООН секретариат разработал несколько вариантов финансирования, включая финансирование на базе государственно-частного партнерства, внебюджетное финансирование или платные модели. Государства-члены со своей стороны высказались за финансирование этого проекта из регулярного бюджета ЕЭК ООН.

12. В соответствии с решением КВТ о финансировании размещения ДЕТА из регулярного бюджета ЕЭК ООН (ECE/TRANS/254, пункт 65) Отдел устойчивого транспорта инициировал соответствующий бюджетный процесс. Однако затем выяснилось, что из-за предстоящего сокращения бюджета профинансировать создание и размещение ДЕТА из двухгодичного регулярного бюджета ЕЭК ООН невозможно.

13. В качестве альтернативного временного варианта предлагается представить просьбу о финансировании в рамках процесса последствий для бюджета по программам (ПБП) с целью получения дополнительного регулярного бюджета на основании решения о создании ДЕТА под эгидой ЕЭК ООН. Процесс ПБП потребует твердой приверженности Договаривающихся сторон, поскольку процедура принятия решений по бюджетным вопросам весьма продолжительна и зависит от поддержки государств-членов как в Женеве, так и Нью-Йорке.

14. На 170-й сессии WP.29 подтвердил свое решение о размещении ДЕТА в структуре ЕЭК ООН. Он поручил секретариату инициировать меры, необходимые для получения соответствующих дополнительных ресурсов из регулярного бюджета Организации Объединенных Наций на этот новый вид деятельности.

IV. Активизация осуществления Соглашения 1998 года

15. По результатам обсуждения вопроса об активизации осуществления Соглашения 1998 года была подготовлена Специальная резолюция СпР.2, которая была принята на июньской сессии WP.29 2016 года. В этой резолюции заложены основы стратегического подхода к работе по Соглашению 1998 года, и она нацелена также на повышение транспарентности. Секретариат уже предпринял первые шаги в этой связи, сделав веб-сайт WP.29 более удобным для пользователей и предложив внести в правила процедуры WP.29 поправки, которые облегчат процесс участия в сессиях Всемирного форума для неправительственных организаций, научных кругов и гражданского общества.

V. Возобновление периодического технического осмотра (ПТО)

16. Подготовлены обновления к предписаниям в рамках Соглашения 1997 года, которыми предусматриваются, в частности, расширение их области применения на автотранспортные средства массой менее 3,5 тонн, легковые автомобили и легкие автофургоны, а также введение требований об испытании систем безопасности с электронным управлением и четкой оценке дефектов по степени их тяжести. В интересах согласования с датами вступления в силу аналогичных требований в других нормативных системах эти поправки предполагается принять на предстоящей сессии WP.29 в 2017 году.

17. Экспертами НРГ по ПТО были разработаны дальнейшие положения о повышении качества и эффективности систем ПТО, включая требования в отношении испытательного оборудования, квалификации и подготовки персонала по ПТО, а также надзора за пунктами ПТО.

VI. Безопасные транспортные средства как основа для обеспечения безопасности дорожного движения: предлагаемое добровольное обязательство автомобильной промышленности

18. Речь идет о совместной инициативе ЕЭК ООН и Специального посланника Генерального секретаря по безопасности дорожного движения, в рамках которой определяется минимальный набор правил ООН по безопасности транспортных средств. Эти правила служат основой для предлагаемого добровольного обязательства автомобильной промышленности и позволят обеспечить продажу новых транспортных средств приемлемого уровня безопасности и тем самым проложить путь к повышению безопасности дорожного движения, т.е. достичь цель, которая значится в Целях в области устойчивого развития под номером три.

Приложение

I. Перечень новых правил в области транспортных средств, вступивших в силу в 2016 году

- Правила № 136 ООН, касающиеся двухколесных транспортных средств с электрическим приводом – электрических транспортных средств категории L (ЭТС-L) – и принятые на сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) в июне 2015 года, которые содержат требования в отношении безопасной эксплуатации ЭТС-L с учетом установленных на них систем аккумулирования электрической энергии;
- Правила № 137 ООН, касающиеся лобового столкновения с уделением особого внимания удерживающим системам (ЛСУС), которые были приняты на сессии WP.29 в ноябре 2015 года и содержат более жесткие требования к характеристикам безопасности транспортных средств в случае лобового столкновения с барьером безопасности с 100-процентным перекрытием;
- Правила № 138 ООН, касающиеся бесшумных автотранспортных средств (БАТС), принятые на сессии WP.29 в марте 2016 года и предусматривающие конкретные параметры звука для электромобилей или гибридных транспортных средств в неподвижном состоянии или при движении на малой скорости.

II. Перечень новых правил в области транспортных средств, принятых в 2016 году

- Правила ООН, касающиеся систем вспомогательного торможения (СВТ), принятые на сессии WP.29 в июне 2016 года и предусматривающие повышение эксплуатационных требований к тормозным системам в ситуации экстренного торможения;
- Правила ООН, касающиеся электронного контроля устойчивости (ЭКУ), принятые на сессии WP.29 в июне 2016 года и выделяющие требования к ЭКУ в группу, отдельную от базовых требований к торможению транспортных средств малой грузоподъемности, охватываемых Правилами № 13Н;
- Правила ООН, касающиеся систем контроля давления в шинах (СКДШ), принятые на сессии WP.29 в июне 2016 года и предусматривающие основные требования к эксплуатационным характеристикам СКДШ в целях повышения безопасности дорожного движения и сокращения выбросов CO₂ от транспортных средств малой грузоподъемности;
- Правила ООН, касающиеся модифицированных систем двухтопливных двигателей большой мощности (МСД-ДТБМ), принятые на сессии WP.29 в ноябре 2016 года и устанавливающие требования к эксплуатационным характеристикам модифицированных систем в связи с переходом к экологически более чистым транспортным средствам, работающим на СНГ (сжиженном нефтяном газе), КПГ (компримированном природном газе)

или СПГ (сжиженном природном газе) в качестве альтернативы дизельному топливу.

III. Перечень новых глобальных технических правил, принятых и вступивших в силу в 2016 году

- Глобальные технические правила № 17, касающиеся выбросов картерных газов для механических двух- и трехколесных транспортных средств, принятые на сессии WP.29 в ноябре 2016 года и устанавливающие согласованные процедуры испытаний по замеру выбросов картерных газов и выбросов в результате испарения, что позволит впоследствии снизить токсичные выбросы несгоревшего топлива;
- Глобальные технические правила № 18, касающиеся бортовых систем диагностики для механических двух- и трехколесных транспортных средств, принятые на сессии WP.29 в ноябре 2016 года и устанавливающие функциональные требования к бортовой диагностике (БД) в отношении бортовой "инфраструктуры" транспортного средства, охватываемого областью применения настоящих ГТП (в частности, определяющие технологически нейтральное проектное решение по аппаратным средствам и программному обеспечению и согласованные требования к проведению испытаний экологических характеристик);
- поправки к Глобальным техническим правилам № 16 (шины).