

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Восемьдесят вторая сессия**

Женева, 25–28 февраля 2020 года

Пункт 4 i) предварительной повестки дня

**Стратегические вопросы горизонтальной
политики или нормативного характера:****Согласование правил в области транспортных средств****Последние изменения в правилах в области
транспортных средств****Записка секретариата****Резюме*

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

К числу важных тем относятся разработка рамочного документа по автоматизированным/автономным транспортным средствам и его осуществление главным образом Рабочей группой по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA), база данных для обмена информацией об официальном утверждении типа (ДЕТА) в структуре Европейской экономической комиссии (ЕЭК) Организации Объединенных Наций, осуществление Соглашения 1998 года и периодические технические осмотры (ПТО) в соответствии с Соглашением 1997 года.

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

- **одобрить** перечисленные в документе виды деятельности;
- **одобрить** разработку рамочного документа по автоматизированным/автономным транспортным средствам и его осуществление главным образом Рабочей группой по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA);

* Настоящий документ был запланирован к изданию после установленного срока в силу обстоятельств, не зависящих от представившей его стороны.



- **принять к сведению** ограничение продолжительности 179-й сессии WP.29 до трех дней по причине финансового кризиса;
- **рассмотреть возможность** размещения ДЕТА в ЕЭК и просить о финансировании ДЕТА либо из средств регулярного бюджета Организации Объединенных Наций, либо за счет добровольных взносов Договаривающихся сторон.

I. Автоматизация транспортных средств

1. После реструктуризации WP.29 в июне 2018 года в целях выполнения решения № 19 KBT от 2018 года и создания Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) WP.29 разработал рамочный документ по автоматизированным/автономным транспортным средствам (ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.1). В данном документе рассматриваются вопросы безопасности и надежности автоматизированных транспортных средств уровней 3 и выше CAE. Он призван закрепить положения, которые базируются на характеристиках, являются нейтральными в технологическом плане и отражают современный технологический уровень, не сдерживая при этом будущие инновации. Эти технические положения следует разрабатывать на основе нейтрального соглашения, обеспечив, таким образом, основу для предписаний в рамках всех трех соглашений, обслуживаемых WP.29, или даже для руководящих принципов. В рамочном документе устанавливается концепция безопасности для автоматизированных транспортных средств и содержится перечень таких общих принципов, как безопасность системы, отказоустойчивое реагирование, обнаружение и реагирование на объекты и ситуации, домен штатной эксплуатации, кибербезопасность и обновление программного обеспечения или систем хранения данных. В нем также определены приоритеты и план работы.

2. Для осуществления рамочного документа GRVA учредила четыре новые неофициальные рабочие группы (НРГ), которые подотчетны GRVA, но не обслуживаются секретариатом. Речь идет о:

- a) функциональных требованиях для автоматизированных транспортных средств;
- b) методах валидации для технологий автоматизированного вождения;
- c) системах хранения данных для автоматизированного вождения (СХДАВ);
- d) кибербезопасности и обновлении программного обеспечения, включая беспроводную связь.

3. На своей 178-й сессии WP.29 принял круг ведения и правила процедуры новых НРГ. WP.29 отреагировал на проблему бюджета, которая привела к ситуации, когда вакантная должность, появившаяся после повышения занимавшего ее сотрудника по службе, не была заполнена в 2019 году, поскольку продолжительность 179-й сессии WP.29 была сокращена в общей сложности до трех дней.

II. Соглашение 1958 года

4. В 2019 году вступили в силу четыре свода новых правил Организации Объединенных Наций в области транспортных средств, которые направлены на улучшение показателей безопасности и экологических характеристик транспортных средств:

a) пакет, нацеленный на упрощение правил, касающихся освещения, который состоит из трех сводов новых правил ООН, охватывающих предписания двадцати одного свода отдельных правил ООН:

- i) Правила № 148 ООН, касающиеся устройств световой сигнализации;
- ii) Правила № 149 ООН, касающиеся устройств освещения дороги;
- iii) Правила № 150 ООН, касающиеся светоотражающих устройств;

b) Правила № 151 ООН, касающиеся систем индикации мертвой зоны для обнаружения велосипедов тяжелыми транспортными средствами, вступили в силу 15 ноября 2019 года.

5. В 2019 году WP.29 принял еще один свод новых Правил ООН. В уже действующие Правила ООН для их обновления были внесены 139 поправок, которые позволили привести эти Правила в соответствие с самыми последними техническими достижениями и включить в них более строгие ограничения, нацеленные как на повышение безопасности транспортных средств, так и на улучшение их экологических характеристик. Правила № 152 ООН, касающиеся автоматических систем экстренного торможения для транспортных средств категорий M₁ (легковые автомобили) и N₁ (фургоны), были приняты на сессии WP.29 в июне 2019 года и вступают в силу в январе 2020 года.

6. Поскольку внебюджетное финансирование для размещения ДЕТА в структуре ЕЭК обеспечить не удалось (неофициальный документ № 9 КВТ (2018 года), пункт 5), WP.29 на своей 174-й сессии поручил секретариату ЕЭК ООН предпринять необходимые шаги для того, чтобы запросить финансирование для размещения ДЕТА за счет средств регулярного бюджета, и поблагодарил Германию за размещение ДЕТА до 2020 года в качестве взноса натурой (неофициальный документ № 9 КВТ (2018 года), пункт 6). На своей восьмидесятой первой сессии КВТ вновь заявил о поддержке размещения базы данных для обмена информацией об официальном утверждении типа (ДЕТА) в структуре ЕЭК и просил финансировать ДЕТА за счет средств из бюджета Организации Объединенных Наций. Вместе с тем в подпрограмме «Транспорт» бюджета по программам ЕЭК ООН на 2020 год ДЕТА не значится.

7. На 177-й сессии WP.29 в марте 2019 года Международный комитет по техническому осмотру автотранспортных средств подтвердил готовность финансировать разработку модуля заявления о соответствии. Отраслевые ассоциации – Международная организация предприятий автомобильной промышленности, Европейская ассоциация поставщиков автомобильных деталей и Европейская техническая организация по вопросам пневматических шин и ободьев колес – подтвердили свое намерение финансировать модуль уникального идентификатора.

III. Соглашение 1997 года

8. 13 ноября 2019 года вступили в силу предложенные поправки к Соглашению 1997 года, которыми были предусмотрены новые определения, возможность использования международных электронных сертификатов технического осмотра и положения о соответствии периодических технических осмотров. Эти поправки не только уточняют положения благодаря включению дополнительных определений, но и обеспечивают более высокий уровень качества на основе требований нового добавления 3 о соответствии процедуры периодических технических осмотров.

9. 10 июня 2019 года вступили в силу два новых предписания ООН, прилагаемых к Соглашению 1997 года, а именно:

а) Предписание № 3 ООН, устанавливающее единообразные положения, касающиеся периодических технических осмотров механических транспортных средств, двигатели которых работают на сжатом природном газе (КПГ), сжиженном нефтяном газе (СНГ) и/или сжиженном природном газе (СПГ), в их двигательной установке в отношении их пригодности к эксплуатации;

б) Предписание № 4 ООН, устанавливающее единообразные положения, касающиеся периодических технических осмотров транспортных средств с электрическим и гибридно-электрическим двигателем в отношении их пригодности к эксплуатации.

IV. Соглашение 1998 года

10. В 2018 году WP.29 завершил многолетнюю работу над пятью поправками к глобальным техническим правилам (ГТП ООН) № 2 (процедура измерения для двухколесных мотоциклов, оснащенных двигателем с принудительным зажиганием

или двигателем с воспламенением от сжатия, в отношении выбросов газообразных загрязняющих веществ, выбросов CO₂ и расхода топлива), № 15 (всемирная согласованная процедура испытания транспортных средств малой грузоподъемности) и № 19 (испытания на выбросы в результате испарения в рамках всемирной согласованной процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности).

11. В марте 2019 года была начата разработка новых ГТП ООН, касающихся определения мощности электрифицированных транспортных средств (ОМЭТС). Новые ГТП ООН, которые, как ожидается, будут приняты к 2020 году, позволят объединить экспертные знания и ресурсы для определения характеристик силовых установок конкретно для электрифицированных транспортных средств.

V. Связь с Повесткой дня в области устойчивого развития на период до 2030 года

12. Присоединение к соглашениям Организации Объединенных Наций в области транспортных средств и соблюдение прилагаемых к ним правил ООН, предписаний ООН и ГТП ООН могут способствовать прогрессу в решении задач 3.6, 3.9, 7.3, 9.1, 11.2 и 13.2 целей в области устойчивого развития.
