|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/2021/20 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General15 December 2020RussianOriginal: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Восемьдесят третья сессия**

Женева, 23–26 февраля 2021 года

Пункт 7 i) предварительной повестки дня

**Стратегические вопросы горизонтальной
и межсекторальной политики или нормативного характера:
Согласование правил в области транспортных средств**

 Последние изменения в правилах в области транспортных средств

 Записка секретариата[[1]](#footnote-1)\*

|  |
| --- |
|  *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 Рабочей группой по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) первого набора правил ООН, касающихся высокоавтоматизированных транспортных средств, база данных для обмена данными об официальном утверждении типа (ДЕТА) в Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК), осуществление и дальнейшее развитие Соглашения 1998 года и периодических технических осмотров (ПТИ) в рамках Соглашения 1997 года. Комитету по внутреннему транспорту (КВТ) **предлагается**:* **одобрить** перечисленные в документе виды деятельности;
* **приветствовать** разработку GRVA первого набора правил ООН, касающихся высокоавтоматизированных транспортных средств;
* **принять к сведению** ограничения в работе сессии WP.29 и его вспомогательных органов, обусловленные последствиями пандемии COVID-19 и финансовым кризисом Организации Объединенных Наций;
* **поблагодарить** Германию за временное размещение ДЕТА и вновь подтвердить свою просьбу об устойчивом финансировании размещения ДЕТА в ЕЭК либо за счет средств из регулярного бюджета Организации Объединенных Наций, либо за счет добровольных взносов Договаривающихся сторон.
 |
|  |

 Замечания общего порядка

1. Пандемия COVID-19 и финансовый кризис Организации Объединенных Наций серьезным образом повлияли на работу WP.29 и его вспомогательных органов (РГ). После сессии WP.29 в марте 2020 года проведение очных совещаний стало невозможным, а предоставление услуг по обеспечению синхронного перевода для виртуальных совещаний началось только в конце июня 2020 года и в весьма ограниченном объеме. Кроме того, чтобы обеспечить участие делегатов со всех континентов, время проведения сессий пришлось ограничить началом второй половины дня. В частности, это привело к тому, что продолжительность сессии WP.29 в июне 2020 года была ограничена двумя часами, в связи с чем повестку дня пришлось сократить до необходимого минимума, с тем чтобы обеспечить возможность для принятия решений/голосования. Кроме того, Отдел обслуживания конференций ЮНОГ не обеспечил синхронный перевод ряда сессий РГ, из-за чего эти сессии не считаются официальными. Помимо этого, необходимость соблюдения процедур молчания, введенных Исполкомом, привела к увеличению административного бремени.

 I. Автоматизация транспортных средств

2. После реструктуризации WP.29 в июне 2018 года в целях выполнения решения № 19 КВТ от 2018 года и создания Рабочей группы по автоматизированным/ автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) Рамочный документ по автоматизированным/автономным транспортным средствам (ECE/TRANS/WP.29/ 2019/34/Rev.1), одобренный КВТ на его восемьдесят второй сессии, направляет работу в области автоматизированных транспортных средств.

3. Первый набор правил ООН, касающихся автоматизированных транспортных средств, который был утвержден на сессии WP.29 в июне 2020 года, вступает в силу 22 января 2021 года. Эти новые правила ООН охватывают не только правила № 157 ООН, касающиеся автоматизированных систем удержания в пределах полосы движения (первое практическое применение автоматизации транспортных средств, соответствующей уровню 3 САЕ), но и разработанные на перспективу правила № 155 и № 156 ООН, касающиеся кибербезопасности и беспроводного обновления программного обеспечения соответственно. Новые правила ООН направлены на решение вопросов безопасности и надежности автоматизированных транспортных средств на основе применения положений, касающихся эксплуатационных характеристик и являющихся нейтральными в технологическом плане, которые отражают современный технологический уровень, но не ограничивают при этом будущие инновации.

 II. Соглашение 1958 года

4. В дополнение к трем новым правилам ООН, касающимся автоматизированных транспортных средств (см. п. 3 выше), в 2020 году вступили в силу два новых свода правил ООН в области транспортных средств, которые направлены на улучшение показателей безопасности и экологических характеристик транспортных средств:

a) Правила № 153 ООН, касающиеся целостности топливной системы и безопасности электрического силового агрегата в случае удара сзади;

b) Правила № 154 ООН, касающиеся всемирной согласованной процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ) от 22 января 2021 года.

5. В 2020 году WP.29 принял еще два свода новых правил ООН, направленных на защиту уязвимых участников дорожного движения. В уже действующие правила ООН были внесены 96 поправок, что позволило 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. Новые Правила № 158 ООН, касающиеся устройств визуализации движения задним ходом и механических транспортных средств в отношении предупреждения водителя об уязвимых участниках дорожного движения, находящихся позади транспортного средства, и новые Правила № 159 ООН, касающиеся системы предупреждения при трогании с места для обнаружения пешеходов и велосипедистов, были приняты на сессии WP.29 в ноябре 2020 года и вступят в силу в июне 2021 года.

6. Поскольку финансирование для размещения ДЕТА в ЕЭК не удалось обеспечить ни за счет средств из регулярного бюджета, ни за счет внебюджетных ресурсов, WP.29 выражает признательность Германии, которая в настоящее время на врéменной основе размещает у себя эту систему. WP.29 продолжит рассматривать вопрос о поиске возможных устойчивых решений для финансирования размещения ДЕТА.

7. Что касается разработки дополнительных функций/модулей ДЕТА, то Международный комитет по техническому осмотру автотранспортных средств подтвердил готовность финансировать разработку модуля, посвященного декларации 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 разработку модуля, касающегося индивидуального идентификатора, в рамках которого понадобится решить текущие договорные вопросы при возможном участии секретариата.

 III. Соглашение 1997 года

8. На сто восемьдесят второй сессии WP.29 в резолюцию СР.6, касающуюся требований в отношении испытательного оборудования, квалификации и подготовки инспекторов, а также надзора за работой испытательных центров, были внесены поправки, связанные с включением элементов для обеспечения соблюдения положений, касающихся пригодности к эксплуатации и экологических характеристик транспортных средств, находящихся в эксплуатации, на основе руководящих принципов проведения технических осмотров на дорогах.

9. Эти руководящие принципы охватывают, в частности, инновационные подходы к выбору транспортных средств, подлежащих контролю на дорогах. Они могут распространяться на такие элементы, как дистанционное зондирование с целью определения загрязняющих веществ, температуры тормозов или нагрузки на ось, а также такие интеллектуальные подходы, как составление профилей рисков операторов, и помогут снизить административную нагрузку и затраты как для операторов, имеющих хорошие показатели, так и для инспектирующих органов.

 IV. Соглашение 1998 года

10. В 2020 году WP.29 завершил многолетнюю работу над новыми Глобальными техническими правилами (ГТП ООН) № 21, касающимися определения мощности электрифицированных транспортных средств, которые были приняты Исполнительным комитетом Соглашения 1998 года на его сессии в ноябре 2020 года.

11. В течение 2020 года было принято восемь поправок к Глобальным техническим правилам № 3 (торможение мотоциклов), № 6 (безопасные стекловые материалы), № 7 (подголовники), № 15 (всемирная согласованная процедура испытания транспортных средств малой грузоподъемности), № 16 (шины), № 18 (бортовые диагностические (БД) системы для транспортных средств категории L) и
№ 19 (испытания на выбросы в результате испарения в рамках всемирной согласованной процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности). Это позволит привести ГТП ООН в соответствие с самыми последними техническими достижениями и включить в них более строгие требования, нацеленные как на повышение безопасности транспортных средств, так и на улучшение их экологических характеристик.

 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.

1. \* Настоящий документ был запланирован к изданию после установленного срока в силу обстоятельств, не зависящих от представившей его стороны. [↑](#footnote-ref-1)