

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

Женева, 22–25 февраля 2022 года

Пункт 9 к) предварительной повестки дня

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

Работа 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 правила и предписания в области транспортных средств в рамках соглашений 1958, 1997 и 1998 годов.

Важными темами в 2021 году были разработка свода правил ООН для улучшения защиты уязвимых участников дорожного движения, Правил № 160 ООН (регистратор данных о событиях) для более углубленного анализа аварий, свода правил ООН для совершенствования положений, касающихся противоугонных устройств и прилагаемых к Соглашению 1958 года, реализация и дальнейшее развитие Соглашения 1998 года и периодических технических осмотров (ПТО) в рамках Соглашения 1997 года с разработкой целостной системы для соблюдения требований в течение всего срока службы транспортных средств.

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

- **одобрить** виды деятельности, перечисленные в настоящем документе;
- **приветствовать** разработку WP.29 свода правил ООН по улучшению защиты уязвимых участников дорожного движения, регистраторам данных о событиях и свода правил по противоугонным мерам;
- **принять к сведению** ограничения, установленные в отношении сессий WP.29 и его вспомогательных органов в связи с реакцией на последствия COVID-19 и финансовый кризис в 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.

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



Общее рассмотрение

1. Пандемия COVID-19 и финансовый кризис Организации Объединенных Наций серьезным образом повлияли на работу WP.29 и его вспомогательных органов (РГ). После вспышки пандемии COVID-19 проведение очных совещаний стало невозможным, а услуги по синхронному переводу для виртуальных совещаний предоставлялись только в весьма незначительном объеме. Кроме того, чтобы обеспечить возможность для участия делегатов со всех континентов и из разных часовых поясов, сессии пришлось проводить только в начале второй половины дня (по Женевскому времени). В частности, это привело к тому, что продолжительность сессий WP.29 была ограничена двумя часами, в связи с чем повестки дня были сокращены до необходимого минимума, с тем чтобы обеспечить возможность для принятия решений/голосования. Кроме того, для нескольких сессий РГ конференционные службы Отделения ООН в Женеве предоставили только два часа устного перевода. В ряде случаев техническое модерирование виртуальных/гибридных сессий с устным переводом больше не обеспечивалось конференционными службами, и поэтому его пришлось взять на себя сотрудникам Отдела транспорта. Помимо этого, необходимость соблюдения процедур «отсутствия возражений», 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) WP.29 и его вспомогательные органы действовали в соответствии с Рамочным документом по автоматизированным/автономным транспортным средствам (ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.2), который был одобрен КВТ на его восемьдесят второй сессии и служит ориентиром для работы в области автоматизированных транспортных средств. Эта работа под руководством сопредседателей из Америки, Азии и Европы проводится в соответствии с концепцией безопасности, ключевыми элементами безопасности, руководящими указаниями, содержащимися в рамочном документе для рабочих групп WP.29, и в соответствии с прилагаемой к нему программой деятельности, которая предназначена для стран, использующих систему официального утверждения типа, и стран, применяющих систему самосертификации. Эти мероприятия представляют собой новую инициативу, направленную на глобальную гармонизацию правил, касающихся автоматизированных транспортных средств, и создание более продуктивной среды для инноваций. В качестве ярких примеров можно отметить, что в 2021 году в соответствии с Рамочным документом были подготовлены первый вариант Основного документа о новом методе оценки/испытания для автоматизированного вождения (НАТМ), а также проект рекомендаций по кибербезопасности автомобилей и обновлению программного обеспечения.

3. Упомянутые выше примеры успешной деятельности дополняют достижения 2020 года, когда был принят первый свод правил ООН для автоматизированных транспортных средств, который вступил в силу 22 января 2021 года. Эти новые правила ООН охватывают не только правила № 157 ООН, касающиеся автоматизированных систем удержания в полосе движения (АСУП) (первое практическое применение автоматизации транспортных средств, соответствующей уровню 3, с узким доменом штатной эксплуатации), но и разработанные на перспективу правила ООН №№ 155 и 156, касающиеся кибербезопасности и беспроводного обновления программного обеспечения соответственно. В Правила № 157 ООН после их принятия были внесены поправки, предусматривающие положения об официальном утверждении большегрузных транспортных средств, оборудованных АСУП. Обсуждаются дальнейшие изменения, направленные на увеличение максимальной скорости функционирования, а также включение положений о смене полосы движения.

II. Соглашение 1958 года

4. В 2021 году вступили в силу два новых правила ООН, направленные на защиту уязвимых участников дорожного движения:

а) Правила № 158 ООН, касающиеся устройств визуализации движения задним ходом и автотранспортных средств в отношении предупреждения водителя об уязвимых участниках дорожного движения, находящихся позади транспортного средства; и

б) Правила № 159 ООН, касающиеся системы информирования при трогании с места для обнаружения пешеходов и велосипедистов.

5. WP.29 принял на сессии в марте 2021 года следующие четыре новых правила ООН, которые вступили в силу 30 сентября 2021 года:

а) Правила № 160 ООН, касающиеся регистратора данных о событиях (РДС);

б) Правила № 161 ООН, касающиеся устройств против несанкционированного использования;

в) Правила № 162 ООН, касающиеся иммобилизаторов; и

д) Правила № 163 ООН, касающиеся систем охранной сигнализации транспортных средств.

6. В уже существующие правила ООН для их обновления были внесены 134 поправки, которые позволили привести эти правила в соответствие с самыми последними техническими достижениями и включить в них более жесткие ограничения, нацеленные как на повышение безопасности транспортных средств, так и на улучшение их экологических характеристик.

7. Поскольку финансирование для размещения ДЕТА в ЕЭК до сих пор не удалось получить ни из регулярного бюджета, ни из внебюджетных источников, WP.29 выразил благодарность Германии, которая в настоящее время размещает систему на временной основе. WP.29 продолжит изучать вопрос о поиске возможных устойчивых решений для финансирования размещения ДЕТА.

8. Что касается разработки дополнительных функций/модулей ДЕТА, то Международный комитет по техническому осмотру автотранспортных средств подтвердил готовность финансировать разработку модуля для декларации о соответствии (ДоС). 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 для индивидуального идентификатора (УИ), в рамках которого при необходимости нужно будет решить текущие договорные вопросы при возможном участии секретариата.

III. Соглашение 1997 года

9. На своей сто восьмьдесят пятой сессии WP.29 приступил к рассмотрению проекта рамочного документа по соблюдению требований в течение всего срока службы транспортных средств, который предусматривает режим соблюдения требований для транспортных средств с момента официального утверждения типа, включающий периодические технические осмотры и технические осмотры на дорогах, до окончания срока службы и утилизации транспортного средства на основе целостного подхода.

IV. Соглашение 1998 года

10. В 2021 году WP.29 завершил многолетнюю работу над поправками к Глобальным техническим правилам № 4 (процедура испытания двигателей с воспламенением от сжатия (ВС) и двигателей с принудительным зажиганием (ПЗ), работающих на природном газе (ПГ) или сжиженном нефтяном газе (СНГ), в отношении выбросов загрязняющих веществ (ВСБМ)) и над одной общей резолюцией, касающейся панорамных люков автомобилей, которые были приняты в течение 2021 года. Это позволит адаптировать ГТП ООН к самым последним техническим достижениям и включить в них более жесткие 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

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