

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

Женева, 21–24 февраля 2023 года

Пункт 7 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 правила 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 2022 году были разработка свода правил ООН, прилагаемых к Соглашению 1958 года, 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, а также реализация и дальнейшее развитие Соглашения 1998 года и периодических технических осмотров (ПТО) в рамках Соглашения 1997 года с разработкой целостной системы для обеспечения соблюдения требований в течение всего срока службы транспортных средств.

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

- **одобрить** виды деятельности, перечисленные в настоящем документе;
- **приветствовать** разработку свода правил ООН по улучшению защиты уязвимых участников дорожного движения, автоматизации транспортных средств, а также свое участие в подготовке оценки жизненного цикла (ОЖЦ) в контексте потребления энергии и выбросов углерода с акцентом на транспортные средства с электрическим приводом;
- **принять к сведению** ограничения, установленные в отношении сессий WP.29 и его вспомогательных органов в связи с реакцией на последствия COVID-19, а также **поддержать** настоятельный призыв WP.29 к государствам-членам обратиться с просьбой о выделении достаточного бюджетного финансирования для продолжения обеспечения полного устного перевода на смешанных



совещаниях, с тем чтобы и впредь предоставлять делегациям из стран с низким и средним уровнем дохода возможность лично или дистанционно участвовать в работе WP.29. Продолжение в полном объеме практики организации смешанных совещаний соответствует глобальному стремлению к сокращению выбросов углекислого газа, о чем свидетельствует Конференция Сторон (КС 27), состоявшаяся в Египте. Делегациям было предложено довести эти рекомендации до сведения своих правительств, а также представительств при ООН в Женеве и Нью-Йорке;

- **принять к сведению** желание Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) провести одну из своих ежегодных сессий за пределами Женевы.
- **поблагодарить** Германию за временное размещение ДЕТА.

I. Общие соображения

1. Пандемия COVID-19 серьезным образом повлияла 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. Помимо этого, необходимость соблюдения процедур «отсутствия возражений», введенных Исполнительным комитетом, привела к увеличению административного бремени.

2. Отметив решение Централных учреждений Организации Объединенных Наций перейти с 1 января 2023 года на очные заседания, WP.29 настоятельно призвал государства-члены обратиться с просьбой о выделении достаточного бюджетного финансирования для продолжения обеспечения полного устного перевода на смешанных совещаниях, с тем чтобы и впредь предоставлять делегациям из стран с низким и средним уровнем дохода возможность лично или дистанционно участвовать в работе WP.29. Продолжение в полном объеме практики организации смешанных совещаний соответствует глобальному стремлению к сокращению выбросов углекислого газа, о чем свидетельствует Конференция Сторон (КС 27), состоявшаяся в Египте. Делегациям было предложено довести эти рекомендации до сведения своих правительств, а также представительств при ООН в Женеве и Нью-Йорке.

II. Автоматизация транспортных средств

3. 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 формируют новаторскую инициативу, направленную на согласование на глобальном уровне правил в области автоматизированных транспортных средств и создание более продуктивной среды для инноваций. К основным результатам, достигнутым в 2022 году в работе по Рамочному документу, относятся первая итерация «Основного документа о новом методе оценки/испытания для автоматизированного вождения (НАТМ)», а также проект рекомендаций относительно кибербезопасности и обновления программного обеспечения автотранспортных средств.

4. Упомянутые выше примеры успешной деятельности дополняют достижения 2021 года, когда были приняты основные поправки к первым правилам ООН по автоматизированным транспортным средствам (Правила № 157 ООН, касающиеся автоматизированной системы удержания в полосе движения), которые вступили в силу 22 января 2021 года. Данная поправка к Правилам № 157 ООН, касающимся автоматизированной системы удержания в полосе движения, предусматривает увеличение максимальной рабочей скорости до 130 км/ч, а также включение положений о смене полосы движения. Эти новые положения обеспечивают возможность полностью автоматизированного вождения на автомагистралях, что позволяет водителю выполнять другие задачи, помимо вождения (см. также резолюцию Рабочей группы по безопасности дорожного движения о соображениях безопасности при выполнении водителем действий, не связанных с вождением, когда автоматизированная система вождения, выдавая запросы на передачу управления, осуществляет динамическое управление), при условии, что сохраняется способность водителя принять на себя управление по запросу системы.

III. Соглашение 1958 года

5. WP.29 разработал на сессии в марте 2022 года новые Правила № 164 ООН, касающиеся ошипованных шин в отношении их характеристик на снегу, которые вступили в силу 30 сентября 2022 года;

6. WP.29 продолжил свою нормотворческую работу в области защиты уязвимых участников дорожного движения и подготовил на сессии в июне 2022 года новые Правила № 165 ООН, касающиеся предупреждения о движении задним ходом, а на сессии в ноябре 2022 года — следующие два новых правила ООН:

а) Правила № [166] ООН, касающиеся присутствия уязвимых участников дорожного движения в непосредственной близости спереди и сбоку;

б) Правила № [167] ООН, касающиеся прямого обзора уязвимых участников дорожного движения.

7. В уже существующие Правила ООН и соответствующие резолюции были внесены 120 поправок, что позволило привести 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.

8. Поскольку финансирование для размещения ДЕТА на площадях 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.

9. Что касается разработки дополнительных функций/модулей ДЕТА, то Международный комитет по техническому осмотру автотранспортных средств подтвердил готовность финансировать разработку модуля, касающегося декларации о соответствии (DoC). Отраслевые ассоциации — Европейская ассоциация поставщиков автомобильных деталей, Европейская техническая организация по вопросам пневматических шин и ободьев колес и Международная организация предприятий

автомобильной промышленности — подтвердили свое намерение финансировать работу над модулем для уникального идентификатора (UI), когда будут решены текущие контрактные вопросы.

IV. Соглашение 1997 года

10. На своей сто восемьдесят седьмой сессии WP.29 в принципе согласовал проект 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.

V. Соглашение 1998 года

11. В 2022 году WP.29 завершил многолетнюю работу по подготовке и принятию двух новых глобальных технических правил (ГТП ООН):

а) ГТП № 22 ООН, касающихся долговечности бортовых батарей электромобилей;

б) ГТП № 23 ООН, касающихся долговечности устройств ограничения загрязнения.

12. WP.29 ввел поправку к Глобальным техническим правилам № 2 ООН (всемирный цикл испытаний мотоциклов на выбросы загрязняющих веществ) и одну поправку к Общей резолюции № 1 (ОР.1), касающейся описания и эксплуатационных качеств испытательных инструментов и устройств, которые необходимы для оценки соответствия колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей техническим предписаниям, указанным в правилах ООН и глобальных технических правилах ООН. 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.

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

13. 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, установленных Целями устойчивого развития.
