

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

Женева, 19–22 февраля 2019 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.

Важными темами являлись создание Рабочей группы по автоматизированным/автономным транспортным средствам (GRVA), включение в нормативно-правовую базу требований к функции автоматизированного/автономного вождения, в том числе таких сопутствующих элементов, как кибербезопасность и защита данных, база данных для обмена информацией об официальном утверждении типа (ДЕТА) в структуре Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК), 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** преобразование Рабочей группы по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) в Рабочую группу по автоматизированным/автономным транспортным средствам (GRVA) во исполнение решения № 19 КВТ 2018 года;
- **одобрить** поправки к кругу ведения (КВ) и правилам процедуры (ПП) WP.29, отражающие преобразование GRRF в GRVA и другие сопутствующие изменения;
- **вновь заявить** о поддержке предложения о размещении ДЕТА в структуре ЕЭК; и
- **просить** о финансировании ДЕТА из бюджета Организации Объединенных Наций.



## I. Реорганизация

1. В соответствии с решением WP.29, принятым в июне 2018 года с целью выполнения решения № 19 KBT 2018 года и преобразования GRRF в GRVA, GRVA провела свою первую сессию (25–28 сентября 2018 года). GRVA продолжит деятельность GRRF, связанную с автономными, автоматизированными и подключенными транспортными средствами, а также будет вести работу, которую сейчас осуществляет неофициальная рабочая группа по интеллектуальным транспортным системам/автоматизированному вождению (НПГ по ИТС/АВ), за исключением координации. Этот процесс повлек за собой передачу некоторых бывших задач GRRF существующим РГ (перечисленным в приложении 1 к WP.29-175-25), в том числе передачу всех направлений деятельности, касающихся шин, Рабочей группе по вопросам шума (GRB). В этой связи переименование последней в Рабочую группу по вопросам шума и шин (GRBP) было подтверждено WP.29 на его 176-й сессии в ноябре 2018 года.

2. Деятельность GRVA будет включать в себя разработку рамочных правил по автоматизированным/автономным транспортным средствам. К числу вопросов, которые будут рассмотрены при разработке согласованных на международном уровне правил по технологиям автоматизированного вождения, которые позволили бы водителям пользоваться преимуществами более высокой степени автоматизации задачи управления транспортным средством, относятся следующие:

a) функциональные требования в отношении использования интеллектуальных транспортных технологий и систем (автоматизация и подключение) в транспортных средствах;

b) новый метод оценки безопасности;

c) кибербезопасность;

d) обновление программного обеспечения, включая беспроводную связь;

e) системы хранения данных для автоматизированного вождения (СХДАВ);

f) положения о периодическом техническом осмотре.

3. На своей 176-й сессии WP.29 принял поправки к своим КВ и ПП, отражающие преобразование GRRF в GRVA, а также все соответствующие сопутствующие изменения.

## II. Соглашение 1958 года

4. В 2018 году вступили в силу три новых правила Организации Объединенных Наций в области транспортных средств, которые направлены на улучшение показателей безопасности и экологических характеристик транспортных средств:

a) Правила № 0 ООН, касающиеся международного официального утверждения типа комплектного транспортного средства, были приняты на сессии WP.29 в ноябре 2017 года: установлены единообразные предписания, система взаимного признания официальных утверждений типа комплектного транспортного средства в рамках Соглашения 1958 года;

b) Правила № 144 ООН, касающиеся систем вызова экстренных оперативных служб были приняты на сессии WP.29 в ноябре 2017 года: единообразные предписания, касающиеся официального утверждения устройств вызова экстренных оперативных служб и автотранспортных средств в отношении установки таких систем;

c) Правила № 145 ООН, касающиеся систем креплений ISOFIX, креплений верхнего страховочного троса ISOFIX и сидячих мест размера i, были приняты на сессии WP.29 в ноябре 2017 года: разделение положений по системам креплений ISOFIX и системам креплений для детских удерживающих систем в Правилах № 14 ООН для содействия осуществлению международного официального утверждения типа комплектного транспортного средства.

5. В 2018 году WP.29 принял два новых правила ООН. В уже действующие правила ООН в целях их обновления были внесены 100 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. Эти правила вступят в силу в январе 2019 года:

а) Правила № 146 ООН, касающиеся транспортных средств категории L, работающих на водороде и топливных элементах, были приняты на сессии WP.29 в июне 2018 года;

б) Правила № 147 ООН, касающиеся механических деталей сцепных устройств составов сельскохозяйственных транспортных средств, были приняты на сессии WP.29 в июне 2018 года для конкретного решения проблемы механического соединения в составах сельскохозяйственных транспортных средств.

6. Поскольку не удалось обеспечить внебюджетное финансирование размещения ДЕТА в структуре ЕЭК (пункт 5 неофициального документа № 9 КВТ (2018 год)), на своей 176-й сессии WP.29 повторил просьбу о финансировании ДЕТА из регулярного бюджета и поблагодарил Германию за размещение ДЕТА в этой стране до 2020 года в качестве взноса натурой (пункт 6 неофициального документа № 9 КВТ (2018 год)).

7. На 176-й сессии WP.29 в ноябре 2018 года Международный комитет по техническому осмотру автотранспортных средств выразил готовность финансировать разработку модуля декларации о соответствии без каких-либо предварительных условий. 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 индивидуального идентификатора, как только Исполнительный комитет (Исполком) поддержит предложение о финансировании размещения ДЕТА в структуре ЕЭК.

### **III. Соглашение 1997 года**

8. Управление по правовым вопросам уведомило о предложениях по поправкам к Соглашению 1997 года, касающихся включения ряда определений, возможности введения электронных международных сертификатов технического осмотра и положений о соответствии периодических технических осмотров.

9. В 2018 году вступили в силу поправки к предписаниям, касающимся периодических технических осмотров, в отношении позиций, связанных с соблюдением экологических требований (Предписание № 1), и в отношении пригодности к эксплуатации (Предписание № 2), в результате чего область применения была распространена на пассажирские автомобили и небольшие фургоны и введены три категории риска применительно к дефектам и критерии оценки для каждого испытываемого элемента, а также дополнительные испытываемые элементы для систем безопасности с электронным управлением.

10. Два новых предписания ООН были приняты Административным комитетом Соглашения 1997 года (АС.4) и включены в качестве приложений к Соглашению 1997 года. В Предписании № 3 излагаются единообразные предписания, 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 отношении их пригодности к эксплуатации. В Предписании № 4 излагаются единообразные предписания, касающиеся периодических технических осмотров механических транспортных средств с электрическими и гибридно-электрическими двигателями в отношении их пригодности к эксплуатации.

#### **IV. Соглашение 1998 года**

11. В 2018 году WP.29 завершил многолетнюю работу над новыми глобальными техническими правилами (ГТП ООН):

а) на сессии WP.29 в марте 2018 года были приняты новые ГТП № 20 ООН, которыми вводятся ориентированные на обеспечение эффективности требования, призванные урегулировать проблему потенциальных рисков безопасности ЭМ во время эксплуатации и в случае аварии, в том числе от удара электрическим током в результате неисправности высоковольтных цепей электромобилей и от потенциальной опасности, которую представляют литиево-ионные батареи и/или другие перезаряжаемые энергоаккумулирующие системы (ПЭАС) (в частности, содержащие воспламеняющийся электролит);

б) изменение и принятие поправок к ГТП ООН № 9 (безопасность пешеходов), № 15 (всемирные согласованные процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ)) и № 19 (процедура испытания на выбросы в результате испарения в рамках всемирной согласованной процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ-Испарение)).

12. В Компендиум потенциальных ГТП ООН для согласования или принятия были внесены два новых правила: № 14 – регламенты Европейского союза № 2017/1151 и № 2017/1154, касающиеся выбросов в реальных условиях вождения (ВРУВ), и № 15 – методология, применяемая в Японии к выбросам в реальных условиях вождения (ВРУВ).

13. В июне 2018 года началась разработка новых ГТП ООН, касающихся согласованной процедуры испытания на выбросы в реальных условиях вождения. Разработка этих новых ГТП ООН, которые, как ожидается, будут приняты к 2020 году, объединит экспертные знания и ресурсы для совершенствования процедуры измерения выбросов, а также будет способствовать значительной экономии от эффекта масштаба по сектору автомобилестроения в целом.

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

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