

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

Женева, 20–23 февраля 2024 года

Пункт 10 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, или «Всемирный форум») по-прежнему направлена на повышение безопасности транспортных средств и укрепление охраны окружающей среды, в результате чего появилось множество новых правил и были внесены поправки в существующие правила и предписания в области транспортных средств в рамках соглашений 1958, 1997 и 1998 годов.

В 2023 году большое внимание уделялось таким темам, как вступление в силу ряда правил Организации Объединенных Наций («правила ООН») по улучшению защиты уязвимых участников дорожного движения, в частности разработка новых:

- правил ООН об общих выбросах в реальных условиях вождения,
- правил ООН о регистраторах данных о событиях для транспортных средств большой грузоподъемности,
- правил ООН о детских удерживающих системах для более безопасной перевозки детей в автобусах,

прилагаемых к Соглашению 1958 года, а также осуществление и дальнейшее развитие Соглашения 1998 года и Соглашения 1997 года о периодических технических осмотрах и составление целостной рамочной программы по обеспечению соответствия транспортных средств на протяжении всего срока эксплуатации.

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

- одобрить** виды деятельности, перечисленные в настоящем документе;
- приветствовать** работу и достижения Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств («WP.29»), в том числе:



- а) новые правила ООН о детских удерживающих системах для более безопасной перевозки детей в автобусах,
- б) разработка Руководства по нормативным требованиям и проверяемым критериям для валидации безопасности автоматизированных систем вождения и нового метода оценки/испытаний для автоматизированного вождения (НАТМ), а также Руководства по валидации автоматизированной системы вождения (АСВ),
- с) разработка новых Глобальных технических правил ООН (ГТП) (№ 24, о лабораторном измерении выбросов при торможении транспортных средств малой грузоподъемности) и новых правил ООН об общих выбросах в реальных условиях вождения;
- **принять к сведению** желание Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) провести одну из своих ежегодных сессий в 2025 году за пределами Женевы;
 - **поблагодарить** Германию за временное предоставление услуг хостинга для базы данных для обмена документацией об официальном утверждении типа (ДЕТА).

I. Общие соображения

1. Информация о деятельности Всемирного форума и его шести вспомогательных рабочих групп представлена в документе ECE/TRANS/WP.29/2023/1/Rev.1, в котором содержится подробный обзор распределения областей работы между различными группами по результатам выделения приоритетных направлений работы, определения сроков и задач и их согласования со стратегией КВТ.
2. В течение 2023 года параллельно со Всемирным форумом и его вспомогательными органами работало более 40 неофициальных рабочих групп, оказывавших им помощь в подготовке новых правил в области транспортных средств и обновлении 165 существующих правил ООН, прилагаемых к Соглашению 1958 года, 24 глобальных технических правил Организации Объединенных Наций (ГТП ООН) в рамках Соглашения 1998 года и четырех предписаний ООН, прилагаемых к Соглашению 1997 года, в результате чего было принято в общей сложности 115 поправок и введено три новых правила ООН и одно новое ГТП ООН.

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 осуществляли свою деятельность 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 выполнения задач, связанных с вопросами, касающимися автоматизированных транспортных средств. Эта работа проводится под руководством сопредседателей от Америки, Азии и Европы в соответствии с концепцией безопасности, ключевыми элементами безопасности, руководящими указаниями, содержащимися в рамочном документе для рабочих групп WP.29, а также в соответствии с прилагаемой к нему программой деятельности 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. В 2023 году в рамках Рамочного документа будет подготовлено обновление Основного документа о новом методе оценки/испытаний для

автоматизированного вождения (НАТМ), будет проведена работа над общим окончательным документом, представляющим деятельность НРГ по функциональным требованиям для автоматизированных и автономных транспортных средств (ФРАВ) и НРГ по методам валидации для автоматизированного вождения (ВМАД), который принимается за основу для разработки новых правил для автоматизированных систем вождения в рамках Соглашений 1958 и 1998 годов, и будет подготовлен проект рекомендаций по кибербезопасности транспортных средств и обновлению программного обеспечения.

4. Кроме того, GRVA приступила к разработке проекта правил ООН о системах помощи водителю в управлении (ДКАС). С появлением этих новых правил будут проведены четкие различия между имеющимися в настоящее время и уже широко распространенными технологиями, которые пока находятся на втором уровне автоматизации, и технологиями, обеспечивающими полностью автоматизированное вождение и позволяющими водителям заниматься другими задачами, не связанными с управлением автомобилем (см. также резолюцию Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1) о степени безопасности совершения водителями действий, не связанных с управлением автомобилем, в тот момент, когда автоматизированные системы вождения сигнализируют о необходимости перехода на динамический контроль), и по-прежнему установлено требование о сохранении водителем контроля над транспортным средством.

III. Соглашение 1958 года

5. Работа WP.29 в области защиты уязвимых участников дорожного движения была завершена, когда в июне и октябре 2023 года вступили в силу три новых правила ООН (Правила № 165 ООН — предупреждение при движении задним ходом, Правила № 166 ООН — уязвимые участники дорожного движения в непосредственной близости спереди и сбоку и Правила № 167 ООН — прямой обзор уязвимых участников дорожного движения).

6. Новые Правила № [168] ООН, касающиеся общих выбросов в реальных условиях вождения, будут способствовать защите окружающей среды и предоставлению реалистичной информации о выбросах CO₂ новыми транспортными средствами. Благодаря новым Правилам № [169] ООН по регистраторам данных о событиях для транспортных средств большой грузоподъемности, при расследовании дорожно-транспортных происшествий с участием таких транспортных средств будет получен доступ к информации, зафиксированной регистраторами непосредственно перед столкновением и во время столкновения. Новые Правила № [170] ООН по детским удерживающим системам для более безопасной перевозки детей в автобусах будут в значительной степени способствовать повышению безопасности наиболее уязвимой группы — детей — во время столкновений при перевозке в автобусах.

7. В уже существующие правила ООН и соответствующие резолюции было внесено 114 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 не было обеспечено ни из средств регулярного бюджета Европейской экономической комиссии (ЕЭК), ни из внебюджетных ресурсов, WP.29 поблагодарил Германию, которая сейчас временно предоставляет услуги хостинга для этой базы данных. WP.29 продолжит поиск устойчивых решений для финансирования хостинга ДЕТА.

9. Что касается разработки дополнительных функций/модулей ДЕТА, то Международный комитет по техническому осмотру автотранспортных средств подтвердил готовность финансировать разработку модуля Декларации о соответствии (ДоС). Продолжается подготовка модуля Уникального идентификатора (УИ), которая была приостановлена на время проведения оценки его общей применимости ко всем

правилам ООН. Договаривающимся странам предстоит обсудить подход, допускающий факультативное применение УИ.

IV. Соглашение 1997 года

10. На своей сто девяносто первой сессии WP.29 принял проект рамочного документа по соблюдению требований в течение всего срока службы транспортных средств на основе целостного подхода, который предусматривает режим соблюдения требований с момента официального утверждения типа, во время периодических технических осмотров и технических осмотров на дорогах, до окончания срока службы и утилизации транспортного средства.

11. WP.29 также принял поправку к резолюции CP.6 (об испытательном оборудовании, навыках и подготовке инспекторов и надзоре за их деятельностью), установив требования к испытательному оборудованию, используемому для определения концентрации взвешенных частиц. WP.29 внес поправку в Предписание № 1 ООН (об охране окружающей среды), добавив испытания с помощью систем определения концентрации взвешенных частиц в качестве альтернативного испытания для дизельных транспортных средств с уровнем выбросов 5/V и 6/VI. Появление нового вида испытаний, проводимых в ходе периодических технических осмотров, будет способствовать усилению охраны окружающей среды.

V. Соглашение 1998 года

12. В 2023 году WP.29 подвел итоги нескольким годам работы над новыми глобальными техническими правилами Организации Объединенных Наций (ГТП ООН) и разработал новые ГТП № 24 ООН, касающиеся лабораторного измерения выбросов при торможении транспортных средств малой грузоподъемности.

13. WP.29 внес одну поправку к ГТП № 13 ООН (транспортные средства на водородных топливных элементах) и одну поправку к Общей резолюции № 1 (OP.1), касающейся описания и эксплуатационных качеств испытательных инструментов и устройств, которые необходимы для оценки соответствия колесных транспортных средств, оборудования и частей техническим предписаниям, содержащимся в правилах ООН и ГТП 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

14. Присоединение к соглашениям ООН 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 в рамках Целей в области устойчивого развития.
