


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**
**Рабочая группа по автоматизированным/автономным
и подключенным транспортным средствам**
Восьмая сессия

Женева (онлайн), 14–16 декабря 2020 года

**Записка Председателя о совещании Рабочей группы
по автоматизированным/автономным и подключенным
транспортным средствам, проведенном вместо
ее специальной (восьмой) сессии**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники и открытие	1–2	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	3–4	3
III. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в ноябре 2020 года (пункт 2 повестки дня)	5–6	4
IV. Автоматизированные/автономные и подключенные транспортные средства (пункт 3 повестки дня)	7–23	4
A. Результаты работы неофициальной рабочей группы по функциональным требованиям для автоматизированных и автономных транспортных средств	7	4
B. Результаты работы неофициальной рабочей группы по методам валидации для автоматизированного вождения	8–9	4
C. Результаты работы неофициальной рабочей группы по регистратору данных о событиях/системам хранения данных для автоматизированного вождения	10	5
D. Правила ООН, касающиеся автоматизированных систем удержания в полосе движения	11–23	5
V. Правила № 79 ООН (оборудование рулевого управления) (пункт 4 повестки дня)	24–41	6
A. Автоматизированная функция рулевого управления	24–37	6



В.	Оборудование рулевого управления.....	38–40	8
С.	Прочие вопросы.....	41	8
VI.	Системы автоматического экстренного торможения (пункт 5 повестки дня).....	42–43	8
VII.	Правила ООН № 13, 13-Н, 139 и 140 и ГТП № 8 ООН (пункт 6 повестки дня).....	44–48	9
VIII.	Правила № 90 ООН (пункт 7 повестки дня).....	49–50	9
IX.	Пересмотр 3 Соглашения 1958 года (пункт 8 повестки дня).....	51–54	9
А.	Осуществление новых положений пересмотра 3 Соглашения 1958 года.....	51	9
В.	Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства.....	52–54	10
X.	Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня).....	55–86	10
А.	Перечень приоритетных направлений деятельности GRVA.....	55–69	10
В.	Искусственный интеллект.....	70–79	11
С.	Рамочный документ по автоматизированным/автономным транспортным средствам (РДАТС).....	80–85	12
D.	Прочие вопросы.....	86	13
Приложения			
I	Перечень неофициальных документов (GRVA-08-...), рассмотренных в ходе сессии.....		14
II	List of Informal Working Groups reporting to GRVA (as of December 2020).....		16

I. Участники и открытие

1. Рабочая группа по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) провела совещание 14–16 декабря 2020 года в Женеве в онлайн-формате и без устного перевода (неофициальное совещание вместо восьмой сессии) под председательством г-на Р. Дамма (Германия). В соответствии с правилом 1 правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690/Rev.2) в его работе участвовали аккредитованные эксперты из следующих стран: Австрии, Венгрии, Германии, Дании, Индии, Ирландии, Испании, Италии, Канады, Китая, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (СК), Соединенных Штатов Америки (США), Турции, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Японии. Кроме того, в работе сессии принял участие эксперт от Европейской комиссии (ЕК). В его работе также приняли участие эксперты от следующих неправительственных организаций (НПО) и международных организаций: Американского совета по автомобильной политике (АСАП), Европейской ассоциации по вопросам электромобильности (АВЕРЕ), Европейской ассоциации производителей сельскохозяйственных машин (СЕМА), Международного комитета по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТОТ), Международной ассоциации изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД/МЕМА/ЯПАД), Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), Института по вопросам безопасности и охраны Бранденбургского университета прикладных наук (ИБО), Международной организации по стандартизации (ИСО), Международного союза электросвязи (МСЭ), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Ассоциации предприятий по производству рекреационных автомобилей (РВИА), «SAE интернэшнл», Ассоциации обеспечению США энергией в будущем (САФЕ) и Всемирной ассоциации производителей велосипедов (ВБИА).

2. Председатель открыл совещание, упомянув о ситуации в связи с новой вспышкой вируса COVID-2019, из-за которой совещание проходило в виртуальном режиме. GRVA отметила, что эта специальная сессия проводится без перевода из-за отсутствия квоты на виртуальное совещание с устным переводом.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/38
неофициальные документы GRVA-08-01/Rev.1, GRVA-08-02
и GRVA-08-12/Rev.1

3. GRVA рассмотрела предварительную повестку дня, подготовленную для сессии, и утвердила ее (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/38). Утвержденная повестка дня воспроизведена в документе GRVA-08-12/Rev.1 с учетом неофициальных документов, поступивших до начала сессии. (Все представленные неофициальные документы перечислены в приложении I к настоящему докладу.) В приложении II содержится перечень неофициальных рабочих групп (НРГ), подотчетных GRVA.

4. GRVA также согласовала порядок ведения сессии (GRVA-08-01/Rev.1) и приняла к сведению техническую информацию, содержащуюся в документе GRVA-08-02, к этой сессии, проходящей в виртуальном режиме.

III. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в ноябре 2020 года (пункт 2 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/1155
неофициальные документы GRVA-08-09 и GRVA-08-10

5. Секретарь представил документ GRVA-08-09, в котором освещены основные этапы работы сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29), состоявшейся в ноябре 2020 года. Более подробные сведения содержатся в документе ECE/TRANS/WP.29/1155.

6. Он представил резюме (GRVA-08-10) ответов Административного комитета по координации работы (АС.2) и WP.29 на вопросы, заданные GRVA на ее сентябрьской сессии 2020 года (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/7, пункты 20, 51, 75 и 80).

IV. Автоматизированные/автономные и подключенные транспортные средства (пункт 3 повестки дня)

A. Результаты работы неофициальной рабочей группы по функциональным требованиям для автоматизированных и автономных транспортных средств

Документация: неофициальный документ GRVA-08-19

7. Эксперт от США, являющийся сопредседателем неофициальной рабочей группы (НРГ) по функциональным требованиям для автоматизированных и автономных транспортных средств (ФРАВ), представил документ GRVA-08-19 с докладом о работе группы. Он рассказал о вопросах, по которым группа пришла к консенсусу, и об основных областях, по которым в данное время ведутся обсуждения, а также представил предполагаемый план работы группы.

B. Результаты работы неофициальной рабочей группы по методам валидации для автоматизированного вождения

Документация: неофициальный документ GRVA-08-07

8. Эксперт от Канады, являющийся сопредседателем НРГ по методам валидации для автоматизированного вождения (ВМАД), сообщил (GRVA-08-07) GRVA об итогах сессий НРГ в соответствии с указаниями, содержащимися в рамочном документе по автоматизированным транспортным средствам (РДАТС) (ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.2). В своем выступлении основное внимание он уделил практическим результатам; работе, проделанной за период с сентября 2020 года; мероприятиям по подготовке генерального документа по новому методу оценки; а также последующим шагам. Он отметил также работу, выполненную четырьмя подгруппами.

9. Эксперт от Европейской комиссии пояснила, что в 2021 году Европейский союз готов уделить приоритетное внимание деятельности, связанной с заявками на строительство автомагистралей. Она выразила поддержку деятельности НРГ по ВМАД и ФРАВ и указала, что Европейская комиссия поддерживает также деятельность, связанную с расширением Правил № 157 ООН.

С. Результаты работы неофициальной рабочей группы по регистратору данных о событиях/системам хранения данных для автоматизированного вождения

10. Эксперт от США, являющаяся сопредседателем НРГ по регистратору данных о событиях (РДС)/системам хранения данных для автоматизированного вождения (СХДАВ), сообщила GRVA об итогах работы этой группы, основное внимание которой в настоящее время сосредоточено на работе, связанной с РДС.

Д. Правила ООН, касающиеся автоматизированных систем удержания в полосе движения

Документация: (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/32
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/33)
неофициальные документы GRVA-08-05, GRVA-08-11,
GRVA-08-20, GRVA-08-24 и GRVA-08-25

11. GRVA приняла к сведению представленные АС.2 указания относительно работы, связанной с АСУП, которые отражены в пункте 33 документа ECE/TRANS/WP.29/1155.

12. Эксперт от Японии представил документ GRVA-08-05 с замечаниями о возможных методах работы GRVA над поправками к Правилам № 157 ООН.

13. Эксперт от Европейской комиссии внесла на рассмотрение документ GRVA-08-11, содержащий замечания по официальным предложениям, представленным экспертом от Германии (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/32 и ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/33). Она пояснила соображения в отношении технических аспектов, которые следует рассмотреть, в частности в отношении значений временного интервала до машины впереди и стабильности движения в потоке.

14. Эксперт от Германии представил документ GRVA-08-20, в котором предлагается порядок работы над поправками к положениям об автоматизированных системах удержания в полосе движения (АСУП).

15. Эксперт от Франции поддержал мнения экспертов от Германии и Японии.

16. Эксперт от МОПАП представил документ GRVA-08-24, приведя примеры использования АСУП в различных скоростных диапазонах.

17. Эксперт от МОПАП представил также документ GRVA-08-25 с изложением соображений, имеющих отношение к вопросу, поднятому Францией на сентябрьской сессии 2020 года и касающемуся ожидаемого реагирования АСУП на аварийно-спасательные транспортные средства, приближающиеся сзади. Эксперт от Франции сообщил, что после своего выступления в сентябре он получил письменные замечания от четырех договаривающихся сторон и что он рассчитывает представить обзор полученных ответов (в том числе от МОПАП) в феврале 2021 года.

18. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии высказал свои соображения в отношении приоритетов работы по расширению применения АСУП. Он пояснил, что положения, касающиеся смены полосы движения, необходимы для того, чтобы избежать таких ситуаций, как создание препятствий для движения. Он сообщил о проходящих в его стране дебатах по вопросу о том, как вводить Правила № 157 ООН. Он упомянул, в частности, о проблеме, связанной с остаточной ответственностью водителей транспортных средств, оснащенных такой системой, а также отметил — в контексте обсуждения вопроса об аварийно-спасательных транспортных средствах, — что последние не всегда используют сирены.

19. Эксперт от МОПАП поддержал работу по АСУП. Он напомнил о важности для отрасли работы над расширением сферы применения положений об АСУП на большегрузные транспортные средства.

20. Эксперт от Канады представил замечания организационного характера. Он отметил, что новые задачи должны быть тщательно продуманы с учетом и без того напряженного графика работы GRVA.
21. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии поддержал порядок работы, предложенный Германией, и вновь заявил о своей поддержке деятельности НРГ по ФРАВ и НРГ по ВМАД.
22. Эксперт от Соединенных Штатов Америки заявил, что деятельность по АСУП может дублировать деятельность НРГ по ФРАВ и поэтому потребовать соответствующей координации.
23. GRVA приветствовала предложение Германии содействовать обсуждению Правил № 157 ООН и координировать деятельность заинтересованных сторон.

V. Правила № 79 ООН (оборудование рулевого управления) (пункт 4 повестки дня)

A. Автоматизированная функция рулевого управления

Документация: (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/22
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/23
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/24)
неофициальные документы GRVA-08-08, GRVA-08-22
и GRVA-08-23

24. Эксперт от МОПАП проинформировала GRVA о том, что документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/22 был заменен документом ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/09, который был представлен на рассмотрение на сессии GRVA в феврале 2021 года. Она предложила делегатам представить замечания по этому документу до следующей сессии.
25. Эксперт от Германии напомнил о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/24. По этому предложению был высказан ряд замечаний. Эксперт от Японии сообщил, что его страна проводит исследование по этой теме, которое, как ожидается, будет завершено к марту 2021 года, и что он сможет представить результаты этого исследования на сессии GRVA в сентябре 2021 года.
26. Эксперт от Европейской комиссии внес на рассмотрение документ GRVA-08-08, представленный Европейской комиссией и Российской Федерацией и содержащий предложение по проекту круга ведения новой целевой группы по автоматизированным системам помощи водителя.
27. Эксперты от КСАОД и МОПАП поддержали это предложение и представили документ GRVA-08-23, содержащий техническую информацию, а также мнения о путях достижения прогресса в отношении требований к эксплуатационным характеристикам автоматизированных систем рулевого управления для помощи водителю (АСРУПВ). Было обращено внимание на возможность вести работу над уже представленными предложениями по поправкам к Правилам № 79 ООН и параллельно работу над общим подходом в виде новых правил ООН, касающихся АСПВ.
28. Эксперт от АБЕРЕ поддержал это предложение и предложил обеспечить секретариатское обслуживание целевой группы. Он внес на рассмотрение документ GRVA-08-22 с изложением соображений относительно случаев, которые в ближайшем будущем могут быть охвачены АСПВ, и текущих ограничений, связанных с положениями Правил № 79 ООН.
29. Эксперт от Швеции согласился рассмотреть круг ведения целевой группы по АСПВ. Он отметил, что по-прежнему необходимы некоторые уточнения. Он подчеркнул необходимость решения проблемы, связанной с неправильным выбором режима работы и информированностью о режиме работы АСПВ.

30. Эксперт от Китая поддержал создание новой целевой группы по АСПВ. Он предложил, чтобы такая целевая группа занималась не только вопросами помощи водителю в части управления по продольной и поперечной осям, но и системами предупреждения. Он добавил, что одним из первых шагов должно быть уточнение сферы применения АСПВ в отличие от АСВ, а также в отличие от традиционных технологий обеспечения безопасности. Он отметил, что Китай провел исследования по АСПВ и что в настоящее время в Китае разрабатывается 23 стандарта в этой области (пять из которых уже опубликованы в качестве национальных стандартов). В заключение он отметил, что Китай рад проинформировать GRVA о положении дел в Китае и готов внести свой вклад в разработку правил ООН или ГТП ООН, касающихся АСПВ, в рамках GRVA.

31. Эксперт от Японии приветствовал идею продолжить работу над требованиями к эксплуатационным характеристикам и сосредоточить внимание на безопасности дорожного движения. Он выразил обеспокоенность по поводу проблем, связанных с участием водителей в управлении и чрезмерной зависимостью водителей от таких систем, которые необходимо будет устранить.

32. Эксперт от Германии заявила о целесообразности создания группы, которая будет работать над этими вопросами, выразив согласие рассмотреть соответствующий проект круга ведения (КВ). Она указала, что такой группе потребуется уточнить, будет ли она работать над упрощением либо реструктуризацией положений Правил № 79 ООН или же над разработкой новых правил ООН. Она посоветовала проанализировать существующие проблемы, выяснить задачи и пересмотреть существующие требования в Правилах № 79 ООН и их мотивировку.

33. Эксперт от Франции поддержал мнения экспертов от Китая и Швеции. Он сообщил, что Франция будет участвовать в таких совещаниях.

34. Эксперт от Соединенных Штатов Америки согласился с мнением, высказанным экспертом от Китая. Он отметил, что разграничение между АСПВ и АСВ является нечетким. Он выразил согласие на пересмотр предлагаемого КВ. Он добавил, что GRVA следует избегать дублирования усилий между группами и что GRVA должна комплексным образом координировать эту деятельность.

35. Эксперт от Норвегии выразил согласие с мнением Китая и США о том, что разграничение между АСПВ и АСВ является нечетким. Он выразил озабоченность по поводу весьма обобщенного подхода к АСПВ. Он подчеркнул важность надлежащего уровня жесткости требований в интересах безопасности, с тем чтобы избежать отказа некоторых АСПВ в ситуациях, когда водители будут больше всего нуждаться в этих системах. Он добавил, что пользователи жалуются на то, что они не осведомлены о реальных возможностях АСПВ и что иногда они получают непонятные предупреждающие сообщения. Он также посетовал на недостаточный уровень прозрачности и на несоответствия между маркетинговыми материалами и руководством для пользователей.

36. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии с удовлетворением отметил заслушанные сообщения. Он поддержал предложение об учреждении целевой группы. Он пояснил, что не отдает однозначного предпочтения этому подходу и готов работать как над поправками к Правилам № 79 ООН, так и над новыми правилами ООН, касающимися АСПВ.

37. GRVA решила, что Европейской комиссии и Российской Федерации следует предложить участникам GRVA провести обсуждение и определить, следует ли сформировать целевую группу или другой рабочий орган для рассмотрения любых имеющих отношение к АСПВ вопросов, которые касаются Правил № 79 ООН и требуют изучения и проработки. GRVA решила при необходимости провести оценку проекта круга ведения предлагаемой целевой группы или другого органа по АСПВ на своей следующей сессии.

В. Оборудование рулевого управления

Документация: (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/16)
неофициальные документы GRVA-08-06 и GRVA-08-28

38. Эксперт от МОПАП напомнил о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/16 и представил документ GRVA-08-06, предусматривающий включение в Правила положений об официальном утверждении функции снижения риска. Он обратился с просьбой прокомментировать это предложение. GRVA решила возобновить его рассмотрение на основе пересмотренного предложения, которое вызвался подготовить эксперт от МОПАП.

39. Эксперт от Японии подтвердил замечания, представленные по этому вопросу в сентябре 2020 года (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/7, пункт 47).

40. Эксперт от МОПАП представил документ GRVA-08-28, содержащий пересмотренное предложение в отношении альтернативы активации устройства дистанционного управления для использования дистанционно управляемой парковки. GRVA решила возобновить рассмотрение этого пункта повестки дня на своей сессии в феврале 2021 года.

С. Прочие вопросы

41. Никакой новой информации по этому пункту повестки дня представлено не было.

VI. Системы автоматического экстренного торможения (пункт 5 повестки дня)

Документация: (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/27)
неофициальные документы GRVA-08-16, GRVA-08-17,
GRVA-08-21 и GRVA-08-27/Rev.1

42. Секретариат напомнил о решении, принятом GRVA относительно САЭТ на ее сессии в сентябре 2020 года, провести консультации с WP.29 по вопросу о САЭТ. Затем секретариат напомнил о решении, принятом WP.29 на его сессии в ноябре 2020 года относительно этого пункта. Секретариат представил документы GRVA-08-16 и GRVA-08-17, подготовленные в соответствии с принятыми решениями, подчеркнув необходимость пересмотра проекта дополнения к поправкам серии 01 к Правилам № 152 ООН.

43. Эксперт от Японии, являющийся сопредседателем НРГ по системам автоматического экстренного торможения (САЭТ) транспортных средств категорий M₁ и N₁, представил документ GRVA-08-27/Rev.1, содержащий указания секретариату по подготовке соответствующих документов для рассмотрения WP.29 и Административным комитетом Соглашения 1958 года (АС.1) на их сессиях в марте 2021 года. Он представил также документ GRVA-08-21 с исправлениями к документу GRVA-07-09.

VII. Правила ООН № 13, 13-Н, 139 и 140 и ГТП № 8 ООН (пункт 6 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/21
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/31
неофициальный документ GRVA-08-15

44. Эксперт от КСАОД напомнил о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/21. Он сообщил, что этот документ по-прежнему обсуждается с некоторыми заинтересованными сторонами. Он предложил всем заинтересованным сторонам принять участие в неофициальном совещании в январе 2021 года. GRVA решила возобновить рассмотрение этого пункта повестки дня на своей сессии в феврале 2021 года.

45. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/31 с предложением по поправкам в отношении единообразных характеристик освещения сигналов торможения для различных типов тормозных систем, включая тормозные системы электромобилей.

46. Эксперт от Соединенных Штатов Америки заявил, что эти технические аспекты могут быть рассмотрены НРГ по ФРАВ.

47. GRVA приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/31, поручив секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения к поправкам серии 01 к Правилам № 13-Н ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2021 года.

48. Секретариат представил документ GRVA-08-15 — предварительный текст документа ECE/TRANS/WP.29/2021/12, переданного для рассмотрения WP.29 и AC.1 в марте 2021 года. GRVA решила снять квадратные скобки, фигурирующие в этом документе.

VIII. Правила № 90 ООН (пункт 7 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRVA-07-52

49. GRVA обсудила документ GRVA-07-52, представленный в качестве рабочего документа под официальным условным обозначением для рассмотрения на февральской сессии 2021 года. Эксперт от КСАОД дал разъяснения и просил высказать замечания. Эксперт от Германии задал технические вопросы и запросил данные, если таковые имеются. Эксперт от Франции высказался в его поддержку.

50. Эксперт от КСАОД вызвался продолжить обсуждение этого пункта с экспертом от Германии. GRVA решила возобновить рассмотрение этого пункта повестки дня на своей сессии в феврале 2021 года.

IX. Пересмотр 3 Соглашения 1958 года (пункт 8 повестки дня)

A. Осуществление новых положений пересмотра 3 Соглашения 1958 года

51. Никаких документов по этому пункту повестки дня представлено не было.

В. Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства

Документация: неофициальный документ GRVA-08-18

52. GRVA заслушала сообщение о деятельности НРГ по международной системе официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) и НРГ по ДЕТА. Секретариат проинформировал об исправлении к памятке в руководящих принципах, касающихся переходных положений (ECE/TRANS/WP.29/1044/Rev.2), которое находится на рассмотрении НРГ по МОУТКТС.

53. GRVA предложила экспертам от МОПАП и Европейской комиссии изучить последствия внесения исправлений в руководящие принципы для положений правил ООН, относящихся к сфере компетенции GRVA.

54. GRVA кратко обсудила i) необходимость единообразного осуществления положений об уникальном идентификаторе и ii) два варианта такого осуществления, которые в настоящее время обсуждаются НРГ по ДЕТА и GRE. GRVA решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей следующей сессии.

Х. Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня)

А. Перечень приоритетных направлений деятельности GRVA

Документация: GRVA-08-03, GRVA-08-04 и GRVA-08-13

55. Эксперт от Китая, являющаяся заместителем Председателя GRVA, представила документ GRVA-08-03, содержащий предложение по рабочему механизму, направленному на повышение эффективности работы существующих НРГ в рамках GRVA за счет улучшения координации технических требований и методов валидации для АСВ.

56. Кроме того, она обратила внимание GRVA на другие актуальные вопросы для рассмотрения, в частности на АСПВ.

57. Эксперт от Европейской комиссии отметил, что некоторые из упомянутых вопросов, касающихся АСПВ, затрагиваются в Регламенте по общей безопасности Европейского союза, и заявил, что следует изучить возможность проведения совместных мероприятий, посвященных этим вопросам.

58. Эксперт из Нидерландов упомянул о различиях между АСПВ и АСВ, а также о соответствующих ожиданиях водителей. Он напомнил о выступлении представителя Голландского совета по безопасности на сессии GRVA в феврале 2020 года и о важном значении надлежащих требований к человеко-машинному интерфейсу для создания последовательных систем АСПВ и АСВ.

59. Эксперт от Китая представил документ GRVA-08-04, в котором содержится подробный обзор процесса разработки стандартов в области интеллектуальных и подключенных транспортных средств в Китае. Кроме того, он разъяснил позицию заместителя Председателя GRVA в отношении механизмов работы, которые могут быть усовершенствованы в целях повышения эффективности работы различных НРГ в рамках GRVA. Он подчеркнул необходимость усиления координации между НРГ по ФРАВ и НРГ по ВМАД. Он предложил также использовать предварительно разработанные структурные рамки окончательных правил (одних или нескольких), которые служили бы в качестве руководящих указаний для конкретных НРГ и обеспечивали бы эффективность их работы. Он также заявил, что АСПВ обладают большим потенциалом с точки зрения развития дорожного движения. Он подчеркнул, что, помимо работы над АСВ, не следует пренебрегать и АСПВ и что в случае необходимости Китай готов вызваться подготовить предварительный перечень рабочих вопросов по АСПВ для рассмотрения в рамках GRVA.

60. Секретариат представил документ GRVA-08-13, содержащий проект предложения по приоритетным направлениям работы GRVA на 2021 год, с тем чтобы предоставить секретарю Всемирного форума WP.29 материалы для подготовки сводной таблицы, отражающей эти приоритеты, в документе по программе работы.

61. Эксперт от Европейской комиссии напомнил о том, что на сессии WP.29 в ноябре 2020 года Европейская комиссия представила свой перечень приоритетных направлений на 2021 год. Эксперты от Соединенных Штатов Америки и Японии поинтересовались предполагаемыми сроками проведения мероприятий по АСПВ.

62. Эксперт от Японии напомнил, что НРГ по автоматизированной функции рулевого управления (АФРУ) работала в течение пяти лет над положениями, касающимися АФРУ, и два года — над положениями по АСУП. Он подчеркнул, что в целях обеспечения безопасности должно быть предусмотрено достаточно времени для проведения соответствующих обсуждений.

63. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии поддержал соображения, высказанные Европейской комиссией. Он добавил, что будет готов работать над новыми правилами ООН и/или поправками к Правилам № 79 ООН.

64. Эксперт от Канады выразил озабоченность по поводу сроков. Он заявил, что не рекомендует вести никакую работу, которая поставила бы под угрозу достижение прогресса в рамках НРГ по ФРАВ и НРГ по ВМАД.

65. Эксперт от Соединенных Штатов Америки признал наличие некоторых видов работы, выходящих за рамки деятельности, определенной в Рамочном документе по автоматизированным транспортным средствам. Он заявил, что деятельность НРГ по ФРАВ заменит эти другие виды деятельности.

66. Эксперт от Европейской комиссии отметила, что если шести месяцев будет недостаточно для завершения деятельности по ФРАВ, то GRVA могла бы работать над поправками к Правилам № 157 ООН, посвященными вопросам движения на скоростных автодорогах, в целях скорейшего достижения прогресса. Она пояснила, что это было бы практически осуществимо, поскольку ожидаемые поправки к Правилам № 157 ООН не связаны со всеми видами применения данных систем, работу над которыми ведут НРГ по ФРАВ и НРГ по ВМАД.

67. Эксперт от МОПАП подчеркнул необходимость выработки нового подхода, который был бы более быстрым и учитывал бы инновации. Он подчеркнул также, что некоторые предлагаемые поправки к Правилам № 157 ООН не являются новыми и лишь предусматривают разрешение официального утверждения типа в случае большегрузных транспортных средств. Он признал, что на самом деле все аспекты важны и что расхождения в приоритетах, в поддержку которых высказались договаривающиеся стороны и изготовители транспортных средств, обусловлены также коммерческими интересами.

68. Эксперт от Германии подтвердила, что прогресс в области АСУП имеет большое значение для ее страны, в том числе исходя из соображений, касающихся i) повышения максимальной скорости, ii) положений о смене полосы движения, iii) расширения категоризации транспортных средств и iv) соображений, касающихся работы аварийно-спасательных транспортных средств, высказанных Францией. Она заявила также о важности работы над положениями по АФРУ и приветствовала предложение о создании целевой группы по АСПВ.

69. GRVA решила проконсультироваться с НРГ по ФРАВ и НРГ по ВМАД и возобновить обсуждение на своей февральской сессии 2021 года.

В. Искусственный интеллект

70. GRVA приняла к сведению представленный секретариатом ответ АС.2 на запрос GRVA по искусственному интеллекту.

71. Эксперт от АСАП отметил, что искусственный интеллект представляет собой широкую область, выходящую за рамки деятельности, касающейся транспортных средств. При этом он отметил, что эта работа пересекается с деятельностью НРГ по ФДАВ.

72. Эксперт от МОПАП упомянул о необходимости уточнения определений. Он подчеркнул, что сфера машинного обучения и углубленного обучения весьма широка. Он пояснил, что конкретные требования могут быть включены в существующие рамки и что их могли бы обсудить НРГ по ФРАВ и НРГ по ВМАД.

73. Эксперт от Соединенных Штатов Америки задал вопрос о тех аспектах ИИ, которые были бы актуальными для GRVA. Он заявил, что некоторые аспекты ИИ не относятся к сфере государственного регулирования. Он пояснил, что GRVA работает над требованиями к эксплуатационным характеристикам и что включение аспектов ИИ может выходить за рамки деятельности GRVA.

74. Эксперт от Канады согласился с секретариатом и МОПАП.

75. Эксперт от Норвегии заявил, что требования, предъявляемые к основанным на ИИ системам, и требования в отношении других систем должны быть одинаковыми и нейтральными с точки зрения конструкции. Он напомнил, что изменения в программном обеспечении, вносимые через средство программного обеспечения на базе ИИ, должны регулироваться положениями Правил № 156 ООН (системы обновления программного обеспечения и системы управления обновлением программного обеспечения).

76. Эксперт от Европейской комиссии согласился с необходимостью уточнить, какие именно аспекты ИИ имеет в виду GRVA. Он упомянул, что ИИ используется не только в АСВ, но и в АСПВ. Наконец, он заявил, что для этой технологии могут потребоваться специальные требования.

77. Эксперт от МСЭ предостерег от того, чтобы разрешать внедрение функций самообучения в транспортных средствах. Он пояснил, что правильным было бы разработать программное обеспечение, возможно с использованием интеллектуального агента, а затем «заморозить» такое программное обеспечение. Он добавил, что затем оно должно быть подвергнуто испытанию и проверке перед установкой на транспортное средство. Он заявил, что НРГ по ФРАВ следует рассмотреть вопрос о том, можно ли вообще разрешать применение функций самообучения в каких-либо используемых транспортных средствах.

78. GRVA согласилась с важностью соответствующих определений и обсудила необходимость сужения этого вопроса до конкретных аспектов, имеющих отношение к GRVA. GRVA также обсудила вопрос о том, будет ли достаточно положений о технологической нейтральности или же конкретные аспекты этой технологии потребуют особого внимания. GRVA согласилась с тем, что на данном этапе, возможно, преждевременно разрабатывать нормативные положения, непосредственно касающиеся этой новой технологии.

79. Председатель предложил делегациям подготовиться к обсуждению этого вопроса на февральской сессии 2021 года и подумать над тем, какие принципы можно было бы при необходимости разработать в качестве справочного или руководящего документа.

С. Рамочный документ по автоматизированным/автономным транспортным средствам (РДАТС)

Документация: неофициальные документы GRVA-08-14 и GRVA-08-26/Rev.1

80. Председатель внес на рассмотрение документ GRVA-08-14 с предложением по поправкам к Рамочному документу по автоматизированным транспортным средствам.

81. Эксперты от МОПАП и КСАОД представили предложение по поправкам к таблице, содержащейся в приложении 1 к Рамочному документу (см. GRVA-08-26/Rev.1).

82. Эксперт от Соединенных Штатов Америки высказал замечания относительно предложенных сроков. Он предложил редакционные поправки и отметил важность их четкого изложения. Он отметил, что НРГ по ФРАВ подверглась критике за нечеткость формулировок в этом документе.

83. Эксперт от Канады, являющийся сопредседателем НРГ по ВМАД, высказал свои замечания. Он предостерег от того, чтобы завершать работу над этими поправками в ходе сессии, так как в обсуждениях не будет учтена информация, имеющаяся в распоряжении НРГ.

84. Эксперт от АСАП, являющийся секретарем НРГ по ФРАВ, пояснил, что применение, касающееся скоростных автодорог, относится к домену штатной эксплуатации (ДШЭ) АСВ и что подход, выбранный НРГ, не зависит от ДШЭ. Эксперт от МОПАП выразил согласие с этим замечанием.

85. GRVA решила проконсультироваться с НРГ по ФРАВ и НРГ по ВМАД и возобновить обсуждение на своей февральской сессии 2021 года.

D. Прочие вопросы

86. Никаких документов по этому пункту повестки дня представлено не было.

Приложение I

Перечень неофициальных документов (GRVA-08-...), рассмотренных в ходе сессии

№	(Автор) Название	Последующая деятельность
1	(Председатель) — Порядок работы	B
2	(Секретариат) Общая информация для делегатов	B
3	(Китай) Предложение Китая по механизму работы GRVA и новым вопросам для рассмотрения	B
4	(Китай) Обзор процесса разработки стандартов в области интеллектуальных и подключенных ТС в Китае	B
5	(Япония) Замечания по документам ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/32 и ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/33	B
6	(МОПАП) Вопросы и ответы, касающиеся ДУП с альтернативным ЧМИ	B
7	(ВМАД) Доклад о работе неофициальной рабочей группы по методам валидации для автоматизированного вождения (ВМАД)	B
8	(Российская Федерация/ЕК) Предложение об учреждении новой целевой группы по автоматизированным системам помощи водителю в части управления продольным и поперечным движением автотранспортных средств (ЦГ по АСПВ)	B
9	(Секретариат) Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в ноябре 2020 года	B
10	(Секретариат) Ответ АС.2 на запросы GRVA	B
11	(ЕК) Предложение по поправкам к документам ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/32, ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/32 и замечания по испытаниям в реальных условиях	B
12-Rev.1	(Секретариат) Обновленная предварительная повестка дня специальной (восьмой) сессии	B
13-Rev.1	(Секретариат) Предложение по приоритетным направлениям работы GRVA на 2021 год	B
14	(Председатель) Предложение по поправкам к приложению в документе ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.2	B
15	(Секретариат) Предварительный текст документа ECE/TRANS/WP.29/2021/12 для рассмотрения GRVA	A
16-Rev.1	(Секретариат) Предварительный текст документа ECE/TRANS/WP.29/2021/16 для рассмотрения GRVA	A
17	(Секретариат) Предварительный текст документа ECE/TRANS/WP.29/2021/18 для рассмотрения GRVA	A
18	(Секретариат) Основные вопросы, рассмотренные на совещаниях НРГ по МОУТКТС и НРГ по ДЕТА в ноябре 2020 года	B
19	(ФРАВ) Доклад о работе группы для восьмой сессии GRVA	B
20	(Германия) Поправки к Правилам ООН, касающимся АСУП, — Обновленная информация о текущей деятельности	B

<i>№</i>	<i>(Автор) Название</i>	<i>Последующая деятельность</i>
21	(САЭТ) Предложение по исправлениям к документу GRVA-07-09	B
22	(АВЕРЕ) Современные АСПВ, примеры их использования и совместимость с положениями Правил № 79 ООН	B
23	(КСАОД/МОПАП) Обзор деятельности и дальнейшие шаги в области функциональных аспектов «АСПВ»	B
24	(КСАОД/МОПАП) Примеры использования АСУП в различных диапазонах скоростей	B
25	(МОПАП) Как реагирует АСУП на приближающиеся сзади аварийно-спасательные транспортные средства	B
26	(Председатель) Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.2	B
27-Rev.1	(САЭТ) Дальнейшая деятельность в области САЭТ по итогам седьмой сессии GRVA и сессии WP.29, состоявшейся в ноябре 2020 года	B
28	(МОПАП) Предложение по поправкам к Правилам № 79 ООН, предусматривающее альтернативу активации устройства дистанционного управления для использования ДУП	B
29	(Секретариат) Вопросы для принятия решений по процедуре «отсутствия возражений» (перечень решений)	A

Примечания:

Последующие административные меры для секретариата в связи с неофициальными документами:

A Принят.

B Рассмотрение завершено.

Приложение II

[Только на английском языке]

List of Informal Working Groups reporting to GRVA (as of December 2020)

<i>Informal Working Group</i>	<i>Chair/Co-Chairs</i>	<i>Country</i>	<i>Mandate until</i>
Functional Requirements for Automated and Autonomous Vehicles (FRAV)	Ms. C. Chen ¹ Mr. R. Damm ¹ Mr. E. Wondimneh. ¹	China Germany USA	March [2020]*
Validation Method for Automated Driving (VMAD)	Mr. I. Sow ¹ Mr. T. Onoda ¹ Mr. P. Striekwold ¹	Canada Japan Netherlands	December [2020]*
Cyber Security and Over-The-Air software updates (CS/OTA)	Mr. T. Niikuni ¹ Mr. D. Handley ¹ Ms. M. Versailles ¹	Japan UK USA	November 2022
Event Data Recorder / Data Storage System for Automated Driving (EDR/DSSAD)	Mr. T. Guiting ¹ Mr. T. Tokai ¹ Mrs. J. Doherty ¹	Netherlands Japan USA	November [2020]*
Advanced Emergency Braking Systems (AEBS)	Mr. A. Lagrange ¹ Mr. T. Hirose ¹	EC Japan	March 2022

* The mandate dates are being reviewed by WP.29 in the review process of the Framework Document on Automated Vehicles

¹ IWG Co-Chairs