


**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**
**Одиннадцатая сессия**

Женева, 27 сентября — 1 октября 2021 года

**Доклад Рабочей группы по автоматизированным/  
автономным и подключенным транспортным средствам  
о работе ее одиннадцатой сессии**
**Содержание**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1–3	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	4–5	4
III. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в июне 2021 года (пункт 2 повестки дня) .....	6	5
IV. Искусственный интеллект в транспортных средствах (пункт 3 повестки дня) .....	7–19	5
V. Автоматизированные/автономные и подключенные транспортные средства (пункт 4 повестки дня) .....	20–34	6
A. Результаты работы неофициальной рабочей группы по функциональным требованиям для автоматизированных и автономных транспортных средств .....	20–22	6
B. Результаты работы неофициальной рабочей группы по методам валидации для автоматизированного вождения .....	23–24	7
C. Результаты работы неофициальной рабочей группы по регистратору данных о событиях/системам хранения данных для автоматизированного вождения .....	25	7
D. Правила ООН, касающиеся автоматизированных систем удержания в полосе движения .....	26–30	8
E. Прочие вопросы .....	31–34	9



VI.	Подключенные транспортные средства (пункт 5 повестки дня) .....	35–67	9
A.	Кибербезопасность и защита данных .....	35–56	9
B.	Вопросы, касающиеся обновлений программного обеспечения и беспроводной связи .....	57	11
C.	Передача данных и коммуникационные возможности транспортных средств .....	58–66	11
D.	Прочие вопросы .....	67	12
VII.	Усовершенствованные системы помощи водителю и Правила № 79 ООН (пункт 6 повестки дня) .....	68–74	12
A.	Усовершенствованные системы помощи водителю .....	68–70	12
B.	Правила № 79 ООН (оборудование рулевого управления) .....	71–73	13
C.	Прочие вопросы .....	74	13
VIII.	Система автоматического экстренного торможения (пункт 7 повестки дня) .....	75–82	13
IX.	Правила № 13, 13-Н, 139, 140 ООН и ГТП № 8 ООН (пункт 8 повестки дня) .....	83–94	14
A.	Электронный контроль устойчивости .....	83–86	14
B.	Электромеханические тормоза .....	87–88	15
C.	Уточнения .....	89–94	15
X.	Торможение мотоциклов (пункт 9 повестки дня) .....	95–99	16
A.	Глобальные технические правила № 3 ООН .....	95	16
B.	Правила № 78 ООН .....	96–99	16
XI.	Правила № 90 ООН (пункт 10 повестки дня) .....	100–103	16
XII.	Обмен мнениями по вопросу о руководящих принципах и соответствующих национальных мероприятиях (пункт 11 повестки дня) .....	104–107	17
XIII.	Пересмотр 3 Соглашения 1958 года (пункт 12 повестки дня) .....	108–112	18
A.	Осуществление соответствующих положений пересмотра 3 Соглашения 1958 года .....	108–111	18
B.	Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства .....	112	18
XIV.	Соображения о правах человека, влияющие на деятельность GRVA (пункт 13 повестки дня) .....	113–115	18
XV.	Выборы должностных лиц (пункт 14 повестки дня) .....	116–117	19
XVI.	Прочие вопросы (пункт 15 повестки дня) .....	118–143	19
A.	Перечень приоритетов, касающихся деятельности GRVA .....	118–126	19
B.	Рамочный документ по автоматизированным/автономным транспортным средствам (ФДАВ) .....	127	19
C.	Рассмотрение предложения НРГ по периодическому техническому осмотру .....	128–133	20
D.	Осуществление стратегии Комитета по внутреннему транспорту в период 2020–2030 годов .....	134	20
E.	Организация совещаний .....	135–136	20
F.	Прочие вопросы .....	137–143	21

## Приложения

I	Перечень неофициальных документов (GRVA-11-...), рассмотренных в ходе сессии .....	22
II	Перечень неофициальных рабочих групп, подотчетных GRVA (по состоянию на октябрь 2021 года).....	24
III	Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/8.....	25
IV	Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/22.....	26
V	Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/26.....	29

## I. Участники

1. Рабочая группа по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) провела свою сессию, которая была организована из Женевы, 27 сентября — 1 октября 2021 года в онлайн-формате. Собрание проходило 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 эксперты от следующих стран: Австралии, Австрии, Бразилии, Венгрии, Германии, Дании, Индии, Испании, Италии, Канады, Кипра, Китая, Литвы, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Румынии, Сербии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (СК), Соединенных Штатов Америки (США), Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии. В ней участвовали также эксперты от Европейской комиссии (ЕК).

2. На сессии также присутствовали эксперты от следующих неправительственных организаций (НПО) и международных организаций: Американского совета по автомобильной политике (АСАП), АВТОСАР, Европейской ассоциации по вопросам электромобильности (АВЕРЕ), Европейской ассоциации производителей сельскохозяйственных машин (СЕМА), Международного комитета по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТОТ), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД/МЕМА/ЯАПАД), Европейской ассоциации гаражного оборудования (ЕГЕА), Европейской технической ассоциации по вопросам шин и ободьев колес (ЕТОПОК), Европейского совета по транспортной безопасности (ЕСТБ), Европейской ассоциации производителей двигателей внутреннего сгорания (ЕВРОМОТ), Международной федерации оптовиков, импортеров и экспортеров автомобильных компонентов (ФИГИЕФА), Федерации европейских предприятий по производству фрикционных материалов (ФЕПФМ), Международной автомобильной федерации (ФИА), Международной федерации дистрибьютеров автомобильных компонентов (МФДАК), компании «Фарцойгсистемдатен ГмбХ» (ФСД), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), Международной организации по стандартизации (ИСО), Международного союза электросвязи (МСЭ), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), организации «SAE интернэшнл», Ассоциации по обеспечению США Энергией в будущем (САФЕ), Беспилотной коалиции за безопасные улицы и Всемирной ассоциации производителей велосипедов (ВБИА).

3. Председатель открыл совещание, упомянув о ситуации в связи с новой вспышкой COVID-2019, из-за которой совещание проходило в гибридном формате с участием большинства делегаций в онлайн-режиме.

## II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/19 и Add.1  
неофициальные документы GRVA-11-01, GRVA-11-02/Rev.1  
и GRVA-11-12

4. GRVA рассмотрела предварительную повестку дня, подготовленную к этой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/19 и Add.1). GRVA утвердила ее без изменений в том виде, в каком она воспроизведена в документе GRVA-11-02/Rev.1 со ссылками на все неофициальные документы, поступившие до начала сессии. (Все неофициальные документы перечислены в приложении I к настоящему докладу. В приложении II содержится перечень неофициальных рабочих групп (НРГ), подотчетных GRVA.)

5. GRVA также согласовала порядок ведения сессии (GRVA-11-01) и приняла к сведению техническую информацию, представленную в документе GRVA-11-12 для удаленного подключения к работе этой гибридной сессии.

### **III. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в июне 2021 года (пункт 2 повестки дня)**

*Документация:* (ECE/TRANS/WP.29/1159)  
неофициальный документ GRVA-11-10

6. Секретарь представил документ GRVA-11-10 с указанием некоторых основных вопросов, рассмотренных на сессии WP.29 в июне 2021 года и имеющих отношение к GRVA. Секретарь сообщил, что более подробные данные содержатся в докладе о работе сессии ECE/TRANS/WP.29/1159. GRVA приняла к сведению сообщение секретариата.

### **IV. Искусственный интеллект в транспортных средствах (пункт 3 повестки дня)**

*Документация:* неофициальные документы GRVA-11-03, GRVA-11-30 и GRVA-11-38

7. Секретарь представил документ GRVA-11-30, в котором кратко охарактеризован документ GRVA-11-03; речь идет о документе, который был запрошен GRVA на ее десятой сессии. Он пояснил, что в этом документе подведен итог проведенных в GRVA до настоящего времени дискуссий по вопросам искусственного интеллекта (ИИ) в контексте правил, касающихся транспортных средств. Он отметил, что в этом документе содержится перечень заявлений, сделанных делегациями по этой теме. Далее он указал, что в документе предусмотрены возможности для дальнейшего обсуждения этой темы в рамках различных органов, а также для подготовки соответствующей документации с целью учета сделанных до настоящего времени заявлений. Он проанализировал текст проекта руководящего документа, подготовленного в свете сформулированных позиций, и просил изложить замечания и предложения в этой связи.

8. Эксперт от Франции одобрил этот документ. Он заявил, что такой документ необходим. Он пообещал передать в секретариат после сессии соответствующие материалы.

9. Эксперт от ФИА одобрил изменения в области ИИ. Выразив удовлетворение в связи с тем, что GRVA занимается этими вопросами, он отметил, что большая часть разработок в сфере ИИ базируется на взаимодействии с человеком. Он задался вопросом о том, каким именно образом GRVA следует рассматривать роль человека в этой связи. GRVA просила эксперта от ФИА представить материалы по этому аспекту, если у него будет такое желание.

10. Эксперт от Германии одобрила документ, содержащий безупречное резюме. Она отметила, что документ рассматривается экспертами и что она передаст свои замечания в секретариат.

11. Эксперт от СК указал, что различные аспекты ИИ, возможно, актуальны и для других вспомогательных органов WP.29, поскольку ИИ может использоваться также, например, для оказания воздействия на выбросы.

12. Эксперт от США просил уточнить цель этой работы, а также ее возможный результат, т. е. идет ли речь о какой-либо записке, каком-нибудь сообщении для WP.29, либо же о руководящем документе.

13. Эксперт от «CAE интернэшнл» подчеркнул, что дискуссию в этой области необходимо проводить с использованием надлежащих определений.

14. Эксперт от Канады согласился с экспертом от «CAE интернэшнл», отметив важность формулирования этих определений до разработки руководящего документа.

15. В связи с определениями эксперт от Российской Федерации рекомендовал вначале сосредоточиться на вопросах ИИ в качестве программного обеспечения,

реализуемого в контексте автоматизированной системы вождения (АСВ), с конкретными особенностями, затрагивающими проблему безопасности.

16. Эксперт от Франции отметил, что первым итогом работы по данному пункту повестки дня могло бы стать соответствующее информирование WP.29, с тем чтобы затем WP.29 мог решить, к каким именно результатам следует стремиться.

17. GRVA согласилась с тем, что ИИ может применяться не только в контексте УСПВ и АСВ и что это обстоятельство следует довести до сведения WP.29.

18. GRVA одобрила неофициальный документ, подготовленный секретариатом, и просила экспертов передать соответствующие материалы для подготовки пересмотренного текста.

19. Эксперт от Франции представил документ GRVA-11-38 с подробной информацией о программе «Серьезный вызов», связанной с разработкой «надежного ИИ в производственных процессах» и осуществляемой в его стране. Он уточнил следующие три основные направления этой программы: технологические разработки, нормотворчество и оценка соответствия применения. Он представил разъяснения относительно деятельности по технологическому направлению, подробную информацию по проекту «ПРИССМА», нацеленному на формирование первоначальной платформы для обеспечения автономной мобильности нового типа в рамках оценки соответствия применения (с упором в первую очередь на роботизированную технику, используемую в торговой сети, и беспилотные челночные автобусы), и охарактеризовал деятельность органа по стандартизации Франции (АНФНОР) в области разработки дорожной карты (и приоритетов) в контексте стандартизации и международного сотрудничества для стимулирования выработки общего видения по вопросам стандартизации в сфере ИИ как на уровне ЕС, так и на международном уровне в целом.

## **V. Автоматизированные/автономные и подключенные транспортные средства (пункт 4 повестки дня)**

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

*Документация:* неофициальные документы GRVA-11-24 и GRVA-11-25

20. Эксперт от Соединенных Штатов Америки, являющийся сопредседателем НРГ по функциональным требованиям для автоматизированных и автономных транспортных средств (ФТАТ), представил доклад о ходе работы этой неофициальной группы (GRVA-11-25). Он сослался на сведенные воедино рабочие документы ФТАТ (GRVA-11-24) с освещением текущих элементов дискуссии в рамках ФТАТ. Он пояснил, что в документе GRVA-11-24 охарактеризована незавершенная работа, включая все еще рассматриваемые элементы, что этот документ соответствует структуре ФТАТ в части требований безопасности, охватывающих все конфигурации АСВ, виды предполагаемого использования и ограничения на использование (например, ограничения, связанные с областью функциональной разработки (ОФР)). Далее он указал, что структура основана на описаниях изготовителей по каждой АСВ с учетом положений по обеспечению единообразия и поддающихся оценке/проверке технических требований, касающихся ОФР. Он уточнил, что структура требований безопасности позволяет применять их к каждой АСВ на основе описания изготовителя и что НРГ по ФТАТ применяет соответствующие подходы к обеспечению: а) безопасности пользователя на основе ролей, которые пользователи могут играть в течение данной поездки (например, пассажира, резервного пользователя, водителя), и б) взаимодействия АСВ с другими участниками дорожного движения в выявлении свойств объекта, позволяющих идентифицировать и классифицировать объект на достаточном для определения надлежащей(их) меры(мер) реагирования уровне. Он сообщил, что на начальном этапе НРГ по ФТАТ занимается разработкой

требований безопасности на общем уровне и что он рассчитывает на осуществление параллельной деятельности с НРГ по методам валидации для автоматизированного вождения (ВМАД) с целью разработки технических положений для обоснования этих требований. Он отметил тесную взаимосвязь между требованиями к эксплуатационным характеристикам и сценариями, используемыми для оценки этих характеристик (т. е. между требованиями по обеспечению безопасной навигации для АСВ и номинальными и критическим с точки зрения безопасности сценариям движения, разработанным ВМАД) и в этой связи растущее сотрудничество НРГ по ФТАТ с НРГ по ВМАД (как это и ожидалось). Он упомянул о трех соответствующих направлениях деятельности в контексте выполнения динамических задач управления (ДЗУ), взаимодействия с другими участниками дорожного движения, освещения, а также о новом направлении деятельности, связанном со сбором данных совместно с НРГ по системам хранения данных для автоматизированного вождения (СХДАВ)/регистратору данных о событиях (РДС). Он сообщил, что НРГ по ФТАТ направила неофициальной группе по СХДАВ/РДС первоначальные рекомендации о сборе данных для АСВ и что НРГ по ФТАТ надеется предоставить новые материалы, включая примеры применения своих рекомендаций. В заключение он упомянул о том, что такая работа по сбору данных может быть актуальной также для НРГ по ВМАД в контексте мониторинга и отчетности по АСВ в процессе эксплуатации.

21. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии задал вопрос относительно возможности выявления средств повышения прозрачности в связи с этими направлениями работы. Он отметил, что прошло много совещаний и что за их результатами трудно уследить.

22. Эксперт от Соединенных Штатов Америки ответил, что группа тщательно изучает этот аспект, стремясь к тому, чтобы эти направления деятельности не оставались незамеченными для НРГ по ФТАТ. Он объяснил, что работа проводится на неофициальной основе, но динамично с целью рассмотрения конкретных технических аспектов и что она всесторонне обсуждается на пленарных сессиях НРГ по ФТАТ.

## **В. Результаты работы неофициальной рабочей группы по методам валидации для автоматизированного вождения**

*Документация:* неофициальный документ GRVA-11-37

23. Эксперт от Канады, являющийся сопредседателем НРГ по ВМАД, представил доклад о ходе работы группы (GRVA-11-37). Он напомнил о цели проводящейся деятельности и о соответствующих результатах, ожидаемых от группы. Он также напомнил о структуре основного документа о новом методе оценки/испытания (НАТМ). Он подробно рассказал о деятельности, проделанной всеми четырьмя подгруппами ВМАД. В заключение он кратко охарактеризовал три основных момента своей презентации, указав, что а) была проведена существенная работа по второму этапу разработки НАТМ; б) проект основного документа по НАТМ в рамках второго этапа будет представлен GRVA для рассмотрения на ее двенадцатой сессии; и с) НРГ по ФТАТ и по ВМАД решили отобрать несколько конкретных тестовых случаев для работы и стимулирования согласованности действий между обеими группами.

24. Некоторые эксперты просили уточнить предполагаемые даты передачи документации. Было указано, что группа рассчитывает представить документ до конца октября 2021 года в виде полного и сводного текста, если это удастся.

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

*Документация:* неофициальный документ GRVA-11-31

25. Эксперт от Соединенных Штатов Америки, являющаяся сопредседателем НРГ по РДС/СХДАВ, сообщила GRVA о достижениях группы на данный момент, а также

о прогрессе в работе по текущим проектам, касающимся РДС и СХДАВ (GRVA-11-31). Она разъяснила предлагаемый план работы по СХДАВ в координации с ФТАТ и ВМАД с упором на инвентаризацию наилучших методов хранения применительно к АСВ и на деятельность по показателям эффективности в контексте СХДАВ для АСВ. Она подробно остановилась на расписании совещаний группы до следующей сессии GRVA.

#### **D. Правила ООН, касающиеся автоматизированных систем удержания в полосе движения**

*Документация:* (ECE/TRANS/WP.29/2021/143)  
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/30  
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/31  
(ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/32  
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/33  
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/2  
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/4)  
неофициальные документы GRVA-11-08, GRVA-11-32  
и GRVA-11-33

26. GRVA напомнила о цели документа ECE/TRANS/WP.29/2021/143 и о договоренности вновь подтвердить его содержание на нынешней сессии. GRVA рассмотрела документ GRVA-11-08, подготовленный совместно НРГ по СХДАВ/РДС и специальной группой заинтересованных экспертов по Правилам № 157 ООН, с предложением по поправкам к официальному документу. GRVA поручила секретариату представить эти поправки Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету Соглашения 1958 года (АС.1) для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2021 года.

27. Эксперт от Соединенных Штатов Америки просила уточнить процедуру в данной связи. Секретариат представил разъяснения относительно административных трудностей и согласился ускорить подготовку документов согласно соответствующим правилам.

28. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии представил доклад специальной группы заинтересованных экспертов (СГЗЭ) по Правилам № 157 ООН, содержащийся в документе GRVA-11-32. Он охарактеризовал прогресс, достигнутый группой в сфере разработки положений, касающихся более высоких скоростей для АСУП в контексте следующего: i) дистанции следования (согласно правилам дорожного движения); ii) плавного вождения, позволяющего предвидеть дорожную ситуацию и избегать нестабильности дорожного движения; iii) стратегий смягчения последствий наезда на пешеходов и столкновений с транспортными средствами, водители которых нарушают правила дорожного движения; дальности обнаружения препятствий спереди наряду со стратегиями контроля за скоростью с целью ее адаптации в случае снижения эффективности торможения и/или уменьшения дальности обнаружения; и iv) новой модели текущего анализа, представленной для ссылки. Он упомянул о нерешенных вопросах, которые все еще обсуждаются.

29. GRVA уточнила, что никакого решения на этот счет на нынешней сессии принято не будет. GRVA рассмотрела обширный перечень предложений и справочных документов по данному пункту повестки дня и поручила секретариату исключить устаревшие документы из повестки дня следующей сессии.

30. По просьбе эксперта от Франции эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии представил документ GRVA-11-33 (внесенное СГЗЭ предложение относительно увеличения максимальной указанной скорости для АСУП до 130 км/ч).



## **Е. Прочие вопросы**

*Документация:* неофициальные документы GRVA-11-04, GRVA-11-13, GRVA-11-14, GRVA-11-34 и GRVA-11-36

31. Эксперты от Беспилотной коалиции за безопасные улицы представили документ GRVA-11-34, в котором охарактеризованы структура этой Коалиции, ее задачи и деятельность в соответствии с рекомендацией WP.29 (см. ECE/TRANS/WP.29/1159, п. 21).

32. Эксперт от ИСО представил документ GRVA-11-13 с описанием деятельности рабочей группы ИСО, связанной с разработкой общедоступных технических требований в области безопасности и искусственного интеллекта для автотранспортных средств. GRVA приняла к сведению связь этой деятельности с работой в рамках пункта 3 повестки дня и согласилась рассмотреть обновленную информацию на одной из последующих сессий.

33. Эксперт от ИСО представил документ GRVA-11-14, содержащий обзор этапов разработки и валидации автоматизированных транспортных средств, оснащенных безопасной автоматизированной системой вождения, и руководящие указания в этой связи, с учетом методов обеспечения безопасной конструкции, проверки и валидации в области автоматизированного вождения и кибербезопасности. GRVA также отметила целесообразность передачи обновленной информации на следующих сессиях.

34. Эксперт от ИСО представил документ GRVA-11-36, содержащий обновленную информацию о деятельности ИСО в сфере безопасности предполагаемой функциональной возможности (СОТИФ). Напомнив о цели этой деятельности, он разъяснил ситуацию с ходом разработки стандарта, дополняющего стандарт ISO 26262, касающийся функциональной безопасности. Он уточнил, каким образом разрабатываемый в настоящее время стандарт СОТИФ может содействовать принятию правил, касающихся автоматизированных транспортных средств.

## **VI. Подключенные транспортные средства (пункт 5 повестки дня)**

### **A. Кибербезопасность и защита данных**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/20  
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/21  
неофициальные документы GRVA-11-05 и GRVA-11-18

35. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, являющийся сопредседателем НРГ по вопросам кибербезопасности и беспроводного обновления программного обеспечения (КБ/БПС), сообщил о деятельности этой группы (GRVA-11-05).

36. Он внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/20, содержащий рекомендации по единообразным предписаниям, касающимся кибербезопасности и обновления программного обеспечения, которые представляются приемлемыми для целей Договаривающихся сторон соглашений 1958 и 1998 годов. Он разъяснил, что принятия каких-либо глобальных технических правил ООН не предусматривается с учетом трудностей, связанных с определением критериев приемлемости, зависящих от оснащения транспортного средства. Он заявил, что эти рекомендации, охватывающие проблемы кибербезопасности и обновления программного обеспечения, а также допускающие применение идентификационного номера RX-пакета программного обеспечения (RxSWIN), могут выполняться с учетом национальных условий.

37. Он сообщил о деятельности группы в связи с рассмотрением просьбы эксперта от СЕМА об исключении транспортных средств категорий S, T и T из области

применения Правил № 156 ООН. Как он пояснил, после проведения технической дискуссии группа подтвердила, что на транспортных средствах этих категорий используются обновления программного обеспечения по беспроводной связи и что область применения Правил № 156 ООН не противоречит этому. Он отметил, что область применения Правил № 155 ООН можно было бы расширить за счет транспортных средств категорий S, R и T, поскольку оба свода правил дополняют друг друга.

38. Он также сообщил о деятельности группы по документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/20 с учетом просьбы о разъяснении фигурирующих в пунктах 7.3.1 и 7.3.4 переходных положений, касающихся распространения официальных утверждений типа, впервые предоставленных до 1 июля 2024 года, и заявок на такое распространение после этой даты. Он пояснил, что группа разработала поправки к следующим текстам: а) Правилам № 155 ООН (кибербезопасность и система управления кибербезопасностью) и б) соответствующим документам о толковании Правил № 155 ООН (ECE/TRANS/WP.29/2021/59), с тем чтобы уточнить, при каких обстоятельствах возможно распространение и какую дополнительную информацию должен представлять изготовитель транспортного средства, подающий заявку на официальное утверждение.

39. Эксперт от Канады заявил, что в области кибербезопасности, включая аспекты средств оценки уязвимости, проводится весьма активная деятельность. Он отметил, что доступные в настоящее время услуги являются приемлемыми механизмами для смягчения негативных последствий. Он сообщил, что Канада опубликовала стратегию кибербезопасности транспортных средств Министерства транспорта страны, а также руководство по кибербезопасности транспортных средств Канады. Он заявил, что работа НРГ не завершена.

40. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, являющийся сопредседателем группы, признал, что сектор кибербезопасности активно развивается и что упомянутые выше правила и мероприятия дополняют друг друга.

41. Эксперт от Соединенных Штатов Америки предложил пока продолжить рассмотрение документа ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/20 на уровне GRVA.

42. Эксперт от Европейской комиссии напомнил, что этот документ был подготовлен в соответствии с рамочным документом по автоматизированным транспортным средствам, и задался вопросом о том, почему бы его не передать WP.29.

43. Секретарь НРГ пояснил, что в этом документе недостает некоторых элементов и что он постарается как можно скорее представить его исправленный текст.

44. GRVA согласилась с тем, что этот вопрос не является неотложным и решила обсудить пересмотренный текст на своей сессии в январе 2022 года.

45. GRVA приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/21 и поручила секретариату представить его WP.29 в качестве дополнения к Правилам № 155 ООН (для рассмотрения и голосования в рамках AC.1 в марте 2022 года), а также поправок к документу о толковании Правил № 155 ООН (также для рассмотрения и голосования в рамках WP.29 в марте 2022 года).

46. Эксперт от Японии, являющийся организатором рабочего совещания по осуществлению Правил № 155 ООН, которое состоялось 8 июля 2021 года, представил документ GRVA-11-18 с изложением цели этого рабочего совещания и информации о его итогах.

47. Эксперт от Франции сообщил, что орган его страны по официальному утверждению собирается распространить свидетельство о соответствии в контексте системы управления кибербезопасностью. GRVA уточнила, что мероприятия, проводящиеся в рамках рабочего совещания по осуществлению Правил № 155 ООН, не должны препятствовать выдаче официальных утверждений типа Договаривающимися сторонами.

48. GRVA решила, что секретариат совместно с Национальной лабораторией по безопасности дорожного движения и окружающей среде (Япония) организует последующие рабочие совещания по осуществлению Правил № 155 ООН.
49. Эксперт от Германии спросил, планирует ли группа обновление приложений к Правилам.
50. GRVA отметила, что мандат НРГ истекает в ноябре 2022 года, и обсудила возможность включения транспортных средств категорий S, R и T в область применения Правил № 155 ООН с учетом предлагаемых сроков, а также вопроса, затронутого Германией (п. 49).
51. Эксперт от Японии отметил, что в определенный момент потребуются пересмотр Правил, и задал вопрос о необходимости проведения в настоящее время очередного совещания НРГ.
52. Эксперт от Европейской комиссии заявил, что никакой необходимости в немедленном включении транспортных средств категорий S, R и T в Правила № 155 ООН нет и что у него нет никакого мнения относительно соответствующих сроков.
53. Эксперт от СЕМА одобрил итоги дискуссии по транспортным средствам категорий S, R и T в рамках правил № 155 и 156 ООН.
54. Секретариат задался вопросом о том, желала бы GRVA обсудить вопрос об исключении транспортных средств категорий R, S и T из области применения Правил № 156 ООН. Эксперт от СК поддержал мнение о том, что категории S, R и T следует сохранить в Правилах № 156 ООН. Он уточнил, что речь идет о Правилах № 155 ООН. Он добавил, что вопрос об осуществлении Правил весьма актуален для Договаривающихся сторон. Он одобрил итоги дискуссии по Правилам № 155 ООН.
55. Эксперт от Финляндии предложил отразить эти категории в области применения и одних, и других правил, отметив, однако, что спешить с этим не стоит.
56. GRVA решила возобновить на своей двенадцатой сессии обсуждение вопроса об области применения правил № 155 и 156 ООН в контексте категорий R, S и T.

## **В. Вопросы, касающиеся обновлений программного обеспечения и беспроводной связи**

57. GRVA рассмотрела этот пункт повестки дня вместе с пунктом 5 а) повестки дня.

## **С. Передача данных и коммуникационные возможности транспортных средств**

*Документация:* неофициальный документ GRVA-11-15

58. Эксперт от ФСД (также от имени МКТОТ) представил документ GRVA-11-15. Он напомнил о нормативной деятельности по обеспечению удаленного доступа к бортовым данным транспортного средства, проводимой рабочей группой по автотранспортным средствам Европейской комиссии и GRVA. Он охарактеризовал текущую ситуацию в связи с удаленным доступом к бортовым данным транспортного средства и отметил — на тот случай, если GRVA пожелает заняться этим вопросом, — последствия использования стандарта ISO 20077 (транспортное средство расширенного формата), который допускает передачу данных только по схеме «предприятие — предприятие» (Пр-Пр). Он отметил, что такая система неприменима для независимого использования, в том числе в рамках наблюдения за рынком и проведения периодических технических осмотров. Он высказался за учреждение какого-либо центра свободного режима, регулирующего порядок доступа к бортовым данным. В качестве основы для разъяснения он использовал пример СХДАВ, отметив важное значение разделения обязанностей в этой связи, а также обеспечения доступа органов власти к этим данным.

59. Эксперт от АСАП отметил, что эта проблема затрагивает РДС/СХДАВ. Он задал вопрос о том, кто именно владеет информацией. Он отметил, что доступ к данным лучше всего регулировать на региональном уровне. Он заявил, что право запрашивать данные имеют суды.

60. Эксперт от ФИА указал, что материалы, представленные МКТОТ/ФСД, во многом аналогичны материалам, представленным ФИА на предыдущих сессиях.

61. Эксперт от Норвегии поблагодарил МКТОТ/ФСД за весьма содержательную презентацию.

62. Эксперт от Германии задался вопросом о роли и месте граждан в представленной модели.

63. В ответ эксперт от ФСД заявил, что признаются права потребителей и что согласие достигается в рамках функций центра свободного режима. В связи с замечанием АСАП он отметил, что представленная модель, приведенная лишь качестве ссылки, относится к СХДАВ и не является исчерпывающей. Он пояснил, что центр свободного режима служит одним из инструментов управления и что могут использоваться и такие другие примеры, как эксплуатационный мониторинг. Он подчеркнул важную роль средств надежного хранения информации для судов, а также всех других заинтересованных сторон, включая органы власти и обычных граждан. Он также признал большое значение концепции, представленной ФИА.

64. Эксперт от ФИГИЕФА поддержала представленный подход. Она отметила расхождение в технических аспектах и совпадение общих целей. Она заявила, что дискуссию следует продолжить также на региональном уровне с участием Генерального директората Европейской комиссии по внутреннему рынку, промышленности, предпринимательству и МСП. Эксперт от ФИГИЕФА по техническим вопросам заявил, что одного лишь технического подхода недостаточно; аспекты доступа как «на запись», так и «на чтение», а также дальнейшие уточнения можно было бы рассмотреть на европейском уровне.

65. Эксперты от КСАОД и МОПАП пообещали подробно рассмотреть представленные материалы и передать свои замечания.

66. GRVA просила Председателя и секретариат связаться с Комитетом по координации работы (WP.29/AC.2). GRVA решила возобновить рассмотрение этого пункта повестки дня на своей следующей сессии для обсуждения роли GRVA. GRVA приняла к сведению, что НРГ по РДС/СХДАВ могла бы приступить к первоначальному рассмотрению темы, представленной МКТОТ (в связи с РДС/СХДАВ), на одной из своих последующих сессий, если позволит время.

## **D. Прочие вопросы**

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

## **VII. Усовершенствованные системы помощи водителю и Правила № 79 ООН (пункт 6 повестки дня)**

### **A. Усовершенствованные системы помощи водителю**

*Документация:* неофициальные документы GRVA-11-16

68. Эксперт от Российской Федерации, являющийся сопредседателем целевой группы по усовершенствованным системам помощи водителю (УСПВ), представил документ GRVA-11-16, содержащий доклад о работе, проделанной этой группой. Он подробно сообщил об обоих направлениях деятельности в контексте как рассмотрения предложений по поправкам к Правилам № 79 ООН, так и подготовки текста новых правил. Он пояснил, что группа намерена разработать новые правила, касающиеся систем содействия динамическому контролю (ССДК), в качестве одного

из компонентов УСПВ на базе Правил № 157 ООН с учетом итогов работы НРГ по ВМАД в контексте аудитов и испытаний (включая виртуальные испытания). Он подтвердил, что в проекте затрагиваются как вопросы эффективности ССДК, так и аспекты взаимодействия ССДК с водителем (человеком).

69. Эксперт от Финляндии отметил безупречную работу группы, однако усомнился в том, следует ли в этих новых правилах ООН затрагивать вопросы, связанные с ССДК или УСПВ, поскольку под аббревиатурой ССДК может подразумеваться более высокий уровень автоматизации, так как в ней отсутствует упоминание о водителе. Он также отметил важное значение привлечения к этой работе Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1). Данную позицию поддержали эксперты от Швеции и Дании.

70. Эксперт от Российской Федерации, являющийся сопредседателем НРГ по УСПВ, уточнил, что предусматриваемые уровни автоматизации соответствуют уровням помощи, определенным в документе ECE/TRANS/WP.29/1040, и что группа разрабатывает рамки для официального утверждения систем, окружающих водителя; это будет полезно для промышленности и позволит уточнить ту помощь, которая может быть оказана водителю.

## **В. Правила № 79 ООН (оборудование рулевого управления)**

*Документация:* (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/7  
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/8  
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/9  
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/10  
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/11)  
неофициальные документы GRVA-11-17 и GRVA-11-43

71. GRVA приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/8 с поправками, содержащимися в документе GRVA-11-17 (воспроизведенном в приложении III), и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнений к поправкам серий 02, 03 и 04 к Правилам № 79 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2022 года.

72. GRVA приняла к сведению, что рассмотрение документов ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/9, ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/10 и ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/11 целевой группой по УСПВ все еще продолжается. Эксперт от АБЕРЕ снял с рассмотрения документ ECE/TRANS/WP.29/2021/7.

73. GRVA отметила, что секретариат выявил некоторые неточности в недавней поправке к Правилам № 79 ООН, как было отмечено в документе GRVA-11-43, и решил рассмотреть вопрос о поправке или дополнении на своей следующей сессии.

## **С. Прочие вопросы**

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

## **VIII. Система автоматического экстренного торможения (пункт 7 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/22  
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/23  
неофициальные документы GRVA-11-07, GRVA-11-20,  
GRVA-11-27 и GRVA-11-40

75. Эксперт от Японии, являющийся сопредседателем НРГ по системам автоматического экстренного торможения (САЭТ) транспортных средств категорий M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub>, сообщил (документ GRVA-11-20) о деятельности этой НРГ за период после сессии GRVA, состоявшейся в мае 2021 года. Он пояснил, что в течение

последующих двух лет группа намерена накопить соответствующий опыт, в том числе в области моделирования, и затем внести предложения по проведению испытаний методом моделирования.

76. Он отметил, что эта группа представила документ GRVA-11-07 с предложением по поправкам к предложению МОПАП ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/22.

77. Эксперт от Японии, являющийся главой делегации, предложил незначительные поправки к этому предложению. Эксперт от Канады предложил внести разъяснения с более точными ссылками на упомянутые в документе стандарты.

78. GRVA приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/22 с поправками, содержащимися в документе GRVA-11-40 (воспроизведенном в приложении IV), и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения к поправкам серий 00, 01 и 02 к Правилам № 152 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2022 года.

79. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/23 с предложением по аналогичным поправкам, касающимся серии 02.

80. GRVA приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/23 и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения к поправкам серии 02 к Правилам № 152 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2022 года.

81. GRVA приняла к сведению доклад о ходе работы НРГ по САЭТ в контексте транспортных средств большой грузоподъемности (GRVA-11-27). По просьбе этой группы GRVA вынесла рекомендации относительно положений, касающихся деактивации, и предложила согласовать их с предписаниями Правил № 152 ООН.

82. GRVA приняла к сведению и второй вопрос, связанный с толкованием условий проведения испытаний. GRVA просила специальную группу заинтересованных экспертов (СГЗИ) по Правилам № 157 ООН и целевую группу по УСПВ проверить эти условия в будущем и решила вновь обсудить эту проблему на следующей сессии GRVA.

## **IX. Правила № 13, 13-Н, 139, 140 ООН и ГТП № 8 ООН (пункт 8 повестки дня)**

### **A. Электронный контроль устойчивости**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/34  
(ECE/TRANS/WP.29/2020/99)  
неофициальный документ GRVA-11-41

83. Эксперт от Кореи, являющийся техническим спонсором по поправке к ГТП № 8 ООН, (см. документ ECE/TRANS/WP.29/2020/99), напомнил о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/34 (с поправками, содержащимися в документе GRVA-09-36), в котором приведено пересмотренное предложение по поправке к ГТП № 8 ООН, направленное на включение новых типов оборудования рулевого управления (системы с низким передаточным числом), в отношении которых невозможно обеспечить соблюдение требования об угле поворота в 270 градусов, предусмотренного в ходе испытания при движении «по усеченной синусоиде».

84. GRVA приняла к сведению устное сообщение эксперта от Республики Корея относительно его консультаций с Канадой и МОПАП в связи с предложением по поправкам к ГТП № 8 ООН.

85. Эксперт от Канады устно прокомментировал предложение по поправкам к этим ГТП, которое секретариат воспроизвел в документе GRVA-11-41.

86. GRVA решила возобновить рассмотрение этого пункта на своей следующей сессии.

## **В. Электромеханические тормоза**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/24

87. Эксперт от КСАОД кратко охарактеризовал документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/24. Он пояснил, что его организация просила участников работы GRVA присутствовать на неофициальном совещании, состоявшемся перед сессией GRVA, и что в адрес КСАОД от Договаривающихся сторон поступили некоторые предложения и замечания, которые ее члены хотели бы затронуть.

88. GRVA решила обсудить пересмотренное предложение на своей следующей сессии.

## **С. Уточнения**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/25  
неофициальные документы GRVA-11-06, GRVA-11-39  
и GRVA-11-42

89. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/25, содержащий предложение по поправке к положениям Правил № 13 ООН об электрическом стояночном тормозе, которые уже обсуждались на предыдущей сессии. Он обосновал необходимость внесения поправок новой серии, так как это предложение повлияет на конструкцию транспортных средств и, следовательно, потребуются предусмотреть соответствующие сроки.

90. Эксперт от Германии подтвердил, что его предыдущие замечания относительно автобусов нашли отражение в предложении, представленном на текущей сессии.

91. GRVA приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/25 (без квадратных скобок) и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта поправок серии 12 к Правилам № 13 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2022 года.

92. Эксперт от КСАОД представил документ GRVA-11-06 с предложением по поправке с целью решения проблем с установкой более мощных пружинных тормозных приводов на прицепах для обеспечения большего замедления в случае экстренного торможения, вызванного обрывом питающей магистрали между буксирующим транспортным средством и прицепом. GRVA поручила секретариату распространить документ GRVA-11-06 под официальным условным обозначением на ее следующей сессии.

93. Эксперт от МОПАП представил документ GRVA-11-42 с предложением по поправкам, нацеленным на разъяснение требований о срабатывании предупреждения в том случае, когда система стояночного тормоза автоматически задействуется для включения стояночного тормоза. GRVA поручила секретариату распространить документ GRVA-11-42 под официальным условным обозначением на ее следующей сессии.

94. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ GRVA-11-39 с предложением по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/2021/73, который недавно был принят WP.29 и AC.1. GRVA отметила, что в официальный документ, о котором сейчас Управление по правовым вопросам уведомило Договаривающиеся стороны, на данном этапе не могут вноситься поправки. GRVA поручила секретариату распространить документ GRVA-11-39 в качестве предложения по поправкам к Правилам № 13 ООН под официальным условным обозначением на следующей сессии.

## **X. Торможение мотоциклов (пункт 9 повестки дня)**

### **A. Глобальные технические правила № 3 ООН**

*Документация:* неофициальный документ GRVA-11-29

95. Эксперт от Италии сообщил GRVA (GRVA-11-29) о намерении его страны внести предложение по поправкам к ГТП № 3 ООН на следующей сессии Исполнительного комитета Соглашения 1998 (АС.3), на которой будет предложено адаптировать ГТП № 3 ООН с учетом технического прогресса и прогресса в области стандартизации путем введения положений о включении стоп-сигнала при рекуперативном торможении и обновления ссылки на стандарты ASTM, обеспечив возможность использования новой стандартной эталонной испытательной шины F2493 для измерения пикового коэффициента торможения (ПКТ). Он просил прокомментировать это предложение. Эксперт от Канады пояснил, что, по мнению его страны, необходимо проделать некоторую дальнейшую работу, например по определению, предложенному в пункте 2.25, и по другим аспектам.

### **B. Правила № 78 ООН**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/26  
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/27  
неофициальный документ GRVA-11-22

96. Эксперт от МАЗМ внес на рассмотрение документ GRVA-11-22, предусматривающий изменение текста документа ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/26 на основе поправок, касающихся включения стоп-сигналов. Он предложил GRVA согласовать пороговые значения для включения стоп-сигналов в контексте рекуперативного торможения в Правилах № 78 ООН с новыми положениями Правил № 13-Н ООН.

97. Эксперт от Японии заявил, что это предложение может быть поддержано. Вместе с тем он отметил, что вопросы автоматического торможения в нынешнем тексте Правил № 78 ООН не рассматриваются. Он указал, что в том случае, если в Правилах № 78 ООН будут включены положения об автоматическом торможении, потребуется обеспечить соответствие между Правилами № 78 ООН и Правилами № 13-Н ООН.

98. Эксперт от МАЗМ также представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/27 с предложением обновить ссылки на стандарты, которые недавно были пересмотрены.

99. GRVA приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/26 с поправками, содержащимися в документе GRVA-11-22 (воспроизведенном в приложении V), и документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/27. GRVA поручила секретариату представить их WP.29 и АС.1 в качестве проекта дополнения к Правилам № 78 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2022 года.

## **XI. Правила № 90 ООН (пункт 10 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/28  
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/29  
неофициальный документ GRVA-11-35

100. Эксперт от Италии внес на рассмотрение документ GRVA-11-35, в котором представлены документы ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/28 и ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/29. Он пояснил, что применение приложения 15 влечет за собой испытание значительного числа групп и, следовательно, непропорциональное увеличение нагрузки при испытаниях из-за критериев классификации.



101. GRVA приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/28 и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения к Правилам № 90 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2022 года.

102. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии усомнился в актуальности поправок, предложенных в таблице 1 документа ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/29. Эксперт от Италии вызвался передать более подробную информацию для рассмотрения на следующей сессии.

103. GRVA решила возобновить обсуждение документа ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/29 на своей двенадцатой сессии.

## **ХII. Обмен мнениями по вопросу о руководящих принципах и соответствующих национальных мероприятиях (пункт 11 повестки дня)**

*Документация:* неофициальные документы GRVA-11-19, GRVA-11-21 и GRVA-11-23

104. Эксперт от Франции внес на рассмотрение документ GRVA-11-23 с обзором французской директивы об условиях использования автоматизированных транспортных средств и вводе в эксплуатацию автоматизированных транспортных систем. Он пояснил, что эта директива охватывает уровни автоматизации вплоть до полностью автоматизированных систем при условии, что они находятся под наблюдением лица, осуществляющего дистанционный контроль, и развертываются на заранее определенных линиях или в заранее указанных зонах. Далее он заявил, что в директиве содержатся такие определения, как определение автоматизированной дорожно-транспортной системы (АДТС), и общие положения о безопасности для подобных систем, а также требования к водителю или лицу, осуществляющему дистанционный контроль, и конкретные принципы ответственности (включая уголовную), предусмотренные в постановлении 2021-443 от 14 апреля 2021 года. После его выступления представитель Японии просил уточнить область применения АДТС — как с точки зрения самой системы, так и ее взаимодействия с человеком, — а также аспекты эксплуатации аварийно-спасательных транспортных средств.

105. Эксперт от Германии внес на рассмотрение документ GRVA-11-19, содержащий подробные материалы о нормативном акте по автоматизированным системам вождения, принятом в Германии в 2021 году. Он подробно охарактеризовал различные варианты использования, требования к инфраструктуре и ОДД, технические предписания, а также аспекты официального утверждения и разрешения на использование в контексте эксплуатации. По представленным материалам были заданы вопросы экспертами от Китая (о сроках), от Италии (об использовании особых номерных знаков) и от Франции (о возможных определениях для автономных шаттлов). Эксперт от Германии отметил, что для уточнения деталей предполагается принять соответствующее постановление.

106. Эксперт от Китая внес на рассмотрение документ GRVA-11-21 с информацией о деятельности страны, проведенной в рамках ее стандартной автоматизированной системы вождения, в котором изложены подробные сведения об интеллектуальных и подключенных транспортных средствах и соответствующих общих технических требованиях к автоматизированным системам вождения, а также обращенные к GRVA следующие предложения и пожелания, обусловленные накопленным в Китае опытом: i) рассмотреть вопрос о подходе к транспортным средствам, эксплуатируемым как на дорогах общего пользования, так и в ограниченных зонах, ii) стимулировать органичное сочетание итогов деятельности ФТАТ и ВМАД, iii) разъяснить взаимосвязь между автоматизированными системами вождения и усовершенствованными системами помощи водителю, а также iv) регламентировать такие другие технологии или функции, как бортовая система позиционирования, в качестве базовой функции для автоматизированного вождения.

107. GRVA решила, что целевая группа по УСПВ могла бы подготовить документ с уточнением различий между АСВ и УСПВ. GRVA обсудила предложение ii), указанное выше, и решила, что эксперты НРГ по ФТАТ могли бы внести предложения относительно применения не только на автодорогах, но и в других условиях. GRVA отметила усилия по координации действий, предпринятые ФТАТ и ВМАД. В связи с пожеланием iv) GRVA напомнила, что отдает предпочтение регламентации аспектов эффективности, а не технологии. Эксперт от Международного союза электросвязи заявил о преимуществах разработки положений по оценке систем позиционирования для АСВ. GRVA напомнила, что любая Договаривающаяся сторона может внести предложение относительно деятельности в любой соответствующей области, и решила обсудить на своей следующей сессии вопрос о том, следует ли рассматривать такие аспекты регламентации, как эффективность технологий позиционирования.

### **XIII. Пересмотр 3 Соглашения 1958 года (пункт 12 повестки дня)**

#### **A. Осуществление соответствующих положений пересмотра 3 Соглашения 1958 года**

*Документация:* неофициальный документ GRVA-11-11

108. От имени НРГ по базе данных для обмена документацией по официальному утверждению типа (ДЕТА) эксперт от Германии внес на рассмотрение документ GRVA-11-11. Он сослался на приложение 5 в пересмотре 3 Соглашения 1958 года, в котором устанавливаются основы для использования так называемого универсального идентификатора (УИ). Он пояснил, что на основе деятельности Рабочей группы по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE) НРГ по ДЕТА занимается разработкой сводного документа, который может храниться в ДЕТА, для облегчения использования УИ. Он уточнил, что за определение содержания этого сводного документа будут отвечать вспомогательные органы WP.29 (РГ). Он напомнил, что важно определить, какие из правил не будут допускать использования УИ.

109. Эксперт от Российской Федерации внес предложение о том, чтобы МОПАП вынесла рекомендации относительно того, какие именно правила должны запрещать использование УИ.

110. GRVA просила секретариат и экспертов от МОПАП подготовить документ с перечнем правил, не допускающих использования УИ.

111. GRVA решила возобновить дискуссию по предлагаемому сводному документу на своей следующей сессии.

#### **B. Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства**

112. Заместитель Председателя GRVA пояснил, что никакой деятельности по международному официальному утверждению типа комплектного транспортного средства, которая требовала бы обсуждения в ходе сессии, не проводится.

### **XIV. Соображения о правах человека, влияющие на деятельность GRVA (пункт 13 повестки дня)**

113. Секретарь напомнил о контексте этого пункта повестки дня, включенного с учетом письма Генерального секретаря Парламентской ассамблеи Совета Европы, в котором сообщается о ее резолюции 2346 от 27 октября 2020 года. Он также напомнил о работе WP.29, АС.2 и GRVA, проделанной по этому пункту, включая сбор соответствующих документов Договаривающихся сторон и соответствующих

организаций по вопросу о соображениях о правах человека, влияющих на деятельность GRVA.

114. GRVA приняла к сведению поступившие в секретариат сообщения об автоматизированных/автономных и подключенных транспортных средствах и их потенциальном воздействии на права человека.

115. GRVA приняла к сведению, что готовится ответное письмо. GRVA решила пока исключить этот пункт из своей повестки дня.

## **XV. Выборы должностных лиц (пункт 14 повестки дня)**

116. В соответствии с правилом 37 правил процедуры (документ TRANS/WP.29/690 с внесенными в него поправками) GRVA предложила избрать должностных лиц.

117. Г-н Р. Дамм (Германия) был избран Председателем сессий GRVA в 2022 году. Г-жа Ч. Чэнь (Китай) и г-н Т. Онода (Япония) были избраны заместителями Председателя для сессий GRVA в 2022 году.

## **XVI. Прочие вопросы (пункт 15 повестки дня)**

### **A. Перечень приоритетов, касающихся деятельности GRVA**

*Документация:* неофициальные документы GRVA-11-09 и GRVA-11-28

118. GRVA рассмотрела документ GRVA-11-09 с копией проекта документа, содержащего программу работы WP.29 на 2022 год.

119. GRVA рассмотрела документ GRVA-11-28, содержащий поправки к строке, посвященной деятельности в контексте УСПВ, охарактеризованной в документе GRVA-11-09.

120. Эксперт от Китая, являющаяся заместителем Председателя GRVA, предложила внести разъяснения во избежание дублирования деятельности по УСПВ и ФТФТ. Эксперты от Соединенных Штатов Америки и Франции поддержали это предложение. GRVA рассмотрела замечание в рамках пункта 11 повестки дня.

121. Эксперт от Соединенных Штатов Америки просил включить в документ текст, касающийся СХДАВ и РДС.

122. Эксперт от Японии просил отметить его страну в качестве инициатора деятельности по САЭТ наряду с Германией.

123. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии просил применительно к строке, касающейся АСУП, указать следующий предельный срок: до июня 2022 года.

124. Эксперт от Германии поддержал это предложение, отметив, что инициатором деятельности в области АСУП следует отметить также Европейскую комиссию.

125. Секретарь предложил согласовать дату истечения мандата НРГ по вопросам кибербезопасности и БПС со сроками, оговоренными на уровне WP.29 (ноябрь 2022 года).

126. GRVA поручила секретариату передать эти предложения секретарю WP.29.

### **B. Рамочный документ по автоматизированным/автономным транспортным средствам (ФДАВ)**

*Документация:* (ECE/TRANS/WP.29/2021/151)

127. Секретариат сообщил о работе WP.29 по обновлению рамочного документа по автоматизированным/автономным транспортным средствам (ФДАВ), проделанной на

сессии в июне 2021 года, и о подготовке WP.29 официального документа для окончательного утверждения в ноябре 2021 года. GRVA рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/2021/151 и подтвердила, что квадратные скобки на строке, касающейся деятельности по СХДАВ, могут быть сняты.

### **С. Рассмотрение предложения НРГ по периодическому техническому осмотру**

*Документация:* (ECE/TRANS/WP.29/2021/148)

128. Секретарь напомнил о цели документа ECE/TRANS/WP.29/2021/148, озаглавленного «Предложение по рамочному документу по соблюдению требований в течение всего срока службы транспортного средства», который был распространен среди всех вспомогательных органов WP.29 (см. ECE/TRANS/WP.29/1159, п. 112).

129. Эксперт от МОПАП запросил уточнения о цели этого документа. Он отметил, что положения этого документа выходят за рамки периодического технического осмотра. Он пояснил, что речь идет о дублировании деятельности, которая уже налажена GRVA в таких других областях, как разработка требований об эффективном диапазоне работы датчиков в течение всего срока службы. Он заявил, что некоторые определения требуют дальнейшего рассмотрения.

130. Эксперт от СК также запросил информацию о цели этого документа.

131. Эксперт от Российской Федерации уточнил, что этот документ представляет собой заявление. Он сообщил, что на рис. 1 приведены уточнения относительно цели документа, проблем, которые могут возникнуть, элементов оценки соответствия и набора различных правовых рамок и обязательств.

132. Эксперт от Германии заявил, что для рассмотрения этого документа требуется более продолжительное время.

133. GRVA приняла к сведению, что следует обсудить некоторые определения, и решила, что этот документ следует пересмотреть для указания его цели и содержащегося в нем предложения на международном уровне, а также на уровне WP.29 наряду с последствиями, которые, как предполагается, будет иметь его применение для РГ. GRVA решила вновь обсудить документ на своей сессии в январе 2022 года.

### **Д. Осуществление стратегии Комитета по внутреннему транспорту в период 2020–2030 годов**

*Документация:* (ECE/TRANS/2021/3)

134. Секретарь напомнил о принятии стратегии Комитета по внутреннему транспорту на период 2020–2030 годов и об условиях наблюдения за ее осуществлением (ECE/TRANS/2021/3). Он просил делегации передать замечания.

### **Е. Организация совещаний**

135. Секретариат напомнил о стремлении GRVA организовать в 2022 году совещания за пределами Женевы. Он отметил динамику пандемии, указав, что такие совещания едва ли можно будет организовать.

136. GRVA решила предусмотреть проведение совещаний за пределами Женевы в 2023 году.

## Г. Прочие вопросы

*Документация:* неофициальный документ GRVA-11-26

137. Секретариат представил документ GRVA-11-26, содержащий публикацию (брошюру), которую ЕЭК ООН распространит в течение следующих месяцев и которая посвящена техническим разработкам и реакции правительств на международном уровне в контексте УСПВ и АСВ. Эксперт от Франции задал вопрос о том, нельзя ли выпустить эту публикацию также и на французском языке.

138. GRVA одобрила проект публикации ЕЭК ООН, озаглавленной «Все, что вам нужно знать об автоматизированных транспортных средствах», и решила, что делегациям следует передать свои замечания до 15 октября 2021 года.

139. Председатель сообщил, что неделю тому назад был приглашен на сессию WP.1. Он пояснил, что Председатель WP.1 просил GRVA рассмотреть вопрос об организации с WP.1 в 2022 году совместного мероприятия, с тем чтобы специалисты по безопасности дорожного движения могли обменяться мнениями и опытом в контексте происходящего в последнее время стремительного технического прогресса. Он также сообщил, что WP.1 отметил весьма высокую результативность работы GRVA. Согласно его сообщению, он разъяснил поэтапный подход, выбранный GRVA на основе знаний, которыми располагают ее группы экспертов, указав, что GRVA нецелесообразно ждать, например, пять лет, наблюдая за тем, как развиваются технологии в этой области.

140. Секретариат отметил, что деятельность GRVA является одним из направлений работы ЕЭК ООН, которые в наилучшей степени освещаются СМИ<sup>1</sup>.

141. Эксперт от Соединенных Штатов Америки отметила, что WP.1 мог бы извлечь уроки из деятельности GRVA. Она пояснила, что более эффективному взаимопониманию содействуют не публичные мероприятия, а обмены технической информацией. Она внесла предложение о том, чтобы в случае организации какого-либо публичного мероприятия это мероприятие включала в первую очередь технический и уж затем публичный сегмент. Эксперт от Канады поддержал ее позицию. Он предложил вначале уточнить цель и ожидаемые итоги совместной сессии. Эксперт от Франции поддержал эту позицию. Эксперт от Российской Федерации указал технические аспекты для обмена информацией с WP.1. Он подчеркнул несоответствие терминологии, используемой обеими органами, и необходимость решения этого вопроса. Эксперт от МОПАП также отметил необходимость уточнения цели и значения публичного мероприятия.

142. Согласно поступившему запросу, секретарь напомнил о деятельности исполнительной целевой группы по трем аспектам, включая определения. Он упомянул о том, что эта целевая группа не созывалась с 2019 года. Он отметил предложение эксперта от Канады (ECE/TRANS/WP.1/2020/3), касающееся стимулирования сотрудничества между WP.1 и WP.29 и одобренное GRVA и WP.29. Он указал, что, по его мнению, участие Председателя GRVA в работе WP.1 соответствует духу этого документа.

143. GRVA позитивно прореагировала на предложение WP.1 организовать общую (публичную) сессию в 2022 году. GRVA решила, что ее Председатель проконсультируется с Административным комитетом по координации работы (АС.2) и WP.29 перед направлением WP.1 соответствующего ответа.

<sup>1</sup> По подсчетам информационного подразделения ЕЭК ООН на охват деятельности GRVA в СМИ в летний период 2022 года пришлось 25 % усилий СМИ по охвату всей деятельности ЕЭК ООН (число сообщений СМИ), что составляет две трети от общего числа статей, выявленных этим подразделением.

## Приложение I

[ТОЛЬКО НА АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ]

### List of informal documents (GRVA-11-...) considered during the session

No.	(Author) Title	Follow-up
1	(Chair) Running order of the eleventh session	B
2	(Secretariat) Updated and consolidated agenda for the 11th GRVA session (incl. informal documents received until 27 September 2021 4.30pm)	A
3	(Secretariat) Artificial Intelligence and Vehicle Regulations	C
4	(ISO) Copy of ISO/DIS 21448:2021 provided by the ISO secretariat	B
5	(CS/OTA) Report on the work of the IWG on cyber security and over-the-air updates	B
6	(CLEPA) Proposal for Supplement 19 to the 11 series of amendments to UN Regulation No. 13 (Heavy vehicle braking)	B
7	(AEBS for M <sub>1</sub> /N <sub>1</sub> ) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/22	B
8	(EDR/DSSAD - UNR.157) Proposal to amend GRVA-10-36 (ECE/TRANS/WP.29/2021/143)	A
9	(WP.29/AC.2) Draft Programme of Work document for 2022	B
9r1	(Secretariat) GRVA input on the draft WP.29 Programme of Work for 2022 (based on draft ECE/TRANS/WP.29/2022/1)	A
10	(Secretariat) Highlights from the (hybrid) June 2021 session of WP.29 /AC.1 /AC.2 /AC.3 /AC.4	B
11	(IWG on DETA) Proposal for a DETA extension to improve the use of the UNIQUE IDENTIFIER for UN Regulations	B
12	(Secretariat) Virtual meeting participation guidelines and information	B
13	(ISO) ISO PAS 8800 Road Vehicles - Safety and Artificial Intelligence	B
14	(ISO) ISO TS 5083 Road Vehicles - Safety for automated driving systems - design verification and validation	B
15	(CITA/FSD) Remote access to in-vehicle data - CITA's way forward	B
16	(TF on ADAS) Report of the TF on ADAS to the 11th GRVA	B
17	(TF on ADAS) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/8	A
18	(NTSEL/UNECE) Questions and Answers/Comments in Session A derived from the Workshop on the implementation of UN Regulation No. 155 (8 July 2021)	B
19	(Germany) German Act Amending the Road Traffic Act and the Compulsory Insurance Act – Act on Autonomous Driving	B
20	(AEBS for M <sub>1</sub> /N <sub>1</sub> ) Report from the IWG on AEBS (M <sub>1</sub> /N <sub>1</sub> )	B
21	(China) Introduction of China's automated driving standard system planning and proposal for GRVA	B
22	(IMMA) Proposal to amend ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/26	A
23	(France) French Decree on automated vehicles' conditions of use and automated road transport systems' commissioning - overview	B
24	(FRAV) Consolidation of FRAV working papers	B
25	(FRAV) FRAV Status Report to the 11th GRVA session	B
26	(UNECE) Draft brochure titled "All you should know about Automated Vehicles, technical progress and regulatory activities"	B
27r1	(AEBS-HDV) Status and Outlook	B
28	(ADAS) Proposal for amendments to GRVA-11-09	B

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
29	(Italy) Proposal for Amendment 4 to Global Technical Regulation No. 3 (Motorcycle braking)	B
30	(Secretariat) Presentation introducing GRVA-11-03	B
31	(EDR/DSSAD) Progress report	B
32	(SIG R157) Update from the Special Interest Group on UN Regulation No. 157	B
33	(SIG R157) Proposal to amend ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/31	B
34	(SDC4SS) Presentation of the Self driving coalition for safer streets	B
35	(Italy) Proposal for a revision of UN Regulation No. 90	B
36	(ISO) The Safety of the Intended Function	B
37	(VMAD) Status report of the IWG on VMAD*	B
38	(France) Grand Défi Program on “Trustworthy & Industrial AI”	B
39	(CLEPA/OICA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/2021/73	B
40	(Secretariat) Proposal for amendments to UN Regulation No. 152 based on ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/22 and GRVA-11-07	A
41	(Secretariat) Reproduction of the proposal to amend GRVA-09-36 by Canada	B
42	(CLEPA/OICA) Proposal to amend UN Regulation No. 13 (Heavy vehicle braking)	B
43	(OICA) Inaccuracies in UN Regulation No. 79	B

*Notes:*

Administrative follow-up, for the secretariat, with the informal documents:

- A Adopted, submitted to WP.29 for consideration at its March 2021 session;
- B Consideration completed.
- C Revised version to be prepared by the secretariat.

## Приложение II

### Перечень неофициальных рабочих групп, подотчетных GRVA (по состоянию на октябрь 2021 года)

<i>Неофициальная рабочая группа</i>	<i>Председатель/Сопредседатель</i>	<i>Страна</i>	<i>Окончание срока действия мандата</i>
Функциональные требования для автоматизированных и автономных транспортных средств (ФТАТ)	Г-жа Ч. Чэнь <sup>1</sup> Г-н Р. Дамм <sup>1</sup> Г-н Е. Вондимне <sup>1</sup>	Китай Германия США	Июль 2022 года
Методы валидации для автоматизированного вождения (ВМАД)	Г-н И. Соу <sup>1</sup> Г-н Т. Онода <sup>1</sup> Г-н П. Стрикволд <sup>1</sup>	Канада Япония Нидерланды	Июль 2022 года
Кибербезопасность и беспроводное обновление программного обеспечения (КБ/БПС)	Г-н Т. Ниикунни <sup>1</sup> Г-н Д. Хэндли <sup>1</sup> Г-жа М. Версэйл <sup>1</sup>	Япония США США	Ноябрь 2022 года
Регистратор данных о событиях/ системы хранения данных для автоматизированного вождения (РДС/СХДАВ)	Г-н Т. Гейтин <sup>1</sup> Г-н Т. Токай <sup>1</sup> Г-жа Дж. Доэрти <sup>1</sup>	Нидерланды Япония США	Июнь 2024 года
Системы автоматического экстренного торможения (САЭТ) для транспортных средств категорий M <sub>1</sub> и N <sub>1</sub>	Г-н А. Лягранж <sup>1</sup> Г-н Т. Хиросе <sup>1</sup>	ЕК Япония	Февраль 2022 года
Системы автоматического экстренного торможения (САЭТ) для большегрузных транспортных средств	Г-н П. Зайнигер <sup>1</sup> Г-н Т. Хиросе <sup>1</sup>	Германия Япония	Февраль 2022 года

<sup>1</sup> Сопредседатели НРГ.

<sup>2</sup> Даты действия мандатов в настоящее время пересматриваются WP.29 в ходе обзора Рамочного документа по автоматизированным транспортным средствам.



## Приложение III

### Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/8

Принято на основе документа GRVA-11-17 (см. п. 72)

Пункт 5.6.2.2.3 изменить следующим образом:

«5.6.2.2.3 Когда система достигает граничных условий, указанных в пункте 5.6.2.3.1.1 настоящих Правил (например, указанного максимального бокового ускорения  $a_{u_{max}}$ ), при отсутствии какого-либо воздействия на рулевое управление со стороны водителя и одновременном пересечении одной из передних шин транспортного средства маркировки полосы движения, система не должна допускать внезапного прекращения поддержки обеспечения рулевого управления, оказывая помощь водителю в той мере, насколько это возможно, согласно концепции безопасности изготовителя транспортного средства, и должна четко информировать его о своем состоянии посредством оптического сигнала, а также дополнительного акустического или тактильного предупредительного сигнала.

В случае транспортных средств... Правил № 130 ООН».

## Приложение IV

### Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/22

Принято на основе документа GRVA-11-40 (см. п. 78)

Пункт 2.13 изменить следующим образом (в том числе изменить нумерацию прежней сноски 3):

«2.13 “сухая дорога, обеспечивающая хорошее сцепление” означает дорогу с достаточным номинальным<sup>2</sup> пиковым коэффициентом торможения (ПКТ) 0,9, на которой может достигаться:

- a) среднее значение предельного замедления не менее 9 м/с<sup>2</sup> или
- b) расчетное максимальное значение замедления соответствующего транспортного средства, в зависимости от того, какая величина меньше».

Сноска 2, изменить нумерацию на 3.

Сноска 3, изменить нумерацию на 2.

Пункт 2.14 изменить следующим образом:

«2.14 “достаточный номинальный пиковый коэффициент торможения (ПКТ)” означает показатель сцепления шины с поверхностью дороги, измеряемый на основе максимального замедления катящейся шины коэффициент трения с поверхностью дороги, равный:

- a) 0,9 при измерении с использованием эталонной испытательной шины, соответствующей стандарту E1136-19 Американского общества по испытаниям и материалам (ASTM), по методу ASTM E1337-19 на скорости 40 миль/ч;
- b) 1,017 при измерении с использованием либо
  - i) эталонной испытательной шины, соответствующей стандарту F2493-20 Американского общества по испытаниям и материалам (ASTM), по методу ASTM E1337-19 на скорости 40 миль/ч; либо
  - ii) метода определения значения коэффициента k, указанного в добавлении 2 к приложению 6 к Правилам № 13-Н ООН».

Включить новый пункт 2.18 следующего содержания:

«2.18 “среднее значение предельного замедления ( $d_m$ )” рассчитывают как отношение среднего замедления к расстоянию в интервале  $v_b$ – $v_e$  по следующей формуле:

$$d_m = \frac{v_b^2 - v_e^2}{25,92(s_e - s_b)},$$

где:

$v_0$  — начальная скорость транспортного средства в км/ч;

$v_b$  — скорость транспортного средства при 0,8  $v_0$  в км/ч;

$v_e$  — скорость транспортного средства при 0,1  $v_0$  в км/ч;

$s_b$  — расстояние, пройденное между  $v_0$  и  $v_b$ , в метрах;

$s_e$  — расстояние, пройденное между  $v_0$  и  $v_e$ , в метрах.

**Скорость и расстояние определяют с помощью измерительных приборов с точностью  $\pm 1\%$  при скорости, предписанной для данного испытания. Среднее значение  $d_m$  может определяться при помощи других способов, помимо измерения скорости и расстояния; в этом случае среднее значение  $d_m$  определяют с точностью  $\pm 3\%$ ».**

*Примечание: нумерацию пунктов в определениях выше, возможно, необходимо исправить в соответствии с поправками предыдущей серии.*

Пункт 5.2.1.4 изменить следующим образом:

«5.2.1.4 Снижение скорости путем запроса на применение тормоза

При отсутствии со стороны водителя действий, приводящих к вмешательству по смыслу пункта 5.3.2, САЭТ должна быть способна достигать относительной скорости при ударе, которая не выше максимальной относительной скорости при ударе, как показано в нижеследующей таблице:

- a) при столкновениях с незащищенными ограждением и постоянно движущимися или неподвижными объектами;
- b) на ровных, горизонтальных и сухих дорогах, **обеспечивающих хорошее сцепление;**
- c) при максимальной массе и массе в снаряженном состоянии;
- d) в ситуациях, когда продольные центральные плоскости транспортного средства смещены не более чем на 0,2 м;
- e) в условиях окружающего освещения не менее 1000 лк без ослепляющего воздействия на датчики (например, без прямого ослепляющего солнечного света);
- f) при отсутствии погодных условий, которые влияли бы на динамические характеристики транспортного средства (например, отсутствие бури, температура не ниже 0 °C); и
- g) при движении по прямой без искривления траектории и без поворота на перекрестке.

Признается, что...».

Пункт 5.2.2.4 изменить следующим образом:

«5.2.2.4 Снижение скорости путем запроса на применение тормоза

При отсутствии со стороны водителя действий, приводящих к вмешательству по смыслу пункта 5.3.2, САЭТ должна быть способна достигать скорости при ударе, которая не выше максимальной относительной скорости при ударе, как показано в следующей таблице:

- a) при перпендикулярном пересечении дороги не защищенными ограждением пешеходами со скоростью горизонтального перемещения не более 5 км/ч;
- b) в недвусмысленных ситуациях (например, при наличии немногочисленных пешеходов);
- c) на ровных, горизонтальных и сухих дорогах, **обеспечивающих хорошее сцепление;**
- d) при максимальной массе и массе в снаряженном состоянии;
- e) в ситуациях, когда ожидаемая точка удара смещена не более чем на 0,2 м по отношению к продольной центральной плоскости транспортного средства;

- f) в условиях окружающего освещения не менее 2000 лк без ослепляющего воздействия на датчики (например, без прямого ослепляющего солнечного света);
- g) при отсутствии погодных условий, которые влияли бы на динамические характеристики транспортного средства (например, отсутствие бури, температура не ниже 0 °C); и
- h) при движении по прямой без искривления траектории и без поворота на перекрестке.

Признается, что...».

Пункт 6.1.1 изменить следующим образом (в том числе **изменив нумерацию** сноски 3):

## «6. Процедура испытания

6.1 Процедура испытания

6.1.1 Испытание проводится на гладкой, сухой, бетонной или асфальтовой ~~поверхности~~ **дороге**, обеспечивающей хорошее сцепление

~~6.1.1.1 Испытательная поверхность дорожного покрытия должна обладать номинальным<sup>2</sup> пиковым коэффициентом торможения (ПКТ) 0,9, если не оговорено иное, при измерении с использованием одного из двух методов:~~

~~6.1.1.2 метода E1136, принятого Американским обществом по испытаниям и материалам (ASTM) с использованием стандартной испытательной шины в соответствии с методом E1337-90 ASTM на скорости 40 миль/ч; или~~

~~6.1.1.3 метода определения значения коэффициента k, указанного в добавлении 2 к приложению 6 к Правилам № 13 Н.~~

~~6.1.1.4 Испытательная поверхность должна иметь равномерный уклон от 0 до 1 %».~~

Пункт 6.3.1 изменить следующим образом:

«6.3.1 Объект, используемый в ходе испытания на обнаружение транспортного средства, должен представлять собой обычный легковой автомобиль массового производства категории M<sub>1</sub> ~~AA-типа седан~~ либо в качестве альтернативы мягкий объект, ~~представляющий такое транспортное средство~~ **соответствующий пассажирскому транспортному средству** с точки зрения его характеристик для обнаружения, используемых в системе датчиков САЭТ, которая подлежит испытанию, в соответствии с ~~ISO 19206-3:2020~~ **ISO 19206-3:2021**. Контрольной точкой для определения местоположения транспортного средства должна быть наиболее удаленная в заднем направлении точка на осевой линии транспортного средства».

## Приложение V

### Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/26

Принято на основе документа GRVA-11-22 (см. п. 99)

Пункты 2.31–2.32, изменить нумерацию следующим образом:

- «2.31 “Сигнал торможения” означает логический сигнал, указывающий тот момент, когда требуется или допускается включение стоп-сигнала, как это предусмотрено в пункте 5.1.17 настоящих Правил.
- 2.32 “Система электрического рекуперативного торможения” означает систему торможения, которая в ходе замедления позволяет преобразовывать кинетическую энергию транспортного средства в электрическую и не является частью системы рабочего тормоза.
- 2.31.33 “Деактивация антиблокировочной тормозной системы” означает перевод системы в состояние, при котором она более не отвечает техническим требованиям, указанным в пункте 9 приложения 3 к настоящим Правилам».

Пункт 5.1.17.2 изменить следующим образом:

- «5.1.17.2 кроме того, в случае транспортных средств, ~~приводимых в движение исключительно с помощью электрической тяги и~~ оснащенных системами электрического рекуперативного торможения, ~~определенными в пункте 2.32 настоящих Правил~~, которые создают тормозное усилие при отпуске устройства управления акселератором, сигнал торможения инициируется также в соответствии со следующими предписаниями<sup>4</sup>:

<i>Замедление транспортного средства путем рекуперативного торможения</i>	<i>Подача сигнала</i>
$\leq 0,7 \text{ м/с}^2$	Сигнал не подается
$> 0,7 \text{ м/с}^2 \text{ и } \leq 1,3 \text{ м/с}^2$	Сигнал может подаваться
$> 1,3 \text{ м/с}^2$	Сигнал подается

~~Во всех случаях сигнал деактивируется не позднее того момента, когда замедление снижается до значения менее  $0,7 \text{ м/с}^2$ .\*~~

~~\* В момент предоставления официального утверждения типа соответствие этому требованию должно быть подтверждено изготовителем транспортного средства.~~

~~После срабатывания сигнал подается до тех пор, пока сохраняется потребность в замедлении. Однако сигнал может подаваться при остановке.~~

**Во избежание быстрых изменений сигнала, приводящих к мерцанию стоп-сигналов, должны применяться соответствующие меры (например, гистерезис переключения, усреднение, временная задержка).**

<sup>4</sup> В момент предоставления официального утверждения типа соответствие этому требованию должно быть подтверждено изготовителем транспортного средства».

*Включить новый пункт 5.1.17.3 следующего содержания:*

**«5.1.17.3** После срабатывания сигнал подается до тех пор, пока сохраняется потребность в замедлении путем электрического рекуперативного торможения. Вместе с тем сигнал может подавляться при остановке. Сигнал не подается, если замедление вызвано исключительно естественным торможением двигателя, сопротивлением воздуха/сопротивлением качению и/или уклоном дороги».

---