


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**
Пятнадцатая сессия

Женева, 23–27 января 2023 года

**Доклад Рабочей группы по автоматизированным/
автономным и подключенным транспортным средствам
о работе ее пятнадцатой 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 ноябре 2022 года (пункт 2 повестки дня)	6	5
IV. Искусственный интеллект в транспортных средствах (пункт 3 повестки дня)	7–17	5
V. Автоматизированные/автономные и подключенные транспортные средства (пункт 4 повестки дня)	18–47	6
A. Результаты работы неофициальной рабочей группы по функциональным требованиям для автоматизированных и автономных транспортных средств	18–20	6
B. Результаты работы неофициальной рабочей группы по методам валидации для автоматизированного вождения	21–23	7
C. Результаты работы неофициальной рабочей группы по регистратору данных о событиях/системам хранения данных для автоматизированного вождения	24–25	7
D. Правила ООН, касающиеся автоматизированных систем удержания в полосе движения	26–28	8
E. Координация работы по автоматизации между рабочими группами (РГ)	29–37	8
1. Обзор глобальных технических правил ООН и правил ООН	29–30	8



2.	Сотрудничество с Глобальным форумом по безопасности дорожного движения	31–37	8
F.	Прочие вопросы	38–47	9
VI.	Подключенные транспортные средства (пункт 5 повестки дня)	48–86	10
A.	Кибербезопасность и защита данных	48–72	10
1.	Доклад о ходе работы НРГ по КБ/БПС	48–54	10
2.	Осуществление положений о кибербезопасности	55–60	11
3.	Документ о толковании Правил № 155 ООН	61–69	12
4.	Сельскохозяйственные транспортные средства	70–72	12
B.	Вопросы, касающиеся обновлений программного обеспечения и беспроводной связи	73	13
C.	Передача данных и коммуникационные возможности транспортных средств	74–80	13
D.	Прочие вопросы	81–86	14
VII.	Современные системы помощи водителю и Правила № 79 ООН (пункт 6 повестки дня)	87–103	14
A.	Современные системы помощи водителю	87–93	14
B.	Правила № 79 ООН (оборудование рулевого управления)	94–98	15
C.	Прочие вопросы	99–103	16
VIII.	Система автоматического экстренного торможения (пункт 7 повестки дня)	104–106	16
IX.	Правила ООН №№ 13, 13-Н, 139, 140 и ГТП № 8 ООН (пункт 8 повестки дня)	107–117	17
A.	Электронный контроль устойчивости	107–110	17
B.	Электромеханические тормоза	111–115	17
C.	Пояснения	116–117	18
X.	Торможение мотоциклов (пункт 9 повестки дня)	118–122	18
A.	Глобальные технические правила № 3 ООН	119	18
B.	Правила № 78 ООН	120–122	19
XI.	Правила № 90 ООН (пункт 10 повестки дня)	123–128	19
XII.	Обмен мнениями по вопросу о руководящих принципах и соответствующих национальных мероприятиях (пункт 11 повестки дня)	129–130	20
XIII.	Пересмотр 3 Соглашения 1958 года (пункт 12 повестки дня)	131–135	20
A.	Осуществление соответствующих положений Пересмотра 3 Соглашения 1958 года	131–134	20
B.	Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства	135	21
XIV.	Прочие вопросы (пункт 13 повестки дня)	136–139	21
A.	Организация совещаний	136–137	21
B.	Прочие вопросы	138	21
C.	Выражение признательности	139	21
Приложения			
I	Перечень неофициальных документов (GRVA-15-...), рассмотренных в ходе сессии		22
II	Перечень неофициальных рабочих групп, подотчетных GRVA (по состоянию на январь 2023 года)		25

III	Пересмотренные положения о круге ведения целевой группы по современным системам помощи водителю	26
IV	Круг ведения неофициальной рабочей группы по управлению разгоном при ошибочном нажатии педали акселератора	29
V	Принятые поправки к первоначальному тексту Правил № 155 ООН (кибербезопасность и система управления кибербезопасностью)	31
VI	Заявления государств-членов, представленные в секретариат для воспроизведения в докладе о работе сессии	32

I. Участники

1. Рабочая группа по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) провела свою сессию, которая была организована из Женевы, 23–27 января 2023 года. Сопровождение 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, Венгрии, Германии, Дании, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Республики Корея, Российской Федерации, Сингапура, Словакии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (СК), Соединенных Штатов Америки (США), Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии. Кроме того, в работе сессии принял участие эксперт от Европейской комиссии (ЕК).

2. В работе сессии также приняли участие эксперты от следующих неправительственных (НПО) и международных организаций: Американского совета по автомобильной политике (АСАП), Европейской ассоциации по вопросам электромобильности (АВЕРЕ), Международной ассоциации изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП), 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 ассоциации производителей шин и резины (ЕТРМА), Европейской технической ассоциации по вопросам шин и ободьев колес (ЕТОПОК), Европейского совета по транспортной безопасности (ЕСТБ), Европейской ассоциации производителей двигателей внутреннего сгорания (ЕВРОМОТ), Федерации европейских предприятий по производству фрикционных материалов (ФЕПФМ), Международной автомобильной федерации (ФИА), Международной федерации дистрибьютеров автомобильных компонентов (ФИГИЭФА), Института «Форум 21», Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), Международной организации по стандартизации (ИСО), Международного союза электросвязи (МСЭ, представитель которого также выступал от имени Международной федерации обществ автомобильных инженеров (ФИСИТА) и Сообщества специалистов по глобальной системе позиционирования (GPS)), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), организации «САЕ интернэшнл», Ассоциации по обеспечению США энергией в будущем (САФЕ) и Всемирной ассоциации производителей велосипедов (ВБИА).

3. Открывая заседание, Председатель приветствовал 100 делегатов, присутствующих в зале заседаний, и участников, которые подключились дистанционно посредством системы телеконференций, спонсируемой Китайским центром интернационализации автомобильных стандартов (базируется в Женеве).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/1
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/1/Add.1
неофициальные документы GRVA-15-01 и GRVA-15-02/Rev.1

4. GRVA рассмотрела предварительную повестку дня, подготовленную к своей пятнадцатой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/1 и Add.1). GRVA утвердила ее без изменений в том виде, в каком она воспроизведена в документе GRVA-15-02/Rev.1 со ссылками на все неофициальные документы, поступившие до 23 января 2023 года. (Все неофициальные документы перечислены в приложении I к настоящему докладу. В приложении II содержится перечень неофициальных рабочих групп (НРГ), подотчетных GRVA.)

5. GRVA утвердила также порядок рассмотрения пунктов повестки дня сессии (документ GRVA-15-01).

III. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в ноябре 2022 года (пункт 2 повестки дня)

Документация: (ECE/TRANS/WP.29/1168)
неофициальный документ GRVA-15-03

6. Секретариат представил документ GRVA-15-03 с указанием основных вопросов, рассмотренных на сессии WP.29 в ноябре 2022 года и имеющих отношение к GRVA. Представитель секретариата сообщил, что более подробные сведения содержатся в докладе о работе сессии ECE/TRANS/WP.29/1168. Он проинформировал GRVA о деятельности других групп, занимающихся смежными вопросами, в частности Группы экспертов по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении. Эксперт от Соединенных Штатов Америки призвал экспертов ознакомиться с документом, упомянутым секретарем. Председатель просил секретариат предоставить GRVA список пунктов, определенных в ходе совместной сессии НРГ по функциональным требованиям для автоматизированных/автономных транспортных средств (ФРАВ) и неофициальной группы экспертов по автоматизированному вождению (НГЭАВ) Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1) (см. GRVA-15-47). GRVA приняла к сведению сообщение секретариата.

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

Документация: неофициальные документы GRVA-15-04 и GRVA-15-39

7. Эксперт от ФИА представил документ GRVA-15-04 и изложил основанную на документе GRVA-11-03 точку зрения ФИА на искусственный интеллект (ИИ) в контексте правил, касающихся транспортных средств, который включает справочную записку по ИИ на транспортных средствах, а также проект руководства по использованию ИИ на транспортных средствах. Он пояснил, что подготовка документа началась по итогам двустороннего обмена мнениями с представителями отрасли. Он высказал мнения, касающиеся роли потребителя или водителя в данном контексте, необходимой прозрачности в ходе официального утверждения типа систем со встроенным модулем ИИ и предположительного содержания обсуждений GRVA, касающихся ИИ на транспортных средствах.

8. Эксперт от МОПАП приветствовал обмен мнениями с ФИА. Он пояснил, что МОПАП доработала свой документ, содержащий определения и предложения по дальнейшим действиям. Он вызвался представить пересмотренный документ с определениями, относящимися к ИИ, для рассмотрения на следующей сессии. Эксперт сообщил, что представит точку зрения МОПАП на сессии GRVA в мае 2023 года.

9. Эксперт от МСЭ напомнил, что МСЭ является органом Организации Объединенных Наций, специализирующимся на информационно-коммуникационных технологиях и координирующим масштабную инициативу Организации Объединенных Наций «Искусственный интеллект во благо», в рамках которой, в частности, действует Оперативная группа по ИИ для автономизированного вождения. Он пояснил, что МСЭ готов работать с МОПАП по этому вопросу.

10. Эксперт от Канады предложил продолжить сотрудничество по этому пункту на сессиях НРГ по вопросам кибербезопасности и беспроводной связи (КБ/БПС), отметив риск, связанный с уязвимостями системы кибербезопасности, относящимися к ИИ. Эксперт от МОПАП пояснил, что проблема ИИ выходит за рамки кибербезопасности.

11. GRVA решила, что риски кибербезопасности, связанные с ИИ, должны рассматриваться НРГ по КБ/БПС.

12. Эксперт от МСАТ поинтересовался, распространяется ли работа GRVA только на легковые автомобили и транспортные средства малой грузоподъемности. Эксперт от ФИА пояснил, что различия между категориями автомобилей не проводятся. GRVA напомнила, что Правила № 157 ООН распространяются также и на транспортные средства большой грузоподъемности.

13. Эксперт от Франции представил (содержащееся в документе GRVA-15-39) обновление документа GRVA-11-39, касающегося связанной с ИИ деятельности во Франции. Он подробно рассказал о деятельности в рамках проекта «Большой вызов», связанной с оценкой эффективности и рассматриваемыми в данный момент вариантами использования, т. е. транспортными средствами с уровнем автоматизации 4 и роботами-доставщиками.

14. GRVA обсудила потенциальную сферу деятельности WP.29, связанную с ИИ в контексте правил, касающихся транспортных средств. Эксперт от МСЭ предложил сосредоточиться на приложениях автоматизированных систем вождения (АСВ). GRVA обсудила группы, которые потенциально могли бы заняться этим вопросом, например НРГ по КБ/БПС и НРГ по интеллектуальным транспортным системам (ИТС) в рамках WP.29.

15. GRVA решила продолжить свою работу по ИИ в контексте правил, касающихся транспортных средств, в соответствии с мандатом, полученным от WP.29 (GRVA-08-10), с целью информирования АС.2 о результатах в июне 2023 года.

16. Эксперт от Германии предложил GRVA сосредоточиться на подготовке резолюции.

17. GRVA предложила делегациям заранее представить свои документы по ИИ, с тем чтобы они смогли подготовиться к обсуждению в мае 2023 года.

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-15-35/Rev.1 и GRVA-15-36

18. Эксперт от Соединенных Штатов Америки, сопредседатель НРГ по ФРАВ, представил документ GRVA-15-36/Rev.1 с докладом о ходе работы группы. Он рассказал о промежуточных результатах, которые ожидаются от группы в течение следующих шести месяцев, подробно описал текущую деятельность по критериям эффективности динамической задачи управления (ДЗУ), упомянул о координации усилий с НРГ по методам валидации для автоматизированного вождения (ВМАД) посредством использования матрицы требований к АСВ и методов валидации и сообщил о рабочем совещании НГЭАВ/НРГ по ФРАВ, которое состоялось 7–8 ноября 2022 года в Гааге (Нидерланды) и на котором были определены четыре области, представляющие общий интерес.

19. Он указал на документ GRVA-15-36, в котором представлен проект терминов и определений, связанных с деятельностью WP.29.

20. GRVA одобрила доклад о ходе работы НРГ по ФРАВ.

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

Документация: неофициальные документы GRVA-15-26 и GRVA-15-38

21. Эксперт от Нидерландов, сопредседатель НРГ по ВМАД, представил документ GRVA-15-38, содержащий краткий обзор работы и ожидаемых результатов до июня 2024 года, доклад о деятельности НРГ по ВМАД после окончания сессии GRVA в сентябре 2022 года, соображения относительно сотрудничества НРГ по ФРАВ и НРГ по ВМАД, а также объявление о будущих совещаниях НРГ по ВМАД. Он отметил состоявшееся в декабре 2022 года в Токио (Япония) совещание, которое было превосходно организовано Министерством земли, инфраструктуры, транспорта и туризма (МЗИТТ) и Японским центром интернационализации автомобильных стандартов (ЯЦИАС) и дополнено интересным симпозиумом в последний день отведенной на совещание недели.

22. Эксперт от Канады, сопредседатель НРГ по ВМАД, отметил менее широкую, чем на прошлых совещаниях различных НРГ, представленность отрасли. Он выразил удивление этим фактом и заявил, что это вступает в противоречие с масштабной «дорожной картой», которую предложили представители отрасли. Он отметил приверженность договаривающихся сторон участию в совещаниях в целях продвижения работы и выразил надежду, что отрасль также подтвердит свою готовность участвовать в этих мероприятиях, чтобы поддержать группу экспертными знаниями, которые помогут достичь установленных до 2025 года целей, предложенных представителями отрасли. Эксперт заметил, что в рамках совещания в Токио была предоставлена возможность провести заседание с экспертами НРГ по ФРАВ и НРГ по ВМАД, а также совещание небольшой группы для обсуждения интеграции итогов работы НРГ по ФРАВ и НРГ по ВМАД, что привело к составлению матрицы интеграции (см. пункт 18). GRVA одобрила доклад о ходе этой работы.

23. GRVA одобрила проделанную группой работу, отраженную в документе GRVA-15-26, который является обновленным вариантом документа ECE/TRANS/WP.29/2022/58 «Новый метод оценки/испытаний для автоматизированного вождения (НМОИ) — Руководство по валидации автоматизированной системы вождения (АСВ)» GRVA поручила секретариату представить документ GRVA-15-26 WP.29 на своей сессии в марте 2023 года.

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

Документация: неофициальный документ GRVA-15-31

24. Эксперт от Соединенных Штатов Америки, являющаяся сопредседателем НРГ по регистратору данных о событиях (РДС)/системам хранения данных для автоматизированного вождения (СХДАВ), представила документ GRVA-15-31 с обновленной информацией о достигнутом группой прогрессе. Она упомянула о продолжающемся обсуждении группой цели и задач СХДАВ. Она также отметила плодотворный обмен мнениями на основе докладов о национальном опыте Германии и Китая, а также докладов МОПАП и «CAE интернэшнл». Эксперт подчеркнула, что группа в качестве своей основной деятельности сосредоточилась на обсуждении элементов данных, подлежащих регистрации, за которым следует обсуждение требований к аппаратному обеспечению. Она объявила о следующем совещании, которое запланировано на 31 января 2023 года. GRVA одобрила доклад о ходе этой работы.

25. Эксперт от Китая подробно рассказала, что разработка китайского внутреннего стандарта находится на этапе общественного обсуждения. Она указала, что в стране рассматривалась возможность записи потоков аудио- и видеоданных в салоне транспортного средства. Она пояснила, что в результате обсуждения технических и

практических вопросов неофициальной группой было доказано, что процедура аудио- и видеозаписи недостаточно развита для целей мониторинга безопасности во время вождения, а также может быть связана с трудностями в плане конфиденциальности. Эксперт разъяснила цель стандарта, состоящую в мониторинге технических характеристик, а также оценке и реконструкции аварий. Она предложила представить группе обновленную информацию на следующем совещании.

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

26. Председатель напомнил о высказанном на сессии WP.29 в июне 2022 года предложении эксперта от Нидерландов пересмотреть название Правил № 157 ООН. Эксперт от Нидерландов пояснил, что цель их комментария была общей и состояла в том, чтобы призвать вспомогательные органы WP.29 при работе над названиями правил учитывать их ожидаемое или потенциальное дальнейшее развитие.

27. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, руководящий деятельностью специальной группы заинтересованных экспертов, занимающейся Правилами № 157 ООН, по запросу пояснил, что в отношении разработки документа о толковании Правил № 157 ООН пока ничего не согласовано. Он приветствовал любые возможные материалы и вызвался провести совещание после их получения.

28. GRVA отложила обсуждение этого пункта до следующей сессии.

E. Координация работы по автоматизации между рабочими группами (РГ)

Документация: неофициальные документы GRVA-15-37 и GRVA-15-47

1. Обзор глобальных технических правил ООН и правил ООН

29. Эксперт от Франции представил документ GRVA-15-37. Он напомнил о просьбе WP.29 провести обзор глобальных технических правил (ГТП) ООН и правил ООН на предмет их пригодности для автоматизированных систем вождения. Он разъяснил ожидаемые изменения характеристик транспортных средств и роли водителя в связи с появлением АСВ. Он подробно рассказал о деятельности целевой группы по пригодности правил и глобальных технических правил, находящихся в ведении GRVA, для АСВ (ЦГ по ПАСВ) и сообщил о завершении первой высокоуровневой оценки ГТП и правил ООН, находящихся в ведении GRVA. Он упомянул о следующих этапах работы, которые уже были начаты либо завершены благодаря платформе для коллективной работы. GRVA одобрила доклад о ходе этой работы. Эксперты от Германии и Нидерландов представили GRVA обновленную информацию о ходе работы аналогичных целевых групп, действующих в рамках других вспомогательных органов WP.29.

30. По просьбе эксперта от Соединенных Штатов Америки эксперт от Франции представил свои соображения по поводу сроков и синхронизации работы с другими целевыми группами. Он сообщил, что срок до июня 2023 года является весьма жестким, но все же выполнимым.

2. Сотрудничество с Глобальным форумом по безопасности дорожного движения

31. Эксперт от МОПАП, выполняющий функции секретаря НГЭАВ, ознакомил участников с итогами совместного рабочего совещания НРГ по ФРАВ и НГЭАВ. Он изложил список вопросов, представляющих общий интерес, который был составлен в ходе рабочего совещания и воспроизведен в документе GRVA-15-47.

32. Эксперт от Канады выразил озабоченность по поводу этого направления деятельности. Он спросил, ведет ли НГЭАВ деятельность согласно мандату от WP.1.

Он подчеркнул, что рабочее совещание выходит за рамки ее мандата. Он предложил обсуждать сотрудничество с WP.1 на уровне WP.29.

33. Эксперт от ЕСТБ заявил, что удивлен заявлениями об озабоченности. Он поинтересовался, зачем чинить бюрократические препоны для такого взаимодействия, и подчеркнул, что его следует приветствовать, а не критиковать.

34. Эксперт от Канады прояснил недопонимание: он напомнил о своей приверженности сотрудничеству между двумя указанными группами. Он пояснил, что ожидает определения целей, задач, сроков и планов на уровне Рабочей группы в целях поддержки этого сотрудничества.

35. GRVA решила не торопиться и рассматривать вопросы, входящие в сферу деятельности GRVA. GRVA отметила третий пункт перечня («Электронный формат правил дорожного движения») и напомнила о соответствующем предложении МСЭ разместить все правила дорожного движения в центральной базе данных. GRVA прокомментировала, что нагрузка по обеспечению необходимого качества данных ляжет на договаривающиеся стороны.

36. GRVA приняла к сведению текущую деятельность АС.2 в отношении сотрудничества между WP.1 и WP.29 и тот факт, что некоторые делегации подчеркивают важность структурирования этой деятельности.

37. GRVA приняла к сведению итоги совместного рабочего совещания НРГ по ФРАВ и НГЭАВ (GRVA-15-47) и рекомендовала WP.29 дать указания о последующих шагах в отношении сотрудничества между WP.1 и WP.29.

Е. Прочие вопросы

Документация: неофициальные документы GRVA-15-15/Rev.2 и GRVA-15-34

38. Эксперт от МСЭ представил документ GRVA-15-15/Rev.2, касающийся определения статуса транспортного средства с АСВ на основе радиосвязи в качестве альтернативы варианту световой сигнализации, который в настоящее время рассматривается Рабочей группой по вопросам освещения и световой сигнализации. Он напомнил об обсуждениях, состоявшихся на рабочем совещании НРГ по ФРАВ и НГЭАВ (см. п. 31 выше), согласно которым на данном этапе внешний световой сигнал не является предпочтительным вариантом для определения статуса транспортного средства с АСВ.

39. GRVA решила передать документ GRVA-15-15/Rev.2 НРГ по ИТС, чтобы его можно было рассмотреть в рамках деятельности, касающейся связи между транспортными средствами.

40. Эксперт от МОПАП представил документ GRVA-15-34, в котором, с одной стороны, приветствуется работа, проделанная НРГ по ФРАВ и НРГ по ВМАД, а с другой стороны, содержится призыв к разработке плана регулирующих мер. Он предложил GRVA определить: а) содержание деятельности НРГ по ФРАВ и НРГ по ВМАД, которое может быть полезно для разработки глобальных технических правил ООН; б) содержание, которое будет полезно для разработки проекта правил ООН; и с) дополнительное содержание, которое пока не охвачено деятельностью НРГ по ФРАВ или НРГ по ВМАД, но которое будет необходимо в целях нормотворчества. Эксперт подчеркнул важность составления и выполнения планов и поэтому предложил создать целевую группу для решения этих задач.

41. Эксперт от Нидерландов, сопредседатель НРГ по ВМАД, в целом не возражал против достижения этих целей. Он указал на масштабный план отрасли по разработке системы глобальной сертификации АСВ, а также на ожидаемые задержки по причине отсутствия вклада со стороны отрасли. Он предположил, что создание новой целевой группы будет отвлекать НРГ по ФРАВ и НРГ по ВМАД от текущей работы.

42. Эксперт из Франции разделил выраженную представителями отрасли озабоченность в отношении потенциально отсутствующих вопросов и графиков.

Он выразил мнение о том, что разработка набора норм подразумевает создание редакционной группы. Он подчеркнул важность рассмотрения категорий транспортных средств и спросил, могут ли представители отрасли сообщить о своих потребностях в этой области.

43. Эксперт от Канады, сопредседатель НРГ по ВМАД, предложил сохранить нынешний общий подход, который технологически нейтрален и не привязан к конкретным соглашениям. Он подтвердил, что Канада не будет поддерживать создание дополнительной целевой группы.

44. Эксперт от Европейской комиссии поинтересовалась, сколько ресурсов (времени) потребуется для выполнения просьбы представителей отрасли и могут ли они провести совещание небольшой группы для обсуждения этих вопросов. Она сообщила, что подгруппа 3 НРГ по ВМАД рассматривала этот вопрос, но не завершила обсуждение за отсутствием соответствующего мандата.

45. Эксперт от МОПАП приветствовал полученные ответы. Он ответил на вопрос, касающийся категорий транспортных средств, и сообщил, что представители отрасли уже определили транспортные средства, которые в будущем не будут подпадать под существующие категории, и в настоящее время завершают подготовку предложений о способах привязки требований к конкретным категориям транспортных средств. В ответ на вопрос Канады он сообщил, что в отношении правил, касающихся АСВ, по-прежнему отсутствуют как обязательства, так и четкая схема дальнейших действий. Он заявил, что без соответствующих правил такие транспортные средства не могут эксплуатироваться на дорогах. Эксперт приветствовал разработку матрицы (см. пункт 18). Он высказался за разработку плана по решению таких вопросов, как требования к аудиторской проверке и требования к системе управления безопасностью. Он приветствовал предложение Европейской комиссии и заявил, что необходимо четкое обязательство договаривающихся сторон в отношении будущей деятельности, основанной на результатах работы НРГ по ФРАВ и НРГ по ВМАД.

46. GRVA напомнила, что текущие итоги деятельности НРГ по ФРАВ и НРГ по ВМАД недостаточно четко сформулированы для целей регулирования, а время, предоставленное в рамках двухлетнего мандата, должно быть использовано для подготовки тщательно обдуманного текста.

47. GRVA выразила готовность сотрудничать с GRSG в рамках деятельности, связанной с определением категорий транспортных средств в контексте АСВ.

VI. Подключенные транспортные средства (пункт 5 повестки дня)

A. Кибербезопасность и защита данных

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/5
неофициальные документы GRVA-15-05, GRVA-15-06,
GRVA-15-18, GRVA-15-21, GRVA-15-27, GRVA-15-28,
GRVA-15-42, GRVA-15-45 и GRVA-15-46

1. Доклад о ходе работы НРГ по КБ/БПС

48. Эксперт от Японии, сопредседатель НРГ по КБ/БПС, внес на рассмотрение документ GRVA-15-42 (доклад о ходе работы), в котором представлены документы GRVA-15-05 (предложение по поправкам к Правилам № 155 ООН) и GRVA-15-06 (поправки к документу о толковании Правил № 155 ООН). Эксперт от Франции поддержал оба предложения. Эксперт от МОПАП упомянул о распространенном среди участников группы вопросе относительно обновлений программного обеспечения для установки на уже зарегистрированных транспортных средствах. Эксперт от Германии сообщил GRVA, что в его стране уже определены категории

обновлений программного обеспечения для установки на уже зарегистрированных транспортных средствах (подробную информацию см. в пункте 73 ниже).

49. GRVA приняла документ GRVA-15-05, воспроизведенный в приложении V, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения к Правилам № 155 ООН для рассмотрения и голосования в июне 2023 года.

50. GRVA напомнила, что WP.29 продлил мандат НРГ по КБ/БПС до ноября 2024 года, и обсудила план работы группы.

51. Эксперт от Канады напомнил о своем предложении по пункту 3 повестки дня. Эксперт от Германии поддержал идею о расширении сферы деятельности группы. Эксперт от Франции заявил, что его страна поддерживает деятельность неофициальной рабочей группы и рабочие совещания, организованные экспертом от Японии и секретарем. Эксперт от МОПАП также выразил поддержку деятельности неофициальной рабочей группы.

52. Эксперт от Японии, сопредседатель НРГ, отметил решения GRVA о разработке рабочего плана по обновлению положений о круге ведения (КВ) группы.

53. GRVA отметила, что г-н Д. Хэндли покидает пост сопредседателя группы, и решила, что его заменит г-н Д. Ханна.

54. GRVA просила НРГ по КБ/БПС разработать обновленные положения о круге ведения с перечнем направлений деятельности и соответствующим графиком (на срок до ноября 2024 года с возможным продлением) до начала следующей сессии GRVA и предложила всем делегациям подготовиться к их обсуждению.

2. Осуществление положений о кибербезопасности

55. Эксперт от Японии, занимающийся организацией рабочих совещаний по осуществлению Правил № 155 ООН, представил документ GRVA-15-28, содержащий перечень поднятых вопросов, а также представленных ответов и комментариев участников. Он предложил в ближайшем будущем преобразовать таблицу в официальный рабочий документ. Эксперты от Германии, Италии и Франции выразили поддержку этой деятельности и высказались за то, чтобы приложить таблицу к документу о толковании Правил № 155 ООН.

56. Эксперт от Канады сообщил, что в его стране был выпущен Канадский инструмент оценки кибербезопасности транспортных средств (VCAT) — инструмент добровольной самооценки, разработанный для того, чтобы помочь изготовителям транспортных средств и поставщикам первого и второго уровней оценить эффективность и устойчивость систем кибербезопасности своих транспортных средств и их компонентов.

57. GRVA выразила надежду на разработку ГТП ООН по этому вопросу и приветствовала обмен идеями и опытом.

58. Эксперт от Китая напомнил о цели рабочего совещания по кибербезопасности, которое было организовано совместно с договаривающимися сторонами соглашений 1958 и 1998 годов и в результате которого была получена полезная информация. Он предложил продолжить такой обмен мнениями.

59. GRVA приветствовала представленный экспертом от Японии доклад (GRVA-15-27) об итогах рабочих совещаний по осуществлению Правил № 155 ООН.

60. GRVA приветствовала продолжение проведения рабочих совещаний, касающихся осуществления правил ООН №№ 155 и 156. Учитывая наличие документа (GRVA-15-28) для целей соглашений 1958 и 1998 годов и растущую интенсивность глобального сотрудничества в области кибербезопасности и управления программным обеспечением, GRVA также призвала к проведению рабочих совещаний с участием договаривающихся сторон обоих соглашений.

3. Документ о толковании Правил № 155 ООН

61. Эксперт от Франции представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/5, направленный на разъяснение возможности признания свидетельств о соответствии системы обеспечения кибербезопасности, выданных другими договаривающимися сторонами. Он упомянул о работе по обновлению первоначальной формулировки пояснения, проделанной на последнем рабочем совещании. Он представил итоги рабочего совещания, воспроизведенные в документе GRVA-15-21.

62. GRVA приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/5 с поправками, содержащимися в документах GRVA-15-21 и GRVA-15-06. GRVA поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве поправки к документу о толковании Правил № 155 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2023 года.

63. Эксперт от «CAE интернэшнл» представил документы GRVA-15-46 и GRVA-15-18, касающиеся потенциального конструкционного ограничения в связи с толкованием приложения 5 к Правилам № 155 ООН. Он признал, что этот вопрос рассматривается НРГ по КБ/БПС, но призвал GRVA пересмотреть его. Он пояснил, что криптографическая аутентификация может быть приемлемым решением для смягчения последствий спуфинга сигналов Глобальной навигационной спутниковой системы (ГНСС) (например, сообщений V2X-связи, сообщений ГНСС), однако до широкомасштабного внедрения этой технологии на производственном уровне этот пример не следует включать в перечень.

64. Эксперт от МСЭ еще раз пояснил техническую сторону вопроса и подтвердил, что технология пока не внедрена.

65. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии посчитал, что возникло определенное недопонимание, поскольку Правила № 155 ООН не предписывают использование каких бы то ни было технологий.

66. Эксперт от Соединенных Штатов Америки напомнил о высказанных к настоящему моменту соображениях: а) указанный метод недоступен для использования; б) альтернативные методы не упоминаются; и с) другие технологии могут достичь такого же уровня эффективности.

67. Эксперт от Европейской комиссии согласился пересмотреть этот вопрос.

68. Эксперт от «CAE интернэшнл» подтвердил, что в самих Правилах не предписывается использование технологии, однако пояснил, что на практике пример может превратиться в требование, как в случае с поставщиком второго уровня.

69. GRVA решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей сессии в мае 2023 года.

4. Сельскохозяйственные транспортные средства

70. Эксперт от СЕМА представил документ GRVA-15-45 и проинформировал GRVA о деятельности своей организации в области кибербезопасности. Он проинформировал GRVA о положении дел в Европе в связи с Правилами № 155 ООН и принятым в 2022 году Законом Европейского союза (ЕС) о киберустойчивости (ЗКУ). Он сравнил эти два правовых документа и заявил, что в ЗКУ на цепочку поставок возлагается большая ответственность, чем в Правилах № 155 ООН и что в основе ЗКУ лежит самосертификация.

71. Эксперт от Германии отметил существенные различия между этими двумя документами, один из которых является общим/горизонтальным, а другой — вертикальным/секторальным. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии согласился с Германией и заявил, что хотел бы видеть надлежащие инструменты регулирования кибербезопасности, распространяющиеся на сельскохозяйственные транспортные средства. Он заявил, что горизонтальное регулирование весьма уместно для бытовых приборов и подключенных игрушек, но не для сельскохозяйственных транспортных средств. С этим утверждением согласился и эксперт от Дании. Он рекомендовал добавить транспортные средства категории Т.

Он также предложил исключить буксируемые транспортные средства категории S. Эксперт от Италии предложил отложить рассмотрение этого пункта до мая 2023 года.

72. GRVA решила возобновить обсуждение вопроса о включении в Правила № 155 ООН положений, касающихся сельскохозяйственных транспортных средств, в мае 2023 года. Некоторые европейские стороны решили провести оценку влияния ЗКУ ЕС на сектор сельскохозяйственных транспортных средств и машин до начала сессии в мае 2023 года.

В. Вопросы, касающиеся обновлений программного обеспечения и беспроводной связи

73. Эксперт от Германии пояснил, что обновление программного обеспечения уже зарегистрированных транспортных средств может потребовать проведения мероприятий на национальном уровне. Он сообщил, что немецкий орган по официальному утверждению типа определил шесть соответствующих вариантов обновления программного обеспечения в случае уже зарегистрированных транспортных средств, а также соответствующие способы его реализации. Он предоставил URL-адрес: https://www.kba.de/EN/Themen_en/Typgenehmigung_en/Typgenehmigungserteilung_en/Cyber_SoftwareUpdate_en/Cyber_SoftwareUpdate_node_en.html.

С. Передача данных и коммуникационные возможности транспортных средств

Документация: неофициальные документы GRVA-15-13 и GRVA-15-40

74. Эксперт от Японии, сопредседатель НРГ по ИТС, напомнил, что эксперт от Китая на сессии в сентябре 2022 года предложил GRVA согласовать технические требования к коммуникации между транспортными средствами. Он представил документ GRVA-15-40, пояснив, что WP.29 поручил НРГ по ИТС изучить потенциальную роль WP.29 и его вспомогательных органов в работе, касающейся коммуникации между транспортными средствами. Он подробно рассказал об обсуждениях в ходе специальной сессии НРГ по ИТС, которая состоялась 17 января 2023 года. Он пояснил, что сопредседатели НРГ по ИТС в марте 2023 года предложат WP.29 создать в рамках НРГ по ИТС целевую группу для более подробного рассмотрения потенциальной роли WP.29 в этой области.

75. Эксперт от Нидерландов высоко оценил итоги работы январской сессии НРГ по ИТС. Он поинтересовался, не будет ли вопрос о технологиях коммуникации между транспортными средствами (V2V) и о коммуникационных возможностях транспортных средств в целом выходить за рамки сферы деятельности WP.29 по причине роли инфраструктуры в этой области.

76. Эксперт от Германии заявил, что разработки руководящих принципов по вопросу коммуникации между транспортными средствами будет недостаточно и потребуются правила. Он также предложил в первоочередном порядке заниматься V2V.

77. Эксперт от Китая согласился с Германией и упомянул о технологии подключения транспортных средств к любому объекту (V2X).

78. Эксперт от МОПАП согласился с тем, что в первую очередь можно рассмотреть V2V. Однако он заявил, что при работе над V2V будет полезно помнить о V2X, поскольку это может помочь в будущем.

79. Эксперт от МСЭ предложил рассмотреть предложение Китая, признав, что V2V относится к ведению WP.29. Он предложил сосредоточить положение о круге ведения группы на вопросах V2V.

80. Эксперт от МСЭ представил документ GRVA-15-13, сообщив GRVA о деятельности Сектора радиосвязи МСЭ в сфере V2X.

D. Прочие вопросы

Документация: неофициальные документы GRVA-15-16, GRVA-15-16/Add.1, GRVA-15-16/Add.2 и GRVA 15-16/Add.3

81. Эксперт от ИСО представил документ GRVA-15-16 (с добавлениями), касающийся автоматизированных систем вождения и правил дорожного движения. Он спросил, каким образом автоматизированное транспортное средство должно быть осведомлено о правилах дорожного движения в любой момент времени, в конкретном месте дороги, в конкретный день, в конкретное время и в отношении конкретной категории транспортных средств. Согласно его заявлению, несколько дорожных администраций пришли к выводу о том, что для достижения этой цели правила движения должны быть доступны в электронном виде. Эксперт представил концепцию управления электронными правилами дорожного движения (МЕТР).

82. GRVA поинтересовалась, будет ли этот вопрос также представлен WP.1.

83. Эксперт от Норвегии спросил, являются ли электронные правила движения необходимым условием для разработки АСВ.

84. Эксперт от МОПАП заявил о важности правил дорожного движения для проектировщиков и изготовителей транспортных средств, поскольку они должны быть встроены в алгоритмы. По его оценкам, процессы внедрения АСВ и обеспечения централизованного доступа к правилам дорожного движения будут происходить постепенно.

85. Эксперт от Нидерландов отметил, что наличие набора правил, хранящегося в централизованном месте, будет способствовать процессу сертификации, однако не является обязательным условием для внедрения АСВ.

86. Эксперт от МСЭ поддержал заявление МОПАП.

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

A. Современные системы помощи водителю

Документация: неофициальные документы GRVA-15-43 и GRVA-15-44

87. Председатель целевой группы по современным системам помощи водителю (ДКАС) сообщил о прогрессе, достигнутом группой в разработке проекта новых Правил ООН, касающихся систем помощи водителю в управлении (ДКАС). Он подробно описал потенциальные преимущества систем, позволяющих отрывать руки от рулевого колеса, дополнив их соображениями в отношении сохранения зрительного контроля. Он рассказал о прогрессе, достигнутом группой в составлении проекта основного документа и в разработке процедуры валидации ДКАС. Председатель отметил, что ряд вопросов по-прежнему не решен, и в связи с этим предложил внести изменения в перечень ожидаемых результатов и сроков работы целевой группы по ДКАС (см. GRVA-15-43). Он также сообщил о содержательной презентации DCAS-17-05, которая была подготовлена Германской ассоциацией автомобильной промышленности (ВДА), являющейся членом МОПАП, и посвящена ее исследованиям в области ДКАС.

88. Эксперт от МСЭ, выступая от имени ФИСИТА, заявил, что направление деятельности, связанное с ДКАС, в настоящее время является одним из наиболее важных итогов работы GRVA.

89. Эксперт от МОПАП вызвался дать ответ на любые вопросы, связанные с исследованием ВДА, если таковые возникнут. Эксперт от Нидерландов подтвердил заинтересованность своей страны в разделении работы по АСВ и ДКАС.

90. Эксперт от Японии заявил, что сохранение зрительного контроля является важной темой, и выразил надежду на получение дополнительной информации. Он приветствовал результаты научных исследований в этой области и призвал экспертов проводить анализ данных об авариях, поскольку он облегчит работу договаривающихся сторон. Эксперт согласился обсудить систему мониторинга состояния водителя (СМСВ) на заседании целевой группы.

91. Эксперт от Дании предупредил, что СМСВ может подразумевать наличие видеокамер, и выразил обеспокоенность по поводу наблюдения за людьми и других вопросов, связанных с конфиденциальностью. Эксперт от МОПАП отметил, что видеокамеры, направленные на водителя, были внедрены в транспортные средства вследствие принятия в Европе в 2019 году Регламента об общей безопасности транспортных средств, и заявил, что они соответствуют действующим в ЕС правилам в отношении конфиденциальности данных.

92. Эксперты от Германии, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Японии и АБЕРЕ обсудили стратегии работы со схожими положениями Правил № 79 ООН и новых правил относительно ДКАС, направленные на то, чтобы убедиться, что одни правила не используются для обхода положений других (более новых) правил. Эксперт от Франции сравнил это обсуждение с обсуждением, которое состоялось в Рабочей группе по пассивной безопасности (GRSP) и касалось детских удерживающих систем, регламентированных Правилами № 44 ООН, а затем Правилами № 129 ООН.

93. GRVA решила возобновить рассмотрение этой темы на своей следующей сессии. GRVA также согласовала пересмотренный график, содержащийся в Положении о круге ведения группы и воспроизведенный в приложении III.

В. Правила № 79 ООН (оборудование рулевого управления)

Документация: (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/9
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/10,
GRVA-14-24/Rev.1 и GRVA-14-25)
неофициальные документы GRVA-15-09, GRVA-15-30,
GRVA-15-52, GRVA-15-53 и GRVA-15-54

94. Эксперт от МОПАП предложил снять с рассмотрения документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2011/9, несмотря на то, что содержание предложения по-прежнему актуально и важно для его организации. Аналогичным образом эксперт от АБЕРЕ снял с рассмотрения документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2011/10. GRVA решила, что задачей целевой группы по ДКАС будет в том числе и решение данных вопросов.

95. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/6 с поправками, содержащимися в документе GRVA-15-30. Он напомнил о контексте этого предложения, которое уже обсуждалось на четырнадцатой сессии GRVA. Он упомянул, что в ответ на предложение его организации поступили замечания (GRVA-15-09), ответом на которые стали поправки, содержащиеся в документе GRVA-15-52. Секретариат зачитал письмо отсутствующего эксперта от Швеции, который заявил о поддержке документа ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/6 с поправками, содержащимися в документе GRVA-15-09.

96. Эксперт от МОПАП представил документ GRVA-15-53, содержащий дополнительные положения об автоматическом переходе в режим ожидания. GRVA решила, что одним из вариантов подтверждения того, что транспортное средство уже выехало на обычную полосу движения, является «подходящая отсрочка срабатывания», однако GRVA не смогла определить фиксированное значение ее длительности и поэтому решила, что такое значение может быть предметом согласования между изготовителем и технической службой в ходе официального утверждения.

97. По итогам обсуждений GRVA достигла согласия в отношении документа GRVA-15-54 и решила отметить в настоящем докладе обоснование и контекст, связанные с документом GRVA-15-53 и кратко изложенные в пункте 96 выше.

98. GRVA приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/6 с поправками, внесенными согласно документу GRVA-15-54, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве дополнения к поправкам серий 03 и 04 к Правилам № 79 ООН (оборудование рулевого управления) для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2023 года.

С. Прочие вопросы

Документация: неофициальные документы GRVA-15-07/Rev.3 и GRVA-15-22

99. Эксперт от Японии представил итоги (GRVA-15-22) предварительного совещания, организованного для подготовки проекта круга ведения новой НРГ по управлению разгоном при ошибочном нажатии педали акселератора (АКПЕ). Он представил документ GRVA-15-07, содержащий проект круга ведения, который подготовила группа.

100. Эксперт от МОПАП заявил, что в случае принятия положительного решения о создании группы будет поддерживать ее работу. Он предложил группе обдумать различия между системой автоматического экстренного торможения (САЭТ) и АКПЕ; необходимость включения в сферу деятельности группы транспортных средств категории N_1 (которыми часто управляют профессиональные водители); совместимость такой системы с конвенциями, касающимися безопасности дорожного движения и находящимися в ведении WP.1; и необходимость дальнейшего рассмотрения данных, полученных от других договаривающихся сторон. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии поддержал документ GRVA-15-07. Он призвал экспертов обмениваться данными и анализировать их в целях поддержки работы НРГ. Он отметил, что благодаря проведенному в Лондоне первоначальному анализу данных удалось определить, что такие системы могут быть полезны и профессиональным водителям, и поэтому рекомендовал сразу не исключать определенные категории транспортных средств.

101. Эксперт от Японии пояснил, что основное различие между САЭТ и АКПЕ состоит в рабочей скорости. Он указал на пункт 3 проекта КВ, в котором упоминается возможность пересмотра Женевского соглашения и Венской конвенции о дорожном движении в случае необходимости.

102. В неофициальном документе GRVA-15-07/Rev.1 сообщалось о назначении представителей Германии и Японии сопредседателями группы, а представителя МОПАП ее секретарем. В документе GRVA-15-07/Rev.2 МОПАП предпринял попытку направлять работу группы, касающуюся других категорий транспортных средств (помимо M_1 и N_1).

103. GRVA решила запросить одобрение учреждения НРГ по управлению разгоном при ошибочном нажатии педали акселератора (АКПЕ) на сессии WP.29 в марте 2023 года. GRVA приняла подготовленный секретариатом документ GRVA-15-07/Rev.3, воспроизведенный в приложении IV к настоящему докладу, в качестве положения о круге ведения и правил процедуры для НРГ по АКПЕ.

VIII. Системы автоматического экстренного торможения (пункт 7 повестки дня)

Документация: (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/24)
неофициальные документы GRVA-15-19, GRVA-15-20,
GRVA-15-50 и GRVA-15-51

104. Эксперт от Франции внес на рассмотрение документ GRVA-15-20, в котором представлен документ GRVA-15-19, содержащий предложение по поправке к

Правилам № 152 ООН, направленной на введение положений о компьютерном моделировании динамических испытаний. Он разъяснил историю этого предложения. Эксперт от Японии отметил, что в данных обстоятельствах необходимо учитывать реальные условия вождения, и что для определения требований к валидации САЭТ, вероятно, понадобится больше физических испытаний, чем необходимо в настоящее время.

105. GRVA рассмотрела подготовленные секретариатом проекты консолидации Правил № 152 ООН (GRVA-15-50 и GRVA-15-51) и представила свои комментарии.

106. GRVA решила сохранить в повестке дня своей следующей сессии документы ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/24 (предложение по новым правилам ООН, касающимся городской системы экстренного торможения), а также GRVA-15-19 и GRVA-15-20 (виртуальные испытания САЭТ).

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

A. Электронный контроль устойчивости

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/2
неофициальные документы GRVA-15-55 и GRVA-15-56

107. Эксперт от Франции представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/2, содержащий предложение в обязательном порядке предусматривать оснащение автобетоносмесителей категории N₃ с четырьмя осями электронной функцией обеспечения устойчивости. Он подчеркнул, что с учетом трудностей, связанных со ссылкой на «автобетоносмесители» в Правилах, нынешнее предложение состоит в том, чтобы привести ссылку на все транспортные средства с четырьмя осями и двумя приводными задними осями в контексте их обязательного оснащения электронной функцией обеспечения устойчивости.

108. GRVA приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/2 с поправками, внесенными согласно документу GRVA-15-56, в качестве проекта предложения по поправкам серии 13 к Правилам № 13 ООН (торможение большегрузных транспортных средств) и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения и проведения голосования в июне 2023 года.

109. Эксперт от МОПАП представил документ GRVA-15-55, который содержит предложение по поправке к Правилам № 140 ООН, направленной на адаптацию технических положений к системам рулевого управления с низким передаточным числом. Эксперт от Канады объявил, что его делегация свяжется с МОПАП для дальнейшего обмена мнениями.

110. GRVA поручила секретариату распространить документ GRVA-15-55 под официальным условным обозначением на сессии в мае 2023 года.

B. Электромеханические тормоза

Документация: неофициальные документы GRVA-15-17 и GRVA-15-49

111. Эксперт от КСАОД представил документ GRVA-15-49, который содержит предназначенную для GRVA информацию о деятельности организации, связанной с разработкой проекта положений об официальном утверждении электромеханических тормозов (ЭМТ). Он упомянул документ GRVA-15-17, отражающий текущий ход работы по подготовке поправки к Правилам № 13 ООН.

112. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии поддержал принцип разработки нормативных положений для вывода этой технологии на рынок. Он призвал к усилению прозрачности в отношении аналогичной деятельности, связанной с легковыми автомобилями и Правилами № 13-Н ООН.

113. Эксперт от КСАОД упомянул об участии МОПАП в этой деятельности. Он добавил, что к аналогичной работе относительно легковых автомобилей действительно ведется подготовка, и между заинтересованными сторонами проводится обмен мнениями в целях поддержания согласованности определений. Он пояснил, что для транспортных средств малой и большой грузоподъемности схема систем может отличаться. Эксперт подчеркнул сложность Правил № 13 ООН по сравнению с Правилами № 13-Н ООН.

114. Эксперт от Германии приветствовал проводимую работу и отметил высокую периодичность совещаний по этой теме. Он предложил GRVA провести рабочее совещание для обзора деятельности и обновления информации о договаривающихся сторонах, которые еще не участвуют в процессе. Заинтересованность в проведении такого рабочего совещания выразили эксперты от Дании, Нидерландов, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии и Чешской Республики. Эксперт от Японии предложил провести рабочее совещание в виде неофициальной встречи в гибридном формате.

115. GRVA отметила деятельность Рабочей группы по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) в отношении долговечности аккумуляторных батарей. GRVA решила провести неофициальное рабочее совещание по ЭМТ, открытое для всех связанных с GRVA заинтересованных сторон, включая договаривающиеся стороны соглашений 1958 и 1998 годов.

С. Пояснения

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/3
неофициальные документы GRVA-15-08 и GRVA-15-33

116. Эксперт от МАИАКП напомнил о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/3. По итогам обсуждения с МОПАП он просил (GRVA-15-33) отложить рассмотрение этой темы до следующей сессии GRVA. GRVA дала свое согласие.

117. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии представил документ GRVA-15-08 с предложением о внесении поправки в приложение 18 к Правилам № 13 ООН, направленной на согласование в соответствующих случаях текста Правил № 13 ООН с текстом приложения 6 к Правилам № 79 ООН (оборудование рулевого управления) и на усиление единообразия в части толкования требований этого приложения. По итогам обсуждений GRVA поручила секретариату распространить документ под официальным условным обозначением на ее сессии в мае 2023 года.

Х. Торможение мотоциклов (пункт 9 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRVA-15-32

118. Эксперт от Китая представил документ GRVA-15-32, содержащий новую концепцию торможения для электрических мотоциклов. По запросу он пояснил, что в новую тормозную систему будет включен только электрический тормоз на заднем колесе, без фрикционного тормоза. Эксперт от КСАОД спросил, будет ли концепция предусматривать резистор для тех случаев, когда аккумуляторная батарея будет полностью заряжена. Эксперт от МАЗМ пояснил, что эта концепция не соответствует определениям ГТП № 3 ООН и Правил № 78 ООН. GRVA отметила, что при желании эта концепция может быть представлена на рабочем совещании по ЭМТ.

А. Глобальные технические правила № 3 ООН

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

В. Правила № 78 ООН

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/4
неофициальные документы GRVA-15-29, GRVA-15-41
и GRVA-15-57

120. Эксперт от Нидерландов вынес на рассмотрение документ GRVA-15-29, в котором представлен документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/4 — предложение по поправке к Правилам № 78 ООН, направленной на добавление требований к комплексным электронным системам управления и согласованной с требованиями для легковых автомобилей. Он напомнил о контексте внесения этого предложения, которое состоялось после принятия на прошлой сессии критериев включения стоп-сигнала для транспортных средств с системами автоматически включающегося торможения. Он объявил, что согласование (GRVA-15-41) предлагаемого текста с текстами, разработанным для Правил № 13 ООН, будет проведено на втором этапе.

121. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии представил документ GRVA-15-41, в котором предлагаются поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/4, направленные на внедрение новых положений об аудите электронных систем управления, которые были разработаны для Правил № 13 ООН и приложения 18 к ним (см. GRVA-15-08).

122. По итогам обсуждения GRVA приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/4 с поправками, внесенными согласно документу GRVA-15-57, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве предложения по поправкам серии 06 к Правилам № 78 ООН (торможение транспортных средств категории L) для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2023 года.

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

Документация: неофициальные документы GRVA-15-14, GRVA-15-24,
GRVA-15-25 и GRVA-15-48

123. Эксперт от Италии внес на рассмотрение документ GRVA-15-48, в котором представлен документ GRVA-15-14, содержащий предложение разрешить использование цифрового носителя (например QR-кода или веб-сайта) в качестве альтернативы существующим требованиям в отношении информации, изложенным в пункте 6.1.3.4 Правил.

124. Эксперт от КСАОД представил свои замечания (GRVA-15-24 и GRVA-15-25).

125. Эксперт от ФЕПФМ в целом согласился с тем, что цифровые носители могут использоваться, но возразил, что некоторые сведения, представленные на упаковке запасных частей, не следует заменять сведениями, передаваемыми на цифровых носителях.

126. Эксперт от Германии пояснил, что уже имел место прецедент с Правилами № 129 ООН. Он пояснил, что в Правилах № 129 ООН указан срок действия 10 лет, и задался вопросом, есть ли обоснования для меньшего срока действия (пять лет), согласно предложению Италии.

127. Эксперт от Франции пояснил, что в контексте Европейского союза информация, переданная с помощью QR-кода, будет приемлемой при условии, что это указано в Правилах № 90 ООН. Эксперт от Европейской комиссии подтвердил такую трактовку.

128. Эксперт от Италии вызвался представить пересмотренное предложение для рассмотрения на следующей сессии. Эксперт от ФЕПФМ также вызвался представить альтернативное предложение.

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

Документация: неофициальный документ GRVA-15-23/Rev.1

129. Эксперт от Германии представил документ GRVA-15-23/Rev.1, в котором GRVA информируется о правовой базе Германии, связанной с автоматизированными парковочными системами (АПС), и сообщил о первом национальном официальном утверждении, выданном в отношении АПС. Эксперты GRVA подняли вопросы, связанные с ролью инфраструктуры и способами ее учета в процессе официального утверждения. Эксперт от Германии пояснил, что национальные требования охватывают все аспекты АПС, включая инфраструктурный аспект, находящийся в ведении подателя заявки на официальное утверждение. Он подробно рассказал о том, что первое официальное утверждение касается частной инфраструктуры связи, а утвержденная АПС не связана с какой бы то ни было сетью общего пользования. Эксперт от Дании спросил, будет ли параллельно действовать другая инфраструктура в случае установки аналогичной системы конкурентом и может ли это создать риски помех. Эксперт от Германии не смог сообщить информацию по этому поводу, поскольку сбор сведений по данному вопросу в стране не проводился.

130. GRVA поблагодарила Германию за представление информации о национальной деятельности и предложила другим экспертам представить такую информацию на следующих сессиях.

ХП. Пересмотр 3 Соглашения 1958 года (пункт 12 повестки дня)

А. Осуществление соответствующих положений Пересмотра 3 Соглашения 1958 года

Документация: (неофициальный документ GRVA-14-05/Rev.1)
неофициальные документы GRVA-15-10 и GRVA-15-11

131. Эксперт от Германии представил документ GRVA-15-10, в котором НРГ по базе данных для обмена документацией об официальном утверждении типа (ДЕТА) просит вспомогательные органы WP.29 уточнить, в каких правилах ООН разрешается использование уникального идентификатора (УИ) в качестве альтернативы знаку официального утверждения типа. Он также представил подготовленный группой шаблон (GRVA-15-11), который может быть использован GRVA для уточнения соображений, связанных с УИ.

132. Эксперт от Российской Федерации пояснил, что правила ООН №№ 102 и 142, по его мнению, должны находиться в ведении Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG). Он вызвался заполнить шаблон, подготовленный НРГ по ДЕТА. Эксперты от КСАОД и МКТОТ предложили оказать поддержку эксперту от Российской Федерации. GRVA решила рассмотреть заполненный шаблон на своей сессии в мае 2023 года.

133. GRVA просила Председателя на сессии АС.2 в марте 2023 года проконсультироваться с ним по вопросу передачи правил ООН №№ 102 и 147 в ведение GRSG (или оставления их в ведении GRVA).

134. GRVA решила, что эксперты от Российской Федерации, КСАОД и МКТОТ заполнят таблицу в документе GRVA-15-11 (уникальный идентификатор), и просила секретариат поддержать этот процесс.

В. Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства

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

XIV. Прочие вопросы (пункт 13 повестки дня)

А. Организация совещаний

136. GRVA приняла к сведению, что ее следующая сессия состоится на той же неделе, что и сессия WP.1.

137. GRVA обсудила проведение сессий за пределами Женевы. GRVA решила, что если такая сессия будет организована, то необходимо предусмотреть возможность дистанционного участия.

В. Прочие вопросы

Документация: неофициальные документы GRVA-15-12, GRVA-15-12/Add.1 и GRVA-15-12/Add.2

138. Эксперт от МСЭ представил результаты работы Оперативной группы по ИИ для автономного и ассистированного вождения (AI4AD). Он представил заявление о взаимодействии с GRVA, содержащееся в документе GRVA-15-12, а также доклады GRVA-15-12/Add.1 (включающий предложение о внедрении протокола данных по безопасности автоматизированного вождения с перечнем данных, которые могут быть использованы для мониторинга эксплуатируемых автоматизированных систем вождения) и GRVA-15-12/Add.2 (описывающий конфигурацию трех проектов на трех существующих объектах, в рамках которых осуществляется мониторинг автоматизированных транспортных средств и оценка их соответствия результатам общественных консультаций по «проблеме Молли», которыми руководит ОГ AI4AD).

С. Выражение признательности

139. GRVA была проинформирована о том, что г-н Энтони Эйнсворт (КСАОД) больше не будет присутствовать на сессиях GRVA. GRVA высоко оценила его вклад в деятельность Группы и пожелала ему счастливого пребывания на пенсии.

Приложение I

[Только на английском языке]

Перечень неофициальных документов (GRVA-15-...), рассмотренных в ходе сессии

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
1	(Chair) Running order of the fifteenth session of GRVA	A
2/Rev.1	(Secretariat) Consolidated and updated provisional agenda for the 15 th GRVA session	A
3	(Secretariat) General information and highlights from the November 2022 sessions of WP.29/AC.1/AC.2/AC.3/AC.4	C
4	(FIA) Input on A.I. in GRVA	D
5	(CS/OTA) Proposal for a supplement to UN Regulation No. 155 (Cyber Security and Cyber Security Management System)	C
6	(CS/OTA) Proposal for amendments to the Interpretation Document of UN Regulation No. 155 (Cyber Security and Cyber Security Management System)	C
7/Rev.3	(GRVA) Informal Working Group on Acceleration Control for Pedal Error (ACPE)	A
8	(UK) Proposal for amendments to UN Regulation No. 13	B
9	(Germany) Proposal for amendments to document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/6	C
10	(DETA) Request of the IWG on DETA to GRs to provide clarity on the UN Regulations for which the UI marking may be applied	C
11	(Secretariat) 1958 Agreement - Unique Identifier Proposed actions for the IWG on DETA, GRs and WP.29	C
12	(ITU / FG on AI4AD) Liaison Statement on final list of approved Technical Reports from ITU-T FG-AI4AD	C
12/Add.1	(ITU / FG on AI4AD) Copy of ITU-T Technical Report FGAI4AD-01 "Automated driving safety data protocol –Specification"	C
12/Add.2	(ITU / FG on AI4AD) Copy of ITU-T Technical Report FGAI4AD-03 "Automated driving safety data protocol – Practical demonstrators"	C
13	(ITU / ITU-R WP 5A) Liaison Statement to GRVA on Connected Automated Vehicles	C
14	(Italy) Proposal for amendments to UN Regulation No. 90	C
15/Rev.2	(ITU) Identification of the Status of a Vehicle with ADS	C
16	(ISO/CEN) Automated Vehicles and Traffic Regulations	C
16/Add.1	(ISO/CEN) Management of Electronic Traffic Regulations (METR)	C
16/Add.2	(ISO/CEN) METR intro - Secure Digital Traffic Regulations	C
16/Add.3	(ISO) Copy of Intelligent transport systems - Mobility integration - 'Controlled Zone' management for UVARs using C-ITS	C
17	(CLEPA) Proposal for a supplement to the 12 series of amendments to UN Regulation No. 13 (Heavy vehicle braking)	C
18	(SAE International) Proposal for amendments to the interpretation document of UN Regulation No. 155 (Cyber Security and Cyber Security Management System)	C
19	(France) Proposal for a supplement to UN Regulation No. 152 (Advanced Emergency Braking System for M1 and N1)	C
20	(France) Virtual testing method Use case application	C
21	(Secretariat) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/5	C
22	(Japan) Report of preliminary meeting for ACPE and discussion points in GRVA	C
23/Rev.1	(Germany) Automated Valet Parking (AVP) - Legal Framework and National Approval	C

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
24	(CLEPA) Proposal for supplement 12 to the 01 series of amendments to UN Regulation No. 90 (Replacement braking parts)	C
25	(CLEPA) Proposal for supplement 11 to the 02 series of amendments to UN Regulation No. 90 (Replacement braking parts)	C
26	(VMAD) New Assessment/Test Method for Automated Driving (NATM) Guidelines for Validating Automated Driving System (ADS) – amendments to ECE/TRANS/WP.29/2022/58	A
27	(NTSEL) Report of the workshop on UN R155 implementation	C
28	(NTSEL/secretariat) Questions and Answers/Comments derived from the Workshop on the implementation of UN Regulation No. 155 (Updated, 13 January 2023)	C
29	(Netherlands/IMMA) “Complex Electronic Control Systems” Annex in UN Regulation No. 78 (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/4)	A
30	(CLEPA/OICA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 79 03 and 04 series (Steering Equipment)	C
31	(EDR/DSSAD) Activities/Deliverables of IWG on EDR/DSSAD	C
32	(China) Introduction of the MC electrical brake technology and regulation applicability discussion	C
33	(CLCCR/CLEPA/OICA) Proposal to postpone the consideration of document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/3	C
34	(CLEPA/OICA) Planning of next step in order to achieve the „Roadmap 2025“ target - View from Industry	C
35/Rev.1	(FRAV) Status Report	C
36	(FRAV) Terms and Definitions Developed under the Draft FRAV Guidelines on ADS Safety Requirements	A
37	(TF on FADS) Reviewing GRVA Regulations And GTRs On Their Fitness For ADS	C
38	(VMAD) Status Report of Informal Working Group on Validation Methods for Automated Driving	C
39	(France) PRISSMA - French « Grand Défi program » : AI Assessment pillar	C
40	(Secretariat) 5th Session of IWG on ITS	C
41	(UK) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/4	C
42	(CS/OTA) Status report of the IWG on CS/OTA	C
43	(TF on DCAS) Amendments to the DCAS Task Force Deliverables and Timings	C
44	(TF on DCAS) Report of the TF on DCAS for the 15th GRVA Session	C
45	(CEMA) CEMA input for the evaluation of UN Regulation No. 155 and the EU Cyber-Resilience Act and the needs of the agricultural vehicle and machinery sector	C
46	(SAE International) SAE proposal to UNECE WP.29 GRVA related to CS/OTA	C
47	(Secretariat) Information on areas of common interests identified (during the FRAV-IGEAD workshop in November 2022)	C
48	(Italy) Proposal for amendments to UN Regulation No. 90	C
49	(CLEPA) Status report Electro Mechanical Brakes (UN Regulation No. 13)	C
50	(Secretariat) Draft consolidated version of UN Regulation No. 152 - Revision 1	C
51	Secretariat) Draft consolidated version of UN Regulation No. 152 - Revision 2	C
52	(CLEPA/OICA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 79 series 03 and 04 (amendments to GRVA-15-30)	C
53	(OICA) Proposal for amendments to GRVA-15-52	C
54	(Secretariat) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/6	C
55	(OICA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 140 Electronic Stability Control (ESC) Systems	B
56	(Secretariat) Proposal for the 13 series of amendments to UN Regulation No. 13 (Heavy vehicle braking)	A

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
57	(Secretariat) Proposal for the 06 series of amendments to UN Regulation No. 78 (Braking of Category L vehicles)	A

Notes:

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

- A Adopted;
- B Distribute with an official symbol at the next session;
- C Consideration completed;
- D Resume consideration at the next session.

Приложение II

Перечень неофициальных рабочих групп, подотчетных GRVA (по состоянию на январь 2023 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 (ФРАВ)	Г-жа Ч. Чэнь ¹ Г-н Р. Дамм ¹ Г-н Е. Вондимне ¹	Китай Германия США	Июнь 2024 года
Методы валидации для автоматизированного вождения (ВМАД)	Г-н И. Соу ¹ Г-н Т. Нонака ¹ Г-н П. Стрикволд ¹	Канада Япония Нидерланды	Июнь 2024 года
Кибербезопасность и беспроводное обновление программного обеспечения (КБ/БПС)	Г-н Т. Ниикунни ¹ Г-н Д. Ханна ¹ Г-н М. Вондимне ¹	Япония СК США	Ноябрь 2024 года
Регистратор данных о событиях/системы хранения данных для автоматизированного вождения (РДС/СХДАВ)	Г-н Т. Нонака ¹ Г-н Т. Гёйтин ¹ Г-жа Дж. Доэрти ¹	Нидерланды Япония США	Июнь 2024 года
Управление разгоном при ошибочном нажатии педали акселератора	Еще не определены	Германия Япония	Май 2024 года

¹ Сопредседатели НРГ.

Приложение III

Пересмотренные положения о круге ведения целевой группы по современным системам помощи водителю

A. Круг ведения

1. Целевой группе (ЦГ) следует сосредоточить внимание на современных системах помощи водителю (ДКАС), а также рассмотреть вопрос об упрощении Правил № 79 ООН и в случае необходимости разработать новые правила ООН, касающиеся ДКАС, с упором на системы ДКАС вплоть до уровня 2¹.
2. Следует стремиться к тому, чтобы область применения новых правил ООН в принципе охватывала транспортные средства категорий М, N и O. При этом признается, что в силу технических ограничений могут потребоваться требования, касающиеся отдельных категорий транспортных средств или отдельных систем.
3. ЦГ по ДКАС разрабатывает определение ДКАС, разъясняющее отличие ДКАС от автоматизированного вождения и обычных технологий. ЦГ по ДКАС рассмотрит существующие определения, изложенные в правилах (например, в Правилах № 79 ООН), стандартах и неофициальных документах.
4. ЦГ по ДКАС занимается следующими вопросами:
 - a. выявление сценариев использования, которые, как ожидается, будут актуальны для рынка уже сейчас и в предстоящие годы;
 - b. рассмотрение определения, классификации и содержания функций ДКАС;
 - c. обеспечение рассмотрения сценариев использования и функций с учетом оценки безопасности, направленной на обеспечение, поддержание и по возможности повышение безопасности дорожного движения;
 - d. рассмотрение и решение текущих вопросов по системам ДКАС, связанных с Правилами № 79 ООН и другими соответствующими правилами, в частности с учетом существующих предложений по автоматизированной функции рулевого управления (АФРУ) категории А (дистанционно управляемая парковка), категории В1 (удержание в пределах полосы) и категории С (смена полосы и функция по уменьшению степени риска);
 - e. рассмотрение и разработка универсальных требований, касающихся эффективности обеспечения безопасности и ее оценки, применительно к ДКАС, а также комбинациям из нескольких ДКАС, в отношении которых изготовитель подает заявку на официальное утверждение². В качестве основы для выработки универсальных требований могут рассматриваться общие принципы выявления различий, помогающие дифференцировать системы помощи водителю и функции автоматизированного вождения. Исходя из намеченных сценариев использования и результатов анализа текущих вопросов, касающихся Правил № 79, в дополнение к общему подходу ЦГ рассмотрит и предложит особые требования, которые могут быть связаны с конкретными сценариями использования;
 - f. что касается ДКАС, то ЦГ будет уделять особое внимание распределению функций, связанных с вождением, между водителем и

¹ В соответствии с определениями, содержащимися в документе ECE/TRANS/WP.29/1140 на страницах 1–3.

² Подход, аналогичный тому, который разрабатывается НРГ по ФРАВ/ВМАД для автоматизированных транспортных средств (начиная с третьего уровня SAE).

транспортным средством, что сопряжено с особыми требованиями в отношении:

- человеко-машинного интерфейса (ЧМИ) (например, в плане гармонизации, фокуса внимания, недвусмысленности, сферы ответственности);
 - аспектов, обусловленных человеческим фактором (ЧФ) (например, в отношении феноменов невключенности в контур управления, вовлеченности и бдительности водителя, его замешательства, калибровки доверия, эргономических аспектов, ненадлежащего использования и чрезмерной уверенности в системе со стороны водителя);
 - информации для пользователя (например, в отношении функционирования системы, ее возможностей и ограничений).
5. С учетом существующих положений о ДКАС, содержащихся в Правилах № 79 ООН, и исходя из выводов, сделанных в соответствии с пунктом 3, ЦГ по ДКАС рассматривает вопрос о целесообразности разработки проекта новых правил ООН, касающихся систем ДКАС для управления продольным и поперечным движением транспортных средств, и/или поправки к Правилам № 79 ООН.
 6. При разработке своих предложений ЦГ по ДКАС принимает во внимание существующие данные, результаты исследований, законодательство и имеющиеся добровольные стандарты.
 7. ЦГ по ДКАС в полной мере учитывает происходящие изменения и работает в тесном сотрудничестве с другими неофициальными рабочими группами GRVA, такими как НРГ по ФРАВ и НРГ по ВМАД.
 8. Нормативный текст должен в максимально возможной степени основываться на эксплуатационных характеристиках и быть технологически нейтральным. При разработке технических спецификаций для системы оценки соответствия (официального утверждения типа и самосертификации) будет предпринята попытка обеспечить нейтральный подход.

В. Правила процедуры

1. ЦГ по ДКАС отчитывается перед GRVA и открыта для участия всех членов WP.29.
2. Работой ЦГ будут руководить два сопредседателя и секретарь.
3. Рабочим языком ЦГ будет английский язык.
4. Все документы и/или предложения должны передаваться секретарю ЦГ в приемлемом электронном формате за одну неделю до начала совещания. Группа может отказаться от обсуждения любого вопроса или предложения в случае его более позднего представления.
5. Повестка дня и соответствующие документы будут распространяться среди всех членов ЦГ заблаговременно до начала всех запланированных совещаний путем их опубликования на специально выделенном веб-сайте ЕЭК ООН.
6. Решения будут приниматься консенсусом. Если достичь консенсуса невозможно, то сопредседатели группы представляют GRVA различные точки зрения. В соответствующих случаях сопредседатели могут обращаться за указаниями к GRVA.
7. Информация о ходе работы ЦГ будет регулярно доводиться сопредседателями до сведения GRVA, по возможности в формате неофициального документа.

С. Ожидаемые результаты и сроки

1. На первом этапе своей деятельности ЦГ по ДКАС подготовит нормативные тексты, имеющие целью:
 - a. завершить — с учетом существующих предложений — подготовку предложений по Правилам № 79 ООН, по которым еще не приняты решения, для их рассмотрения и возможного принятия на сессии GRVA в сентябре 2021 года;
 - b. параллельно с этим рассмотреть и разработать первое предложение по универсальным требованиям к ДКАС, касающимся эффективности обеспечения безопасности и ее оценки, в виде новых правил ООН и/или поправок к Правилам № 79 ООН, которое будет представлено на рассмотрение GRVA на сессии в мае 2023 года, но не позднее сентября 2023 года; и
 - c. при условии согласования с GRVA завершить подготовку новых правил ООН и/или поправок к Правилам № 79 ООН для рассмотрения и возможного принятия GRVA на сессии в январе 2024 года или на последующей сессии.
2. В качестве второго этапа, по желанию договаривающихся сторон Соглашения 1998 года, ЦГ по ДКАС могла бы разработать глобальные технические правила, совместимые с Соглашением 1998 года, для рассмотрения и возможного принятия GRVA на сессии в сентябре 2023 года. Сфера деятельности ЦГ по ДКАС может быть расширена по запросу при условии одобрения со стороны GRVA.

Приложение IV

Круг ведения неофициальной рабочей группы по управлению разгоном при ошибочном нажатии педали акселератора

A. Круг ведения

1. Неофициальная рабочая группа (НРГ) разрабатывает проект нормативного предложения для принятия новых Правил ООН, касающихся управления разгоном при ошибочном нажатии педали акселератора (АКПЕ), для транспортных средств категорий M₁ и N₁ [, а также, возможно, и для транспортных средств других категорий] и соответствующей системы для предотвращения или смягчения последствий столкновения с объектами или другими участниками дорожного движения.
2. В частности, НРГ занимается следующими вопросами:
 - a) учет имеющихся данных и исследований при разработке нормативных предложений. Для подготовки своих предложений ей следует принять во внимание уже существующие стандарты, правила с иным территориальным охватом и ПОНА;
 - b) определение современных требований к эксплуатационным характеристикам, в частности применительно к столкновениям с объектами, транспортными средствами и/или пешеходами, скорости активации и запуску активации (например, обнаружению объектов, обнаружению столкновения, скорости срабатывания педали акселератора) на основе результатов деятельности, указанной в приведенном выше подпункте.
3. НРГ учитывает происходящие изменения и работает в сотрудничестве с другими вспомогательными рабочими группами (РГ) WP.29 и их НРГ. При необходимости НРГ проверяет соответствие положениям конвенций о дорожном движении (Женевская конвенция 1949 года и Венская конвенция 1968 года).
4. Текст должен в максимально возможной степени основываться на эксплуатационных характеристиках и быть технологически нейтральным.
5. НРГ подготовит полный нормативный текст, касающийся требований к управлению разгоном при ошибочном нажатии педали акселератора (УРОПА), в качестве новых Правил ООН на сессии GRVA в мае 2024 года.
6. После выполнения вышеуказанной задачи, по желанию договаривающихся сторон Соглашения 1998 года, НРГ могла бы разработать глобальные технические правила, совместимые с Соглашением 1998 года, для рассмотрения и возможного принятия сторонами Соглашения 1998 года.

B. Правила процедуры

1. НРГ отчитывается перед GRVA и открыта для участия всех членов WP.29.
2. Работой НРГ руководят два сопредседателя (Германия и Япония) и секретарь (МОПАП).
3. Для содействия в разработке технических стандартов сопредседатели могут приглашать (по собственному усмотрению) экспертов, в том числе не участвующих в работе WP.29.
4. Рабочим языком НРГ будет английский язык.

5. Все документы и/или предложения должны передаваться секретарю соответствующей группы в приемлемом электронном формате заблаговременно до начала совещания. Группа может отказаться от обсуждения любого вопроса или предложения, которые не были распространены за пять рабочих дней до начала совещания.
6. Повестка дня и соответствующие документы будут распространяться среди всех членов НРГ заблаговременно до начала всех запланированных совещаний.
7. Решения будут приниматься консенсусом. Если достичь консенсуса невозможно, то сопредседатели группы представляют GRVA различные точки зрения. В соответствующих случаях сопредседатели могут обращаться за указаниями к GRVA.
8. Информация о ходе работы НРГ будет регулярно доводиться сопредседателями до сведения GRVA, по возможности в формате неофициального документа.
9. Все документы распространяются в цифровом формате. Документы о работе совещаний следует передавать секретарю для опубликования на специально выделенном веб-сайте.
10. Окончательное решение по предложениям остается за WP.29 и договаривающимися сторонами.

Приложение V

Принятые поправки к первоначальному тексту Правил № 155 ООН (кибербезопасность и система управления кибербезопасностью)

Принято на основе документа GRVA-15-05 (см. пункт 49)

Приложение 5, часть А, вторую основную строку таблицы А1 в пункте 4 изменить следующим образом:

4.3.2 Угрозы в отношении транспортных средств, касающиеся их каналов передачи данных	4	Умышленное искажение сообщений или данных, полученных транспортным средством	4.1	Спуфинг сообщений в результате атаки путем подмены участника (например, сообщений массового оповещения или координационных сообщений V2X-связи, сообщений ГНСС и т. д.)
			4.2	Атака Сибиллы (для того, чтобы спуфировать другие транспортные средства, как будто на дороге много транспортных средств)

Приложение 5, часть В, первую строку таблицы В1 изменить следующим образом:

Ссылка на таблицу А1	Угрозы, связанные с «Каналами передачи данных транспортных средств»	Ссылка	Способы минимизации
4.1	Спуфинг сообщений (например, сообщений массового оповещения или координационных сообщений V2X-связи, сообщений ГНСС и т. д.) в результате атаки путем подмены участника	M10	Транспортное средство проверяет подлинность и целостность получаемых им сообщений

Приложение VI

Заявления государств-членов, представленные в секретариат для воспроизведения в докладе о работе сессии

[Только на английском языке]

“At the outset, Denmark express full solidarity with Ukraine and the Ukrainian people.

We condemn in the strongest possible terms Russia’s acts of aggression against Ukraine, a grave violation of international law and the UN Charter. President Putin’s unjustified and unprovoked attack undermines international peace and security.

We deplore the loss of human life and suffering caused and demand that Russia immediately ceases these acts of aggression in the entire territory of Ukraine and fully complies with international law.”
