


**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**
**Семнадцатая сессия**

Женева, 22–26 мая 2023 года

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

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1–2	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	3–4	4
III. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в марте 2023 года (пункт 2 повестки дня) .....	5–6	5
IV. Искусственный интеллект в транспортных средствах (пункт 3 повестки дня) .....	7–20	5
V. Автоматизированные/автономные и подключенные транспортные средства (пункт 4 повестки дня) .....	21–50	6
A. Результаты работы неофициальной рабочей группы по функциональным требованиям для автоматизированных и автономных транспортных средств .....	21–23	6
B. Результаты работы неофициальной рабочей группы по методам валидации для автоматизированного вождения .....	24–31	7
C. Результаты работы неофициальной рабочей группы по регистратору данных о событиях/системам хранения данных для автоматизированного вождения .....	32	8
D. Правила ООН, касающиеся автоматизированных систем удержания в полосе движения .....	33–36	8



E.	Координация работы по автоматизации между рабочими группами (РГ).....	37–45	8
1.	Обзор глобальных технических правил ООН и правил ООН .....	37–39	8
2.	Соображения в отношении классификации автоматизированных транспортных средств .....	40–43	9
3.	Целевая группа GRE по требованиям к сигнализации для автономных транспортных средств .....	44–45	9
F.	Прочие вопросы .....	46–50	10
VI.	Подключенные транспортные средства (пункт 5 повестки дня) .....	51–65	11
A.	Кибербезопасность и защита данных .....	51–60	11
B.	Вопросы, касающиеся обновлений программного обеспечения и беспроводной связи .....	61	12
C.	Передача данных и коммуникационные возможности транспортных средств .....	62–63	12
D.	Прочие вопросы .....	64–65	12
VII.	Современные системы помощи водителю и Правила № 79 ООН (пункт 6 повестки дня).....	66–88	13
A.	Современные системы помощи водителю .....	66–71	13
B.	Правила № 79 ООН (оборудование рулевого управления) .....	72–84	14
C.	Управление разгоном при ошибочном нажатии педали акселератора ....	85–87	15
D.	Прочие вопросы .....	88	15
VIII.	Системы автоматического экстренного торможения (пункт 7 повестки дня).....	89–95	15
A.	Системы автоматического экстренного торможения.....	89–92	15
B.	Системы предупреждения о выходе из полосы движения.....	93–95	16
IX.	Правила ООН №№ 13, 13-Н, 139, 140 и ГТП № 8 ООН (пункт 8 повестки дня).....	96–115	16
A.	Электронный контроль устойчивости .....	96–99	16
B.	Электромеханические тормоза .....	100–109	16
C.	Пояснения.....	110–115	17
X.	Торможение мотоциклов (пункт 9 повестки дня) .....	116–117	18
A.	Глобальные технические правила № 3 ООН.....	116	18
B.	Правила № 78 ООН .....	117	18
XI.	Правила № 90 ООН (пункт 10 повестки дня) .....	118–125	18
XII.	Обмен мнениями по вопросу о руководящих принципах и соответствующих национальных мероприятиях (пункт 11 повестки дня).....	126–129	19
XIII.	Пересмотр 3 Соглашения 1958 года (пункт 12 повестки дня) .....	130–140	20
A.	Осуществление соответствующих положений Пересмотра 3 Соглашения 1958 года.....	130–139	20
B.	Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства.....	140	21
XIV.	Прочие вопросы (пункт 13 повестки дня).....	141–152	21
A.	Организация совещаний.....	141–145	21

---

В. Прочие вопросы .....	146–151	21
С. Выражение признательности .....	152	22

## Приложения

I	Перечень неофициальных документов (GRVA-16-...), рассмотренных в ходе сессии .....	23
II	Перечень неофициальных рабочих групп, подотчетных GRVA (по состоянию на май 2023 года) .....	25
III	Круг ведения и правила процедуры неофициальной рабочей группы по кибербезопасности и обновлению программного обеспечения .....	26
IV	Круг ведения специальной группы заинтересованных экспертов по электромеханическому торможению (ЭМТ) .....	28

## I. Участники

1. Рабочая группа по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) провела свое совещание в Женеве 22–26 мая 2023 года. Совещание 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, Германии, Дании, Зимбабве, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Словакии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (СК), Соединенных Штатов Америки (США), Турции, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии. На сессии присутствовали также эксперты от Европейской комиссии (ЕК) и Международного союза электросвязи (МСЭ).

2. Кроме того, в работе сессии приняли участие эксперты от следующих неправительственных (НПО) и международных организаций: Американского совета по автомобильной политике (АСАП), Ассоциации по обеспечению США энергией в будущем (САФЕ), Европейской ассоциации гаражного оборудования (ЕГЕА), Европейской ассоциации по вопросам электромобильности (АВЕРЕ), Международной ассоциации изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД/МЕМА/ЯАПАД), Европейской ассоциации производителей двигателей внутреннего сгорания (ЕВРОМОТ), Европейской ассоциации производителей сельскохозяйственных машин (СЕМА), Европейской технической ассоциации по вопросам шин и ободьев колес (ЕТОПОК), Института инженеров по электротехнике и электронике (ИИЭЭ), Института «Форум 21», Международной автомобильной федерации (ФИА), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной дорожной федерации (МДФ), Международной организации по стандартизации (ИСО), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международной федерации дистрибьютеров автомобильных компонентов (ФИГИЭФА), Международного комитета по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТОТ), Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), Международного союза общественного транспорта (МСОТ) и организации «CAE интернэшнл».

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/7  
неофициальные документы GRVA-16-01 и GRVA-16-02/Rev.1

3. GRVA рассмотрела предварительную повестку дня, подготовленную к своей шестнадцатой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/7). GRVA утвердила ее без изменений в том виде, в каком она воспроизведена в документе GRVA-16-02/Rev.1, со ссылками на все неофициальные документы, поступившие до 11 ч 30 мин 22 мая 2023 года. (Все неофициальные документы перечислены в приложении I к настоящему докладу. В приложении II содержится перечень неофициальных рабочих групп (НРГ), подотчетных GRVA.)

4. GRVA утвердила также порядок рассмотрения пунктов повестки дня (GRVA-16-01).

### III. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в марте 2023 года (пункт 2 повестки дня)

*Документация:* (ECE/TRANS/WP.29/1171)  
неофициальный документ GRVA-16-03

5. Секретариат представил документ GRVA-16-03 с указанием основных вопросов, рассмотренных на сессии WP.29 в марте 2023 года и имеющих отношение к GRVA. Представитель секретариата сообщил, что более подробные сведения содержатся в докладе о работе сессии ECE/TRANS/WP.29/1171. GRVA приняла к сведению сообщение секретариата.

6. GRVA заслушала дополнительную информацию о следующих аспектах: а) обсуждении сотрудничества с Глобальным форумом по безопасности дорожного движения (WP.1) и б) предложении МСЭ к ЕЭК ООН о размещении электронного хранилища правил дорожного движения. Эксперт от МСЭ по запросу пояснил, что на сессии WP.1 в марте 2023 года организации не предлагалось представить это предложение.

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

*Документация:* неофициальные документы GRVA-16-04, GRVA-16-05 и GRVA-16-48  
(неофициальные документы GRVA-11-03 и GRVA-13-04/Rev.1)

7. Эксперт от МОПАП представил документ GRVA-16-04 с изложением позиции отрасли относительно использования искусственного интеллекта (ИИ) для разработки программного обеспечения или автоматизации испытаний в контексте правил, касающихся транспортных средств. Он заявил, что разработанные к настоящему времени правила WP.29 по-прежнему действуют, в том числе в отношении ИИ и машинного обучения (МО), которые в настоящее время используются в транспортных средствах.

8. Эксперт от МСЭ высоко оценил документ, поскольку в нем освещается передовая практика разработки, тестирования, заморозки и развертывания программного обеспечения.

9. Эксперт от Канады выразил сожаление по поводу того, что в документе с изложением позиции рассматривается только контекст Соглашения 1958 года. Он отдельно отметил, что предпочтительными остаются технологически нейтральные требования.

10. Эксперт от СК обратил внимание на проблему, связанную с тестированием и оценкой систем, которые разработаны с использованием алгоритмов машинного обучения. Он признал актуальность положений, разработанных НРГ по функциональным требованиям для автоматизированных и автономных транспортных средств (ФРАВ) и по методам валидации для автоматизированного вождения (ВМАД), но при этом отметил необходимость учета регулирующими органами специфических проблем, создаваемых ИИ.

11. Эксперт от Японии высказал потенциальные опасения относительно этой технологии после ее развертывания.

12. Эксперт от Франции приветствовал принцип, согласно которому программное обеспечение сначала должно проходить валидацию, а затем — заморозку. Он отметил потенциальную роль НРГ по ВМАД в деле учета специфики этой технологии, а именно динамики ее развития и невоспроизводимости.

13. Эксперт от Европейской комиссии отметил трудности, возникшие при оценке технологии с точки зрения «расширяемости», и подчеркнул потенциальные преимущества компонента, связанного с мониторингом и передачей данных на этапе эксплуатации (МПДЭ), в рамках Нового метода оценки/испытаний (НМОИ).

15. Эксперт от МСЭ посоветовал GRVA рассмотреть вопрос об общем запрете применения «функций онлайн-обучения» в отношении продукции автомобильной промышленности. Он указал на потенциальное негативное влияние обновления картографических данных на работу современных систем помощи водителю (ССПВ) и АСВ.
16. Эксперт от МОПАП заявил, что основной проблемой, требующей решения, являются «отравленные данные».
17. GRVA рассмотрела определения в документе GRVA-16-05, подготовленном МОПАП, и решила возобновить рассмотрение этого документа на своей сессии в сентябре 2023 года.
18. GRVA возобновила рассмотрение данного пункта повестки дня позднее в течение недели работы сессии. Эксперт от МОПАП представил документ GRVA-16-48 (составленный на основе документа GRVA-16-04), содержащий проект резолюции с руководящими указаниями по использованию ИИ на транспортных средствах.
19. К предложению поступили уточняющие вопросы и комментарии. Эксперт от СК высказал первоначальные соображения относительно необходимости включения в документ положений об учебных данных. Эксперт от Германии поинтересовался, не будут ли рекомендации слишком слабыми. Эксперт от Российской Федерации предложил назвать документ общей резолюцией по соглашениям 1958 и 1998 годов.
20. GRVA поручила секретариату распространить документ GRVA-16-48 под официальным условным обозначением на своей сессии в сентябре 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-16-29/Rev.1 и GRVA-16-30

21. Эксперт от Соединенных Штатов Америки, сопредседатель НРГ по ФРАВ, представил документ GRVA-16-30, содержащий доклад о ходе работы группы. Он напомнил о мандате и хронологии деятельности НРГ по ФРАВ. Он сообщил GRVA, что в настоящее время группа сосредоточила внимание на человеко-машинном интерфейсе (ЧМИ) и начала тесное сотрудничество с НРГ по ВМАД с целью объединить деятельность в рамках совместной интеграционной группы. Эксперт представил промежуточный документ и подробно остановился на пяти его разделах. Он заявил, что НРГ по ФРАВ намеревается завершить работу над документом до начала сессии GRVA в январе 2023 года. GRVA одобрила доклад о ходе работы НРГ по ФРАВ.
22. GRVA отметила достигнутый прогресс и обсудила текущие проблемы в области ЧМИ и временное отсутствие консенсуса по этому вопросу, что, как ожидается, будет решено в течение нескольких недель после окончания текущей сессии GRVA.
23. GRVA одобрила документ GRVA-16-29/Rev.1, подготовленный НРГ по ФРАВ и содержащий Руководство по нормативным требованиям и проверяемым критериям для проверки безопасности автоматизированных систем вождения (АСВ). GRVA поручила секретариату представить WP.29 документ GRVA-16-29/Rev.1 для информации на его сессии в июне 2023 года.

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

*Документация:* неофициальные документы GRVA-16-38 и GRVA-16-39

24. Эксперт от Японии, сопредседатель НРГ по ВМАД, представил документ GRVA-16-38, содержащий краткий обзор результатов работы, достигнутых до начала сессии WP.29 в июне 2024 года, и обоих главных направлений работы Группы, одно из которых связано с деятельностью четырех подгрупп, а второе — с сотрудничеством с НРГ по ФРАВ. Он кратко представил документ GRVA-16-39, содержащий обновления к документу ECE/TRANS/WP.29/2023/44 и поэтому предназначенный для рассмотрения WP.29 на его сессии в июне 2023 года.

25. Эксперт от Швеции отметил позднее представление документа GRVA-16-38 и поинтересовался, как это отразится на WP.29. Председатель пояснил, что на сессии WP.29 в июне 2023 года официальное голосование по этому документу проводиться не будет.

26. Эксперт от МОПАП отметила, что положения по МПДЭ потребуют подробной отчетности. Она предложила вернуться к рассмотрению этого пункта, чтобы снизить объем передаваемых данных до разумного уровня, а также ограничить дублирование с положениями о системах хранения данных для автоматизированного вождения (СХДАВ) либо избежать его. Она добавила, что у изготовителей транспортных средств есть доступ не ко всем данным, перечисленным в текущем проекте. В качестве примера она привела тот факт, что при дорожно-транспортных происшествиях данными о числе погибших и пострадавших располагают не изготовители, а работники аварийно-спасательных служб.

27. Эксперт от Канады, сопредседатель Группы, обосновал потенциально немалый объем требуемых данных тем фактом, что потребители ожидают определенности, а различные юрисдикции запрашивают данные для своих целей. Он отметил, что вопрос об определении организаций, которым следует направлять эти данные, остается открытым.

28. Эксперт от МСЭ отметил, что группам по ФРАВ и по ВМАД следует четко указать, для кого предназначены их рекомендации по передаче данных.

29. Эксперт от Европейской комиссии пояснила, что к формированию отчетности действительно будут привлекаться различные заинтересованные стороны. Она отметила, что это уже имеет место в авиации и представляет собой надлежащую практику в области управления безопасностью. Она предложила расширить мандат НРГ по ВМАД в соответствующей части и напомнила, что подгруппа 3 НРГ по ВМАД поддерживает связь с группой по СХДАВ в отношении этой темы.

30. GRVA одобрила проделанную группой работу, отраженную в документе GRVA-16-39, 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 WP.29 документ GRVA-16-39 для рассмотрения на его сессии в июне 2023 года.

31. GRVA обсудила работу по интеграции НРГ по ФРАВ и НРГ по ВМАД. Было уточнено, что одна интеграционная группа в течение осени 2023 года будет работать над решением трех задач, связанных с определениями, структурой и матрицей.

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

*Документация:* неофициальный документ GRVA-16-34

32. Эксперт от Японии, сопредседатель НРГ по регистратору данных о событиях (РДС)/СХДАВ, представил документ GRVA-16-34 с обновленной информацией о достигнутом группой прогрессе. Он указал, что главной задачей группы является определение подлежащих регистрации элементов данных, и упомянул продолжающееся обсуждение персональной информации и различий в ожидаемом сроке хранения данных в разных странах. GRVA одобрила доклад о ходе этой работы.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/8  
неофициальный документ GRVA-16-37

33. Эксперт от Нидерландов представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/8 с предложением о внесении в Правила № 157 ООН поправок, направленных на согласование ссылки на Правила № 10 ООН (ЭМС) с утвержденным текстом других правил, согласно рекомендациям из документа ECE/TRANS/WP.29/1144/Rev.3.

34. Эксперт от Франции поддержал это предложение. Он высказался за уточнение условий испытаний (см. GRVA-16-37) с включением и без включения автоматизированной системы удержания в полосе движения. Эксперт от МОПАП вызвался дать пояснения к этому предложению на следующей сессии.

35. GRVA приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/8 с поправками, внесенными согласно документу GRVA-16-42, и поручила секретариату представить его WP.29 и АС.1 в качестве дополнения к первоначальному варианту Правил № 157 ООН (автоматизированные системы удержания в полосе) и поправкам серии 01 для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2023 года.

36. GRVA поручила секретариату распространить документ GRVA-16-37 под официальным условным обозначением на ее следующей сессии.

### **Е. Координация работы по автоматизации между рабочими группами (РГ)**

#### **1. Обзор глобальных технических правил ООН и правил ООН**

*Документация:* неофициальный документ GRVA-16-33

37. Эксперт от Франции, сопредседатель целевой группы GRVA по пригодности правил и глобальных технических правил, находящихся в ведении GRVA, для АСВ (ЦГ по ФАДС), представил документ GRVA-16-33. Он напомнил о просьбе WP.29 провести обзор глобальных технических правил (ГТП) ООН и правил ООН на предмет их пригодности для АСВ. Он подробно рассказал о процессе проверки и сообщил о деятельности целевой группы, а также об итогах недавнего совещания, проведенного в Тяньцзине (Китай). Кроме того, он сообщил о результатах проверки, проведенной к настоящему времени другими вспомогательными органами WP.29, представил резюме открытых вопросов, выявленных в процессе проверки, и высказал прогноз относительно возможных следующих шагов. Он рекомендовал сразу после окончания процесса проверки начать работу над поправками в отношении полностью автоматизированных транспортных средств, за которыми последуют поправки в отношении двухрежимных транспортных средств.

38. Эксперт от Франции ответил на поступившие вопросы. Он пояснил, что правила в отношении систем активной безопасности (правила ООН №№ 131, 140, 152) не будут



пригодны для АСВ в том смысле, что на основании этих правил компетентный орган не вправе предоставить официальное утверждение типа транспортного средства с АСВ. По запросу он уточнил, что дистанционное вождение целевой группой не рассматривается, поскольку на сегодняшний день оно не охвачено существующими правилами. Он пояснил, что Правила № 89 ООН (устройство ограничения скорости) потребуют отдельного рассмотрения.

39. GRVA высоко оценила проделанную работу и просила подготовить доклад для представления WP.29 в июне 2023 года. GRVA предложила WP.29 два варианта последующей деятельности: прямая координация в рамках WP.29 или продолжение работы целевой группы. GRVA рекомендовала сообщить WP.29 об открытых вопросах и основополагающих проблемах, а также представить возможные ответы и рекомендации для облегчения принятия решений. GRVA обсудила соображения в отношении планирования и структуры. GRVA решила рассмотреть вопросы, изложенные на слайде 8 документа GRVA-16-33, на своей сессии в сентябре 2023 года.

## **2. Соображения в отношении классификации автоматизированных транспортных средств**

*Документация:* неофициальные документы GRVA-16-13 и GRVA-16-47

40. Эксперт от МОПАП представил документ GRVA-16-13, содержащий предложение относительно новых подкатегорий транспортных средств, выдвинутое с целью охарактеризовать все многообразие транспортных средств, оснащенных АСВ, в контексте правил, касающихся транспортных средств.

41. Эксперту поступили уточняющие вопросы и комментарии. Эксперт от Франции заявил, что перед определением подкатегорий GRVA должна оценить реальную потребность в них, и выразил обеспокоенность сложностью предлагаемых подкатегорий. Эксперт от Соединенных Штатов Америки рекомендовал МОПАП рассмотреть не только Сводную резолюцию (СР.3), но и Специальную резолюцию (СП.1). Эксперт от АСАП отметил, что используемые МОПАП термины не всегда соответствуют определениям, разработанным НРГ по ФРАВ. Эксперт от Нидерландов предложил согласовать формулировки с существующими положениями, например положениями Регламента (ЕС) № 2022/1426. Эксперт от Канады посоветовал обратиться к WP.1 по этому вопросу.

42. Эксперт от МОПАП пояснил, что организация также рассмотрит СП.1 и представит свои соображения Рабочей группе по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), после получения комментариев от GRVA. Он предложил подготовить документ «Вопросы и ответы» и представить его позднее в течение недели работы сессии. Он также предложил провести совместное рабочее совещание GRVA и GRSG.

43. В последний день работы сессии эксперт от МОПАП представил документ GRVA-16-47 с ответами на вопросы, которые были получены в отношении предложения организации о новых подкатегориях транспортных средств, оснащенных АСВ. Многие заинтересованные стороны приветствовали это предложение, поскольку оно включает исключительно подкатегории к существующим категориям. Некоторые отметили сложность предложения, связанную с большим количеством предлагаемых подкатегорий. GRVA поручила секретариату распространить документ GRVA-16-47 под официальным условным обозначением на сессии в сентябре 2023 года.

## **3. Целевая группа GRE по требованиям к сигнализации для автономных транспортных средств**

*Документация:* неофициальный документ GRVA-16-12 (на основе документа ECE/TRANS/WP.29/GRE/2023/9)

44. GRVA получила предложение по поправкам к Правилам № 48 ООН, содержащееся в документе GRVA-16-12 (на основе документа ECE/TRANS/WP.29/GRE/2023/9), представленное целевой группой по требованиям к сигнализации для автономных транспортных средств (АВСП) Рабочей группы по вопросам освещения и

световой сигнализации (GRE) и направленное на «введение положений о транспортных средствах с *системой вождения*, которая контролирует их работу или может управляться функциями содействия водителю, либо функциями автоматизированного вождения, либо АСВ».

45. Эксперт от АБЕРЕ отметил, что многие содержащиеся в документе поправки действительны как для АСВ, так и для систем помощи водителю в управлении (ДКАС). Эксперт от МОПАП поинтересовался, рассматривает ли АВСП вариант использования транспортных средств без сидений, и предложил рассмотреть критерии, связанные с условиями загрузки, также и для этих транспортных средств. Эксперт от Японии уточнил, что пункт 2.3.12 относится не к ДКАС, а только к АСВ. Он предложил целевой группе обратиться к работе, проделанной НРГ по ФРАВ. Эксперт от Франции заявил, что двунаправленные транспортные средства не являются приоритетными. Эксперт от МОПАП отметил, что в рамках АВСП многие варианты использования не рассматриваются. Он рекомендовал отложить принятие поправок к Правилам № 48 ООН. Эксперт от Германии напомнил о приоритетах, определенных GRVA в отношении проверки правил в области транспортных средств, а также пояснил, что новые принципы расположения сидений, равно как и двунаправленные транспортные средства, рассматриваются, но не в первоочередном порядке. Эксперт от Франции высказал соображения относительно возможного сотрудничества между ЦГ по ФАДС и GRE.

## Г. Прочие вопросы

*Документация:* неофициальные документы GRVA-16-24, GRVA-16-31 и GRVA-16-32

46. GRVA заслушала информацию о ходе работы Технического комитета 22 ИСО по сценариям испытаний для оценки АСВ, которую представили эксперт от Китая (GRVA-16-24) и эксперт от Японии (GRVA-16-31). Эксперт от КСАОД подчеркнул важность проделанной ИСО работы.

47. Эксперт от МСОТ представила документ GRVA-16-32 с описанием проекта организации, в рамках которого рассматривается внедрение совместно используемых, подключенных, электрифицированных, автоматизированных транспортных средств (АТС) на открытых дорогах в целях повышения устойчивости городской мобильности. Проект направлен на накопление знаний для подготовки рекомендаций по адаптации стратегий регулирования АТС на местном уровне. Эксперт заявила, что следующим шагом станет автоматизированный общественный транспорт — как совместно используемый, так и подаваемый по вызову, — который окажет сильное влияние на все бизнес-проекты, но при этом будет в значительной степени зависеть от правил и нормативных актов местных властей, связанных, например, с ограничением скорости АТС, обменом наборами данных или обязательным наличием оператора, контролирующего безопасность. Она отметила, что в ходе проекта возникло немало трудностей при запросе разрешения на выезд АТС на открытые дороги. Она сообщила GRVA об извлеченных уроках и рекомендовала умерить количество запросов данных, а также не вводить дополнительные ограничения скорости для АТС во избежание разницы в правилах для разных участников дорожного движения. Эксперт заявила, что вместо разработки нормативных документов для недоработанных технологий, например технологии тихоходных челночных транспортных средств, желательно ориентироваться на будущее.

48. Эксперт от Канады поинтересовался, почему возникли трудности с получением разрешений от властей на внедрение АТС.

49. Эксперт от МСОТ ответила, что причина этих трудностей в том, что административные органы различных уровней, включая муниципалитеты, не готовы к внедрению АТС. Она предложила поделиться извлеченными уроками с GRVA.

50. Эксперт от Норвегии, представляющий дорожные администрации, которые участвуют во внедрении АТС, подтвердил, что администрации вынуждены принимать меры по обеспечению безопасности в связи с внедрением АТС в условиях смешанного движения, в частности по причине недоработанности технологий.

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

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

*Документация:* (неофициальный документ GRVA-15-18)  
неофициальные документы GRVA-16-15, GRVA-16-16,  
GRVA-16-26 и GRVA-16-40

51. Эксперт от СК, сопредседатель НРГ по вопросам кибербезопасности и беспроводного обновления программного обеспечения (КБ/БПС), представил документ GRVA-16-40 (доклад о ходе работы). Он пояснил, что в предлагаемом положении о круге ведения (КВ) группы нет явного упоминания ИИ (см. ECE/TRANS/WP.29/GRVA/15, пункт 11), поскольку группа не определила конкретные ожидаемые результаты работы, связанные с ИИ. Он также представил документ GRVA-16-15, в котором предлагается привести рекомендации по кибербезопасности и обновлению программного обеспечения в соответствии с недавними поправками к Правилам № 155 ООН.

52. GRVA приняла обновленное положение о круге ведения НРГ по КБ/БПС (GRVA-16-16), воспроизведенное в приложении III к настоящему докладу.

53. GRVA приняла документ GRVA-16-15, содержащий новый вариант руководства по кибербезопасности и обновлению программного обеспечения, и поручила секретариату представить его WP.29 для рассмотрения и принятия на сессии в ноябре 2023 года.

54. GRVA возобновила обсуждение вопроса о включении в Правила № 155 ООН категорий транспортных средств R, S и T. GRVA напомнила о том, что СЕМА предпочитает регулировать вопросы кибербезопасности сельскохозяйственных транспортных средств в рамках закона Европейского союза (ЕС) о киберустойчивости (ЗКУ). Эксперт от Германии представил документ GRVA-16-26, в котором Правила № 155 ООН сравниваются с ЗКУ в части требований, касающихся кибербезопасности сельскохозяйственных и лесохозяйственных транспортных средств. Он пришел к выводу о том, что для сельскохозяйственных транспортных средств ЗКУ не является подходящим документом. Он напомнил, что Правила № 155 ООН распространяются даже на прицепы (категория O), и счел примечательным, что к области применения этих правил не относятся транспортные средства категории T.

55. Эксперт от СЕМА отметил, что в подготовленном Германией документе приводится объективное сравнение. Он пояснил, что некоторые варианты их транспортных средств не относятся к транспортным средствам категории T, поэтому на определенные типы транспортных средств будут распространяться два разных свода правил. Он настоятельно призвал GRVA не принимать скоропалительных решений по этой теме.

56. Эксперт от КСАОД предложил включить в сферу действия правил также все транспортные средства категории L.

57. Эксперт от Соединенного Королевства пояснил, что в его стране действует аналогичный европейскому ЗКУ закон, разработанный для применения к потребительским товарам. Он пояснил, что такие законы недостаточно строги для сельскохозяйственных транспортных средств. Он напомнил, что этот вопрос был поднят еще на шестой сессии GRVA в марте 2020 года, когда категория T была заключена в квадратные скобки и в последний момент удалена в целях достижения консенсуса и обеспечения возможности принятия классификации на короткой и

внеочередной сессии, организованной в начале пандемии COVID-19. По словам эксперта, СЕМА не разъяснила, какие именно элементы Правил № 155 ООН вызывают беспокойство и будут представлять конкретную проблему для транспортных средств категории Т.

58. Эксперт от Италии отметил, что при сравнении не было выявлено существенных различий в плане строгости между правилами и европейским ЗКУ. Он предложил отложить обсуждение до тех пор, пока ЗКУ не будет принят в Европе.

59. Эксперт от Германии отметил, что откладывание обсуждения приведет к фактическому принятию решения, поскольку что в формулировке ЗКУ предусмотрено, что он будет применяться ко всей продукции, в отношении которой еще не введено иное регулирование кибербезопасности.

60. GRVA сочла, что включение категорий транспортных средств в область применения Правил № 155 ООН обеспечит гибкость, которую не может обеспечить общий закон, и позволит учесть специфику всех категорий транспортных средств. GRVA отметила, что ЗКУ не применяется к договаривающимся сторонам за пределами ЕС. GRVA приняла предложение Председателя о завершении обсуждения в сентябре 2023 года.

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

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

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

*Документация:* неофициальный документ GRVA-16-43

62. Эксперт от Японии, сопредседатель целевой группы (ЦГ) по коммуникации между транспортными средствами (КТС), представил документ GRVA-16-43, напомнив о данном WP.29 поручении и проинформировав GRVA о текущем состоянии работы и возможных последующих шагах. Он сообщил, что на первом совещании ЦГ по КТС определила свою цель, рассмотрела первоначальные соображения в отношении круга ведения и составила проект перечня мероприятий.

63. Эксперт от Канады подчеркнул, что работу следует сосредоточить на связи между транспортными средствами (V2V). Эксперт от МСЭ подтвердил, что первоначальной областью изучения является V2V. GRVA приняла доклад к сведению.

## **Д. Прочие вопросы**

*Документация:* неофициальный документ GRVA-16-21

64. Эксперт от ИСО по просьбе некоторых делегатов GRVA предоставил экземпляр одного из стандартов ИСО (документ GRVA-16-21, переданный по пункту 5 с) повестки дня). GRVA поблагодарила ИСО за усилия по информированию GRVA о своей деятельности.

65. Секретарь сообщил GRVA о запланированном на 5–6 сентября 2023 года рабочем совещании WP.5, посвященном угрозам для кибербезопасности электромобилей и их зарядных систем.

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

### **A. Современные системы помощи водителю**

*Документация:* неофициальный документ GRVA-16-18

66. Эксперт от Российской Федерации, сопредседатель целевой группы по ССПВ, представил доклад о ходе работы Группы, содержащийся в документе GRVA-16-18. Он подробно рассказал о достигнутом прогрессе, объявив, что первый проект Правил ООН, касающихся систем помощи водителю в управлении (ДКАС), который предусматривает официальное утверждение типа систем управления без отрыва рук от рулевого колеса, будет представлен в июне 2023 года в качестве официального документа для рассмотрения GRVA в сентябре 2023 года. Он предложил целевой группе провести рабочие совещания в целях дальнейшего изучения систем, позволяющих отрывать руки от рулевого колеса. Эксперт также обратил внимание GRVA на текущие обсуждения целевой группы, связанные с обучением водителей в контексте ССПВ.

67. Эксперт от Японии отметил, что целевая группа учла его обеспокоенность, связанную с возможными двойными стандартами в новых Правилах ООН и действующих Правилах № 79 ООН. Он указал на слайд 3 презентации в качестве источника дополнительной информации.

68. Эксперт от Германии отметил, что целевая группа применяет многокомпонентный подход, разработанный в рамках методов валидации для автоматизированного вождения. Он задал вопрос об эффективности данной методики в части проверки взаимодействия водителя с системой.

69. GRVA отметила, что целевая группа находится на заключительном этапе разработки проекта Правил ООН. GRVA напомнила, что эта работа важна, поскольку ССПВ применяется как промежуточная технология до момента окончательной доработки АСВ. В связи с этим GRVA предложила договаривающимся сторонам активизировать свое участие в этой работе.

70. GRVA поддержала идею об организации дополнительных рабочих совещаний для решения проблем, связанных с системами, которые позволяют отрывать руки от рулевого колеса, и для уточнения границы между сферами применения ССПВ и АСВ.

71. GRVA обсудила мнение целевой группы по вопросу обучения водителей. Эксперт от МОПАП напомнил о роли WP.1 в этом вопросе. Эксперт от Германии пояснил, что между сферами деятельности WP.1 и WP.29 есть четкие границы, и заявил, что мониторинг вовлеченности водителя и ЧМИ являются техническими вопросами, которые рассматривает WP.29. Он уточнил, что потребителям не следует предлагать технические решения, требующие получения нового водительского удостоверения. Эксперт от Канады подтвердил, что конструкция транспортных средств должна быть интуитивно понятной и ориентированной на пользователя. Он добавил, что на данный момент многочисленные транспортные средства, оснащенные системой ССПВ, эксплуатируются без дополнительного обучения. Эксперт АСАП подтвердил важность задачи, относящейся к разработке технологии, которая не требует дополнительного обучения водителей. Он пояснил, что проблемы уже определены и решаются. GRVA решила дождаться предложения целевой группы в отношении текста, а также проинформировать об этом обсуждении WP.29.

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

*Документация:* неофициальные документы GRVA-16-06, GRVA-16-08 и GRVA-16-09

### **а) Система помощи, позволяющая водителю освободить полосу движения для автомобилей экстренных служб и правоохранительных органов в условиях интенсивного движения**

72. Эксперт от МОПАП представил документ GRVA-16-06, содержащий поправки к положениям Правил № 79 ООН, касающимся автоматизированной функции рулевого управления (АФРУ) категории В<sub>1</sub>, в силу которых будет разрешаться официальное утверждение типа систем помощи, позволяющих водителю освободить полосу для автомобилей экстренных служб и правоохранительных органов в условиях интенсивного движения. Он уточнил, что такие системы уже были утверждены в рамках национального исключения.

73. Эксперт от Японии предложил распространить на такие системы положения о функции снижения риска (ФСР).

74. Эксперт от Франции предложил разработать положения о безопасности и валидации таких систем.

75. Эксперт от МОПАП заявил, что вопросы безопасности будут рассмотрены в приложении 6.

76. Эксперт от Соединенных Штатов Америки поинтересовался, предусматривается ли другими странами исключение для таких систем в других регионах мира.

77. Эксперт от Норвегии сообщил, что правила дорожного движения в его стране не требуют обеспечения специального коридора для автомобилей экстренных служб.

78. Эксперт от Германии признал, что в данном случае правила дорожного движения различаются в разных странах, и предложил остановиться на двух случаях, а именно: а) медленном движении и б) экстренных случаях.

79. Эксперт от СК указал, что для выполнения динамической задачи управления при соблюдении правил дорожного движения необходима технология уровня 3. В отношении систем помощи он поинтересовался, какой будет ответственность водителя при использовании этой функции и каким образом будет обеспечиваться безопасность. Он заявил, что для такой функции, вероятно, более уместны положения, касающиеся ДКАС.

80. Эксперт от Швейцарии заявил, что в его стране подобная система может быть полезной с учетом действующих правил дорожного движения и их неудовлетворительного соблюдения водителями.

81. Эксперт от МОПАП изъявил желание подготовить пересмотренное предложение с учетом поступивших замечаний.

### **б) Дистанционно управляемая парковка**

82. Эксперт от МОПАП представил документ (GRVA-16-09) — предложение по поправкам к положениям о дистанционно управляемой парковке (ДУП) в Правилах № 79 ООН, направленное на распространение положений об этих системах на составы транспортных средств (GRVA-16-08).

83. Несколько экспертов задали вопрос о том, следует ли ограничивать длину состава транспортных средств для цели таких систем, и отметили потенциальные проблемы с выступающими негабаритными грузами, перевозимыми в прицепах.

84. GRVA поручила секретариату распространить документ GRVA-16-08 под официальным условным обозначением на сессии в сентябре 2023 года.

### **С. Управление разгоном при ошибочном нажатии педали акселератора**

*Документация:* неофициальный документ GRVA-16-36

85. Эксперт от Германии, сопредседатель НРГ по управлению разгоном при ошибочном нажатии педали акселератора (АКПЕ), представил доклад о ходе работы Группы (GRVA-16-36).

86. Эксперт от Китая приветствовал эту работу и спросил, будет ли Группа заниматься ЧМИ, чтобы избежать возможной путаницы. Эксперт от Норвегии подтвердил, что данные свидетельствуют об актуальности такой системы в его стране, и привел пример с двойным ошибочным нажатием на педали.

87. Эксперт от Германии, сопредседатель Группы, пояснил, что вопрос ЧМИ пока не обсуждается, отметил, что вопрос двойного ошибочного нажатия на педали следует обсудить в рамках Группы, а в ответ на вопрос МОПАП сообщил, что Группа обсудит вопросы, связанные с ручной блокировкой системы автоматического экстренного торможения (САЭТ) и ее последствиями для АКПЕ. Эксперт от Японии подтвердил, что в ноябре 2023 года совещание пройдет в Токио (Япония).

### **Д. Прочие вопросы**

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

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

### **А. Системы автоматического экстренного торможения**

*Документация:* (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/24, неофициальные документы GRVA-15-19 и GRVA-15-20) неофициальный документ GRVA-16-22

89. GRVA решила сохранить в повестке дня своей следующей сессии документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/24 (городская система экстренного торможения (ГСЭТ)).

90. Эксперт от МОПАП представила документ GRVA-16-20, касающийся виртуальных испытаний САЭТ, упомянув в качестве справочного материала документ GRVA-15-16. Она заявила, что отрасль поддерживает применение имитационного моделирования, причем для целей содействия согласованию валидация имитационного моделирования должна основываться на результатах работы НРГ по ВМАД по данной теме, адаптированных к САЭТ.

91. Эксперт от Германии напомнил о первоначальных обсуждениях этой темы. Он пояснил, что отныне для таких обсуждений необходимо будет рассматривать вопросы методологии, показателей и повторов. Эксперт от Франции вызвался организовать однодневное рабочее совещание по теме виртуальных испытаний САЭТ. Эксперты от Германии, Соединенного Королевства, КСАОД и МОПАП приветствовали эту инициативу и заявили, что заинтересованы в участии в рабочем совещании.

92. GRVA поручила секретариату распространить документ GRVA-15-19 под официальным условным обозначением на ее следующей сессии.

## **В. Системы предупреждения о выходе из полосы движения**

*Документация:* неофициальный документ GRVA-16-10/Rev.1

93. Эксперт от Австралии представил документ GRVA-16-10/Rev.1 — предложение, направленное на включение схем австралийской дорожной разметки в Правила № 130 ООН (система предупреждения о выходе из полосы движения (СПВП)) для обеспечения эффективной работы тех СПВП, которые устанавливаются на поставляемые в Австралию транспортные средства категорий M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub>, эксплуатируемые главным образом на автомагистралях, и обусловленное тем, что, согласно результатам исследования, эффективность таких систем на австралийском рынке не всегда оправдывает ожидания.

94. Эксперт от МОПАП напомнил, что такое предложение затронет и те грузовые автомобили, которые не продаются в Австралии. Он также напомнил, что такие предложения повлияют на Правила № 79 ООН в связи с перекрестными ссылками. Поэтому он предложил добавить в него переходные положения. Эксперт от Японии приветствовал рациональное предложение эксперта от Австралии.

95. Эксперт от Австралии согласился изучить полученные замечания и вынести пересмотренное предложение на рассмотрение в сентябре 2023 года.

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

### **А. Электронный контроль устойчивости**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/9  
неофициальный документ GRVA-16-23/Rev.1

96. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/9 с поправками, содержащимися в документе GRVA-16-23/Rev.1, целью которого является изменение требований к амплитуде поворота рулевого колеса на конечном прогоне в случае перегрузки передних шин. Эксперты от СК и Японии поддержали пересмотренный документ, поскольку в нем учтены их замечания.

97. Эксперты от Канады и Соединенных Штатов Америки поинтересовались, достаточно ли приведено доказательств того, что предлагаемое изменение не приведет к снижению показателей безопасности. Они просили предоставить дополнительные данные и документацию в поддержку этого предложения.

98. Эксперт от МОПАП ответила, что согласно фактическим данным, как уже было продемонстрировано на предыдущих сессиях GRVA, негативного влияния на безопасность транспортных средств не ожидается. Она пояснила, что целью выдвигания данного предложения является внедрение новых технологий рулевого управления с низким передаточным отношением рулевого механизма. Она заявила, что в дальнейшем увеличении амплитуды поворота рулевого колеса после перегрузки передних шин в ходе испытания нет никакой дополнительной пользы.

99. GRVA решила возобновить обсуждение на своей следующей сессии.

### **В. Электромеханические тормоза**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/10  
(ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/3)  
неофициальные документы GRVA-16-07, GRVA-16-11,  
GRVA-16-17 и GRVA-16-27

100. Секретарь сообщил о рабочем совещании GRVA, посвященном электромеханическим тормозам (ЭМТ), которое состоялось 29–30 марта 2023 года (GRVA-16-11). Он проинформировал GRVA, что участники обсудили обзор



нынешней технологии ЭМТ, соображения в отношении периодического технического осмотра таких систем, электрическое управление тормозной системой (ЭУТС), и вопросы, связанные с тяговыми батареями и износом таких батарей. Он напомнил о выводах, сделанных по итогам рабочего совещания, а именно: о пожелании на первом этапе разрабатывать не определения, а принципы и о предложении учредить в ходе текущей сессии новую рабочую структуру, например специальную группу заинтересованных экспертов, с целью ускорения работы.

101. Эксперт от СК представил предложение, касающееся разработки руководящих принципов для правил ООН №№ 13 и 13-Н (GRVA-16-07). Он заявил, что в документе изложено семь принципов, основанных на эксплуатационных характеристиках, и указано, чем они могут быть полезны при разработке положений относительно новых технологий, связанных с тормозными системами с аккумулятором энергии, без отступления от цели правил.

102. Эксперты от Германии, КСАОД, МОПАП и Японии в целом поддержали эти принципы и заявили о необходимости продолжения работы, связанной с ЭМТ.

103. GRVA одобрила документ GRVA-16-07 в качестве руководящего документа для дальнейшей деятельности по ЭМТ.

104. Эксперт от КСАОД представил проект круга ведения и правил процедуры (ПП) потенциальной специальной группы заинтересованных экспертов (СГЗЭ) по ЭМТ и ЭУТС (GRVA-16-17), в котором предлагается поручить одной подгруппе рассмотрение Правил № 13 ООН, а другой — Правил № 13-Н ООН. Он предложил свою кандидатуру на должность секретаря этой СГЗЭ.

105. Эксперт от СК представил альтернативный проект КВ, ПП и ожидаемых результатов работы потенциальной СГЗЭ по ЭМТ (GRVA-16-27), направленный на выработку согласованного подхода к работе с правилами ООН №№ 13 и 13-Н и к их трактовке. Он предложил учредить две подгруппы, одна из которых будет заниматься исключительно принципами энергоснабжения, а вторая — проблемами, связанными с этой технологией. Эксперт от СК вызвался выдвинуть кандидатуру на должность Председателя СГЗЭ.

106. Эксперты от КСАОД и Японии поддержали предложение СК. Эксперт от Японии предложил снять квадратные скобки в пункте 8.

107. Эксперт от Китая сообщил GRVA, что его интересует участие в работе СГЗЭ по ЭМТ, поскольку эта тема важна для будущих технологий.

108. GRVA одобрила проект КВ и ПП СГЗЭ по ЭМТ, воспроизведенный в приложении IV (на основе документа GRVA-16-27 с поправками, внесенными в ходе сессии).

109. Эксперт от СК просил сохранить документы ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/10 и GRVA-16-41 в повестке дня до следующей сессии, поскольку они будут дополнительно обсуждаться и дорабатываться в рамках СГЗЭ по ЭМТ. GRVA согласилась с этим предложением.

## C. Пояснения

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/3  
неофициальный документ GRVA-16-45

110. GRVA возобновила обсуждение документа, представленного МАИАКП на прошлой сессии и разработанного совместно с КСАОД и МОПАП (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/3). Эксперт от КСАОД сообщил GRVA, что обсуждение определений необходимо продолжить, например в части пороговых значений и требований. Он просил оставить документ в повестке дня до следующей сессии GRVA, поскольку обсуждение решений и воздействия на автотранспорт еще продолжается. GRPE согласилась с этой просьбой.

111. Эксперт от СК представил предложение по поправкам к Правилам № 13 ООН (GRVA-16-45), подготовленное по результатам рассмотрения запроса Рабочей группы по перевозкам опасных грузов (WP.15) о внесении в Правила № 13 ООН поправок (дополнение 18 к поправкам серии 11), в силу которых вводятся особые требования к системам замедления без тормозов на транспортных средствах, оснащенных системами рекуперативного торможения. Он заявил, что целью предлагаемых поправок является уточнение текущей трактовки положений, связанных с испытаниями типа ПА.

112. Эксперт от Нидерландов приветствовал это предложение и заявил, что вернется к нему после дополнительного внутреннего обмена мнениями.

113. Эксперт от Чешской Республики, также участвующий в сессиях WP.15, заявил, что новая формулировка соответствует принятой WP.15 трактовке дополнения 18 к поправкам серии 11 к Правилам № 13 ООН. Он заявил, что дополнительных разъяснений требует также приложение 5, касающееся ДОПОГ, поскольку его положения содержат прямую ссылку на пункт 1.8 приложения 4, однако не охватывают транспортные средства, являющиеся альтернативой электромобилям, которые были введены в Правила (см. пункт 5.1.2 самих Правил).

114. Эксперты от МОПАП и Норвегии в принципе поддержали это предложение.

115. GRVA поручила секретариату распространить документ GRVA-16-45 под официальным условным обозначением на следующей сессии.

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

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

116. Эксперт от Италии напомнил о решении АС.3. Эксперт от МАЗМ предложил дождаться дальнейших поправок к Правилам ООН № 78, собрать их воедино и внести в ГТП № 3 ООН в целях согласования.

### **B. Правила № 78 ООН**

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

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/11  
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/12  
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/13  
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/14  
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/15  
неофициальный документ GRVA-16-14

118. Эксперт от КСАОД внес на рассмотрение предложения по поправкам серий 01 и 02 к Правилам № 90 ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/11 и ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/12 с поправками, содержащимися в документе GRVA-16-14), представленные Италией и КСАОД. Он сообщил GRVA, что предложения предусматривают внесение поправок в положения, касающиеся упаковки комплектов тормозных суппортов/барабанов, и возможность, факультативно, представлять информацию об официально утвержденных транспортных средствах/тормозах/осях, а также инструкции по установке с помощью цифровых средств (например, кода быстрого реагирования (QR-кода) или веб-сайта).

119. Эксперты от Германии, СК и Франции поддержали эти поправки.

120. Эксперт от ФИА спросил, что произойдет в случае отсутствия доступа к сети Интернет. Он добавил, что при обращении потребителя за QR-кодом у него не следует запрашивать персональные данные.

121. Согласно ответу эксперта от КСАОД, предложение не препятствует возможности предоставлять инструкции в печатном формате. Он согласился, что запросов о предоставлении персональных данных следует избегать.

121. GRVA приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/11 и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве дополнения к поправкам серии 01 к Правилам № 90 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2023 года.

122. GRVA приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/12 с поправками, внесенными согласно документу GRVA-16-14, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве дополнения к поправкам серии 02 к Правилам № 90 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2023 года.

123. GRVA приняла к сведению документы ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/13, ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/14 и ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/15, которые не были представлены, поскольку на заседании не присутствовал представитель ФЕПФМ.

124. Эксперты от КСАОД и Нидерландов заявили, что не могут поддержать эти документы.

125. GRVA решила сохранить документы ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/13, ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/14 и ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/15 в повестке дня до своей следующей сессии.

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

*Документация:* неофициальный документ GRVA-16-25

126. Эксперт от Норвегии представил документ GRVA-16-25, информирующий GRVA о рекомендациях Норвежского управления по расследованию проблем безопасности (НСИА) в отношении систем обеспечения устойчивости транспортного средства и разрыва шин. По его словам, было установлено, что масштабы ущерба можно снизить за счет внедрения технических решений или систем помощи водителю, благодаря которым водители большегрузных транспортных средств смогут совершить контролируруемую остановку в случае разрыва шины ведущего колеса на передней оси. Он поинтересовался, могут ли поддерживать устойчивость автомобиля после разрыва шины такие функции, как электронный контроль устойчивости, экстренная функция рулевого управления, маневрирование с минимальным риском или экстренное маневрирование.

127. Эксперт от МОПАП пояснил, что указанные функции разрабатывались не специально для реагирования на такие серьезные ситуации и для их функционирования необходима работающая система. Он напомнил, что эти функции ориентированы либо на исправление ошибок водителя, который вошел в поворот на повышенной скорости, либо на предотвращение столкновения с другими транспортными средствами.

128. Эксперт от Франции заявил, что для выяснения того, помогут ли новые системы водителю в таком случае (с учетом разрыва шины), потребуются дополнительные испытания. Он запросил дополнительную информацию о причинах разрыва шин.

129. Эксперт от КСАОД подтвердил, что шины проходят испытания на разрыв. Он подтвердил некоторые требования к автобусам, касающиеся тормозов и АБС. Он согласился проверить, могут ли функции электронного контроля устойчивости и

ССПВ помочь в таких обстоятельствах, и отчитаться о результатах на следующей сессии.

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

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

*Документация:* (неофициальный документ GRVA-15-11)  
неофициальные документы GRVA-16-19, GRVA-16-20  
и GRVA-16-44

130. Эксперт от Российской Федерации внес на рассмотрение документ GRVA-16-20, в котором представлен документ GRVA-16-19 и содержится предназначенная для GRVA информация о результатах оценки правил ООН, находящихся в ведении GRVA, на предмет использования уникального идентификатора (УИ). Он заявил, что обзор завершен, и предполагается, что концепция УИ будет реализована и задействована в базе данных для обмена документацией об официальном утверждении типа (ДЕТА).

131. Эксперт от Нидерландов напомнил о позиции своей страны и сомнениях в отношении концепции УИ.

132. Эксперт от МКТОТ представил документ GRVA-16-44, содержащий ответ на документ GRVA-16-20, и напомнил о первоначальном обосновании использования концепции УИ, т. е. о проблеме наличия свободного места на продукции автомобильной промышленности, которого не всегда достаточно для нанесения нескольких обозначений. Он заявил, что для объектов, регулируемых правилами в ведении GRVA, использование УИ не несет никаких преимуществ, поскольку проблемы с наличием свободного места на них отсутствуют. Он пришел к выводу о том, что использование УИ в качестве альтернативы существующим знакам официального утверждения не будет способствовать согласованию способов предоставления информации.

133. Председатель напомнил об основной идее УИ, согласно которой в долгосрочной перспективе существующие знаки официального утверждения будут заменяться в целях будущего окончательного согласования порядка обмена информацией на общемировом уровне.

134. Эксперт от Российской Федерации согласился с тем, что на данный момент УИ не имеет особых преимуществ. Он заявил, что сейчас невозможно предугадать, сколько времени займет внедрение УИ в ДЕТА. Он упомянул о потенциальных преимуществах УИ в будущем. Эксперт заявил, что не поддерживает использование УИ, но и не возражает против него.

135. Секретарь сообщил GRVA о возможных процедурах, которые можно применить для претворения высказанных мнений в конкретные действия, в частности о внесении соответствующих поправок в приложение 5 к Соглашению 1958 года.

136. Эксперт от МОПАП согласился с мнением МКТОТ и заявил, что преимущества УИ в основном очевидны для небольших деталей, а не для транспортного средства в целом. Он приветствовал представленный секретарем вариант и предложил временно отложить обсуждение УИ.

137. Эксперт от МОПАП поддержал заявление Председателя и предложил до момента окончательного внедрения УИ уделять больше времени оценке преимуществ и недостатков УИ, которые не были предусмотрены при разработке приложения 5. Он заявил, что КСАОД не поддерживает приостановку обсуждения УИ, но и не возражает против нее.

138. Эксперт от СК подчеркнул, что GRVA следует учитывать долгосрочные выгоды, а не беспокоиться о текущих обстоятельствах.

139. GRVA решила запросить у WP.29 и AC.2 указания в отношении дальнейших действий, а также сообщить им о расхождении мнений и возникших трудностях.

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

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

## **XIV. Прочие вопросы (пункт 13 повестки дня)**

### **А. Организация совещаний**

141. Председатель напомнил о готовности GRVA проводить сессии за пределами Женевы в знак признательности экспертам из Азии и Америки за их работу, проделанную во время пандемии COVID-19. Он отметил, что в феврале 2023 года в КВТ обсуждался вопрос о проведении сессии в Соединенных Штатах Америки. Секретарь просил дать указания относительно организации сессии в мае 2024 года в Женеве и напомнил о правилах организации сессий за пределами Женевы в части соглашения с принимающей стороной, расходов и потребностей, например в устном переводе. GRVA напомнила о прецеденте, произошедшем в мае 2022 года, когда услуги устного перевода не были предоставлены. GRVA решила, что сессию за пределами Женевы можно организовать в формате неофициального гибридного заседания (только на английском языке).

142. Эксперт от Российской Федерации не смог поддержать это предложение. Эксперт из Франции пояснил, что ему придется связаться со своей столицей и уточнить, допустимо ли проведение сессии только на английском языке.

143. Эксперты от Австралии, Канады, Соединенных Штатов Америки и Японии приветствовали эту идею.

144. Эксперт от Соединенных Штатов Америки поинтересовался, будут ли следующие майские сессии GRVA также проводиться за пределами Женевы, а именно поочередно в Азии и Америке.

145. GRVA решила проконсультироваться с AC.2 и WP.29 на предмет того, можно ли провести неофициальную сессию вместо запланированной в мае 2023 года официальной сессии.

### **В. Прочие вопросы**

#### **1. Деятельность Комитета по внутреннему транспорту и его вспомогательных органов**

*Документация:* неофициальный документ GRVA-16-46

146. GRVA приветствовала презентацию секретаря КВТ (GRVA-16-46), посредством которой GRVA была проинформирована о том, что КВТ предложил рабочим группам передать в секретариат сведения о своем текущем вкладе, планах на будущее и соображениях в поддержку усилий по смягчению последствий изменения климата (ECE/TRANS/328, пункт 57).

147. GRVA с удовлетворением отметила решения Комитета по внутреннему транспорту, касающиеся изменения климата, и подтвердила, что поддерживает разработку амбициозной стратегии КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте на период до 2050 года, которая предусматривает приоритетные действия КВТ и его вспомогательных органов и подкреплена надежным планом действий с указанием основных этапов. Секретарь КВТ сообщил GRVA, что на сессии был представлен предварительный проект стратегии. Отметив, что крайний срок представления материалов и замечаний по проекту — пятница, 29 сентября

2023 года, GRVA предложила делегациям направить Председателю до начала сессии в сентябре 2023 года свои материалы по следующим темам: а) стратегия КВТ по смягчению последствий изменения климата на период до 2050 года: размышления и соображения относительно вклада, который могла бы внести GRVA и активных действий, которые она могла бы выполнить (с указанием основных этапов); б) вклад GRVA в подготовку подробного доклада об изменении климата и внутреннем транспорте для восьмидесятой шестой сессии КВТ на основе предварительных наборок, представленных в документе ECE/TRANS/2023/21.

## **2. Программа работы**

*Документация:* неофициальные документы GRVA-16-28/Rev.1 и GRVA-16-35

148. Секретарь представил проект программы работы (GRVA-16-28/Rev.1), включающий приоритетные направления работы GRVA на 2024 год.

149. Эксперт от Германии предложил включить в перечень приоритетных направлений деятельность, связанную с АКПЕ. Эксперт от Канады выразил заинтересованность в более глобальном рассмотрении этой темы. Эксперт от Франции поддержал предложение Германии и предложил добавить в перечень ожидаемые результаты работы ЦГ по ФАДС. Эксперт от Японии предложил сохранить в числе приоритетных направлений вопрос о КБ/БПС, поскольку эта тема важна для будущей безопасности. Эксперт от МОПАП предложил включить в список приоритетов GRVA вопрос искусственного интеллекта, что было поддержано ФИА. Эксперт от Франции согласился с важностью темы ИИ, но при этом отметил, что это лишь одна из технологий в контексте технологически нейтральной нормативной деятельности. Эксперт от Австралии поинтересовался, почему в перечень приоритетов не включена тема ЭМТ.

150. GRVA согласовала проект программы работы, воспроизведенный в документе GRVA-16-28/Rev.2.

## **3. Прочие вопросы**

*Документация:* неофициальный документ GRVA-16-49

151. Секретарь сообщил GRVA о подготовленном секретариатом проекте сводного текста Правил № 13 ООН (GRVA-16-49) и предложил делегатам GRVA представить свои замечания при их наличии.

## **С. Выражение признательности**

152. GRVA была проинформирована о том, что г-н Х. Нонака (Япония) больше не будет присутствовать на сессиях GRVA. GRVA отметила его большой вклад и пожелала ему успехов в работе и всего наилучшего в будущем.

## Приложение I

[Только на английском языке]

### List of informal documents (GRVA-16-...) considered during the session

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
1	(Chair) Running order of the sixteenth session of GRVA	A
2/Rev.1	(Secretariat) Consolidated and updated provisional agenda for the 16 <sup>th</sup> GRVA session	A
3	(Secretariat) General information and highlights from the March 2023 sessions of WP.29/AC.1/AC.2/AC.3/AC.4	C
4	(CLEPA, OICA) Industry Position on usage of AI Machine Learning	D
5	(CLEPA, OICA) Initial points and Terms to support discussions around the use of AI ML in automotive industry	D
6	(OICA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 79	C
7	(UK) UN Regulations Nos. 13 & 13-H Electrical Brake System Drafting Guidance	A
8	(CLEPA, OICA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 79	B
9	(CLEPA, OICA) UN R79 ACSF A RCP - Remote Controlled Parking RCP open up for vehicle combinations	C
10/Rev.1	(Australia) Proposal for amendments to UN Regulation No. 130 – Lane Departure Warning System	D
11	(Secretariat) Minutes of the Informal Workshop of GRVA dedicated to Electromechanical Brakes (EMB)	C
12	(TF AVSR) Proposal for a supplement to UN Regulation No. 48	C
13	(CLEPA, OICA) Considerations on the categorization of Automated Vehicles	C
14	(Italy, CLEPA) Proposal for a supplement to the 02 series of amendments to UN Regulation No. 90 (Replacement braking parts)	A
15	(CS/OTA) Proposal for an update of Recommendations for Automotive Cyber Security and Software Updates	A
16	(CS/OTA) Terms of Reference and the Rules of Procedure of the Informal Working Group on Cyber Security and Software Updates	A
17	(CLEPA, OICA) Special Interest Group on Electro Mechanical Brakes (EMB) and Brake By Wire (BBW)	C
18	(TF on ADAS) Report of the TF on ADAS for the 16th GRVA session	C
19	(Russian Federation) Assessment of UN Regulations under the purview of GRVA with regards to the use of the Unique Identifier	C
20	(Russian Federation) Assessment of UN Regulations Under the Purview of GRVA With Regards to the Use of the Unique Identifier (presentation)	C
21	(ISO) Copy of ISO 24089 - Road vehicles - Software update engineering	C
22	(CLEPA, OICA) CLEPA/OICA position on the introduction of Virtual Testing in UN R152	C
23/Rev.1	(CLEPA, OICA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 140 Electronic Stability Control (ESC) Systems	B
24	(ISO) Status report ISO TC22 /SC33/WG9 - Test scenarios of automated driving systems	C
25	(Norway) Vehicle stability systems and tyre explosion - Safety recommendation from Norwegian Safety Investigation Authority	C
26	(Germany) Comparison between UN Regulation No. 155 and the EU Cyber-Resilience Act with regard to CSS requirements on agricultural and forestry vehicles	C

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
27	(UK) Terms of Reference for the Special Interest Group (SIG) on Electromechanical Braking	A
28/Rev.1	(Secretariat) GRVA priorities for 2024	D
29/Rev.1	(FRAV) Guidelines for Regulatory Requirements and Verifiable Criteria for ADS Safety Validation	A
30	(FRAV) Status Report	C
31	(ISO) ISO 34502:2022 - Scenario-based safety evaluation framework for automated driving systems	C
32	(UITP) Large-scale demonstration of AVs for shared mobility	C
33	(TF on FADS) Status Report	C
34	(EDR/DSSAD) Activities/Deliverables of IWG on EDR/DSSAD	C
35	(ACPE) Proposal for amendments to GRVA-16-28	C
36	(ACPE) Status Report	C
37	(France) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/8	B
38	(VMAD) Status Report	C
39	(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
40	(CS/OTA) Status Report	C
41	(OICA/CLEPA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/10	C
42	(OICA/CLEPA) Proposal to amend document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/8	A
43	(TF on VC) Information sharing by the Task Force on Vehicular Communication	C
44	(CITA) Unique Identifier - Proposed actions for the IWG on DETA, GRs and WP.29	C
45	(UK) Proposal for amendments to UN Regulation No. 13	B
46	(ITC secretariat) Development of the ITC Strategy on reducing greenhouse gas emissions in inland transport	C
47	(OICA/CLEPA) Considerations on the categorization of Automated Vehicles - Questions and answers based on comments received during the 16th session of GRVA	B
48	(OICA) Artificial Intelligence and Vehicle Regulations - draft	C
49	(Secretariat) Draft consolidated version of UN Regulation No. 13 - Revision 9	C
50	(Secretariat) List of decisions on documents	C

*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

[Только на английском языке]

### List of Informal Working Groups reporting to GRVA (as of May 2023)

<i>Informal Working Group</i>	<i>Chair/Co-Chairs</i>	<i>Country</i>	<i>Mandate until</i>
Functional Requirements for Automated and Autonomous Vehicles (FRAV)	Ms. C. Chen <sup>1</sup> Mr. R. Damm <sup>1</sup> Mr. E. Wondimneh <sup>1</sup>	China Germany USA	June 2024
Validation Method for Automated Driving (VMAD)	Mr. I. Sow <sup>1</sup> Mr. T. Nonaka <sup>1</sup> Mr. P. Striekwold <sup>1</sup>	Canada Japan Netherlands	June 2024
Cyber Security and Over-The-Air software updates (CS/OTA)	Mr. T. Niikuni <sup>1</sup> Mr. D. Hannah <sup>1</sup> Ms. M. Wondimneh <sup>1</sup>	Japan UK USA	November 2024
Event Data Recorder / Data Storage System for Automated Driving (EDR/DSSAD)	Mr. T. Nonaka <sup>1</sup> Mr. T. Guiting <sup>1</sup> Mrs. J. Doherty <sup>1</sup>	Netherlands Japan USA	June 2024
Acceleration Control Pedal Error	Mr. P. Seiniger <sup>1</sup> Mr. T. Hirose <sup>1</sup>	Germany Japan	May 2024

<sup>1</sup> IWG Co-Chairs

## Приложение III

### Круг ведения и правила процедуры неофициальной рабочей группы по кибербезопасности и обновлению программного обеспечения

#### А. Круг ведения

1. Неофициальная рабочая группа (НРГ) — вспомогательный орган, занимающийся вопросами кибербезопасности и обновления программного обеспечения (КБ/БПС) в рамках Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) WP.29.

2. Для внесения вклада в выполнение задач НРГ ее члены должны обладать соответствующим опытом в технической или нормативной области.

3. Задачи, возложенные на НРГ:

а) ведение официальных документов, связанных с правилами, касающимися кибербезопасности (Правила № 155 ООН), правилами, касающимися обновления программного обеспечения (Правила № 156 ООН), и «Рекомендациями по единообразным предписаниям, касающимся кибербезопасности и обновления программного обеспечения». Эта деятельность будет основана на практическом опыте применения соответствующих документов и других источников и направлена на поддержание по возможности согласованности между ними. В ней также будет учитываться изменение технологий и динамика актуальных рисков и угроз.

При необходимости дальнейшего уточнения текстов поправки к соответствующим официальным документам будут вноситься НРГ посредством консенсуса;

б) предоставление участникам возможности обмениваться знаниями, опытом и идеями, связанными с применением национальных правил/стандартов в отношении КБ/БПС, а также правил ООН №№ 155 и 156;

в) рассмотрение и развитие практических результатов работы, связанных с рекомендациями по обновлению программного обеспечения после регистрации.

#### В. Правила процедуры

4. НРГ открыта для всех участников WP.29 и его вспомогательных органов.

5. НРГ ведет работу под председательством Министерства транспорта Соединенного Королевства, Национальной администрации безопасности дорожного движения Соединенных Штатов и Национальной лаборатории по безопасности дорожного движения и окружающей среде Японии. Услуги технического секретариата предоставляет МОПАП.

6. Рабочим языком НРГ является английский язык.

7. Все документы и/или предложения должны передаваться техническому секретарю в приемлемом электронном формате не позднее чем за неделю до начала совещания. Группа может отказаться обсуждать любой вопрос или предложение, которое было распространено позднее чем за неделю до совещания.

8. Повестка дня и соответствующие документы распространяются среди всех членов НРГ заблаговременно до начала всех запланированных совещаний.

9. Все документы НРГ публикуются секретарем на специальном веб-сайте ЕЭК ООН (<https://wiki.unecce.org/pages/viewpage.action?pageId=40829521>).

10. Решения НРГ принимаются консенсусом. Если консенсуса достичь невозможно, то Председатель НРГ представляет GRVA различные точки зрения и в соответствующих случаях обращается за указаниями.

11. На сессиях GRVA Председатель(и) или его представитель(и) регулярно отчитываются о ходе работы НРГ.

### **С. Сроки**

НРГ ведет свою деятельность до ноября 2024 года в соответствии с кругом ведения.

## Приложение IV

### Круг ведения специальной группы заинтересованных экспертов по электромеханическому торможению (ЭМТ)

#### I. Введение

Представители отрасли автомобилестроения отмечают, что в настоящее время разрабатывается новая технология торможения, в которой как привод управления, так и механизм передачи энергии являются электрическими. Эта технология рассматривается как важный элемент перехода от транспортных средств с двигателями внутреннего сгорания к альтернативным вариантам, работающим на электрической энергии.

Представители отрасли активно разрабатывают поправку к Правилам № 13 ООН, согласно которой использование этой технологии будет разрешено на транспортных средствах категорий М<sub>2</sub>, М<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub>. Параллельно с этим растет интерес к использованию такой технологии на транспортных средствах категорий М<sub>1</sub> и N<sub>1</sub>, для чего потребуются поправки к правилам ООН №№ 13 и 13-Н.

В рамках Соглашения 1958 года требования к торможению дорожных транспортных средств подробно изложены в правилах ООН №№ 13 (большегрузные транспортные средства) и 13-Н (легковые автомобили). Поскольку официальное утверждение транспортных средства категории N<sub>1</sub> может выполняться как согласно Правилам № 13, так и согласно Правилам № 13-Н, согласованность этих правил следует поддерживать.

В целях обеспечения единообразного понимания этой новой технологии представителями отрасли и договаривающимися сторонами подробное обсуждение для выработки окончательных предложений желательно проводить под эгидой GRVA. Такое обсуждение будет содействовать дальнейшей передаче предложений GRVA на рассмотрение WP.29.

#### II. Цель работы группы

На рабочем совещании по ЭМТ в Брюсселе (29–30 марта 2023 года) рассматривались различные стратегии проектирования систем электроснабжения и передачи электроэнергии. Различные варианты предлагались для легковых и большегрузных транспортных средств, а также для транспортных средств с двигателем внутреннего сгорания и электротягой. Крайне важно обеспечить соответствие этих разнообразных конструкций основным требованиям безопасности, которые предъявляются к современным тормозным системам, а также адаптацию правил без введения необоснованных технологических ограничений.

Сфера работы СГЗЭ охватывает нижеследующие аспекты. Если будут предложены дополнительные вопросы, то СГЗЭ будет принимать решения относительно их включения путем консенсуса:

##### A. Конструкции системы энергоснабжения и привода тормозов

- a) определение принципов проектирования системы энергоснабжения;
- b) определение вариантов конструкции привода тормозов, которые могут быть признаны в правилах ООН №№ 13 и 13-Н;
- c) разработка рекомендаций по методике измерения/мониторинга количества энергии во вспомогательном источнике энергии, которая позволила бы определить критическое пороговое значение энергии;

d) определение критически важных для безопасности элементов электромеханических тормозных систем, которые требуют мониторинга неисправностей/отказов и подачи предупреждающих сигналов.

## **В. Исходя из вышеизложенного и с опорой на содержание неофициального документа GRVA-15-17:**

- a) разработка предложений по поправкам к Правилам № 13 ООН;
- b) разработка предложений по поправкам к Правилам № 13-Н ООН; и
- c) вынесение рекомендаций по применению принципов безопасности электрических систем в связи с другими правилами ООН, в частности Правилами № 79 ООН.

Работа, касающаяся целей А и В, будет проходить параллельно.

## **II. Правила процедуры**

1. СГЗЭ является подгруппой WP29/GRVA и открыта для всех участников WP29/GRVA, в том числе для договаривающихся сторон соглашений 1958 и 1998 годов и для неправительственных организаций.
2. СГЗЭ отчитывается перед GRVA и WP.29.
3. СГЗЭ может поручить подгруппам экспертов работу по оказанию поддержки в достижении поставленных целей.
4. Председателем СГЗЭ является представитель одной из договаривающихся сторон. Секретаря для СГЗЭ предоставляют МОПАП/КСАОД.
5. Председатель может по запросу приглашать на заседания экспертов, в том числе не являющихся участниками WP.29.
6. Рабочим языком СГЗЭ является английский язык.
7. Повестка дня и соответствующие документы распространяются среди всех членов СГЗЭ заблаговременно до начала всех запланированных совещаний.
8. Все документы СГЗЭ или ее подгрупп должны передаваться секретарю группы не позднее чем за пять рабочих дней до совещания. Группа может отказаться от обсуждения любого вопроса или предложения, которые не были распространены согласно требованиям.
9. Все документы предоставляются в цифровом формате. Секретарь публикует документы на специальном веб-сайте, предоставленном ЕЭК ООН.
10. Решения группы принимаются консенсусом на основе письменных предложений и технического обоснования. Если консенсуса достичь невозможно, то Председатель группы может представить различные точки зрения и в соответствующих случаях обратиться за указаниями.
11. Совещания СГЗЭ проводятся не реже одного раза в месяц, но по согласованию с большинством участников могут проводиться и чаще. Совещания проводятся в гибридном формате с использованием веб-технологий.
12. Предварительная повестка дня составляется руководством СГЗЭ. Первым пунктом предварительной повестки дня каждой сессии является утверждение повестки дня. Вторым пунктом является утверждение протокола предыдущей сессии, затем проводятся технические обсуждения и рассматриваются прочие вопросы.

### III. График работы и ожидаемые результаты

СЗГЭ:

представит на восемнадцатой сессии GRVA (январь 2024 года) неофициальный документ, содержащий:

а) соображения в отношении безопасности различных схем энергоснабжения и привода тормозов для электромеханических тормозных систем, а также

б) методику определения запаса электроэнергии, пригодного для применения в электромеханической тормозной системе;

представит на девятнадцатой сессии GRVA (май 2024 года) официальные предложения, касающиеся:

а) внесения в правила ООН №№ 13 и 13-Н поправок для учета электромеханических тормозных систем, и

б) доклада о рекомендациях по внесению сопоставимых изменений, касающихся электроснабжения, аккумуляирования и мониторинга энергии, в частности в Правила № 79 ООН.

---