


**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**
**Восемнадцатая сессия**

Женева, 22–26 января 2024 года

**Доклад Рабочей группы по автоматизированным/  
автономным и подключенным транспортным средствам  
о работе ее восемнадцатой 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 ноябре 2023 года (пункт 2 повестки дня) .....	5	5
IV. Искусственный интеллект в транспортных средствах (пункт 3 повестки дня) .....	6–12	5
V. Автоматизированные/автономные и подключенные транспортные средства (пункт 4 повестки дня) .....	13–51	6
A. Результаты работы неофициальной рабочей группы по функциональным требованиям для автоматизированных и автономных транспортных средств .....	13	6
B. Результаты работы неофициальной рабочей группы по методам валидации для автоматизированного вождения .....	14	6
C. Результаты работы Группы по интеграции .....	15–18	6
D. Результаты работы неофициальной рабочей группы по регистратору данных о событиях/системам хранения данных для автоматизированного вождения .....	19–21	7
E. Правила № 157 ООН .....	22–28	7



F.	Координация работы по автоматизации между рабочими группами (РГ)	29–37	8
1.	Применимость ГТП ООН и правил ООН для АСВ.....	29–36	8
2.	Подкатегории транспортных средств для АСВ.....	37	9
G.	Прочие вопросы.....	38–51	9
1.	Исполнение решений WP.29, касающихся организации работы по разработке правил, относящихся к АСВ.....	38–41	9
2.	Обмен мнениями о сценариях.....	42–51	9
VI.	Подключенные транспортные средства (пункт 5 повестки дня).....	52–96	11
A.	Вопросы, касающиеся кибербезопасности, обновлений программного обеспечения и беспроводной связи.....	52–66	11
1.	Включения транспортных средств категорий L, S, R и T в область применения Правил № 155 ООН.....	57–56	11
2.	Доклад о ходе работы НРГ по КБ/БПС.....	57–66	11
B.	Защита данных и проектируемая конфиденциальность.....	67	13
C.	Передача данных и коммуникационные возможности транспортных средств.....	68	13
D.	Прочие вопросы.....	69	13
VII.	Усовершенствованные системы помощи водителю и Правила № 79 ООН (пункт 6 повестки дня).....	70–96	13
A.	Усовершенствованные системы помощи водителю.....	70–82	13
B.	Правила № 79 ООН (оборудование рулевого управления).....	83–90	15
C.	Управление разгоном при ошибочном нажатии педали акселератора....	91–95	16
D.	Прочие вопросы.....	96	16
VIII.	Системы автоматического экстренного торможения (пункт 7 повестки дня).....	97–103	16
IX.	Правила ООН №№ 13, 13-Н, 139, 140 и ГТП № 8 ООН (пункт 8 повестки дня).....	104–120	17
A.	Электронный контроль устойчивости.....	104	17
B.	Электромеханическое торможение.....	105–115	17
C.	Пояснения.....	116–120	19
X.	Торможение мотоциклов (пункт 9 повестки дня).....	121–125	20
A.	Глобальные технические правила № 3 ООН.....	121	20
B.	Правила № 78 ООН.....	122–125	20
XI.	Правила № 90 ООН (пункт 10 повестки дня).....	126–128	20
XII.	Обмен мнениями по вопросу о руководящих принципах и соответствующих национальных мероприятиях (пункт 11 повестки дня).....	129–132	20
XIII.	Пересмотр 3 Соглашения 1958 года (пункт 12 повестки дня).....	133–134	21
A.	Осуществление соответствующих положений Пересмотра 3 Соглашения 1958 года.....	133	21
B.	Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства.....	134	21

XIV.	Прочие вопросы (пункт 13 повестки дня).....	135–145	22
A.	Стратегия Комитета по внутреннему транспорту по смягчению последствий изменения климата .....	135–136	22
B.	Организация совещаний.....	137–141	22
C.	Программа работы .....	142–143	22
D.	Прочие вопросы .....	144	23
E.	Выражение признательности.....	145	23

#### Приложения

I	List of informal documents (GRVA-18-...) considered during the session .....		24
II	List of Informal Working Groups reporting to GRVA (as of January 2024) .....		26
III	Предложение для рабочих совещаний GRVA по нормативному регулированию в области автоматизированных систем вождения (рабочие совещания GRVA по АСВ).....		27
IV	Круг ведения и правила процедуры Неофициальной рабочей группы по автоматизированным системам вождения (НРГ по АСВ).....		30
V	Согласованные поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/21 .....		32

## I. Участники

1. Рабочая группа по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) провела свою сессию в Женеве 22–26 января 2024 года. Обязанности Председателя сессии исполнял г-н Р. Дамм (Германия). В соответствии с правилом 1 правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.2) в его работе участвовали аккредитованные представители следующих стран: Австралии, Германии, Дании, Зимбабве, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии. Кроме того, в работе сессии участвовали представители Европейской комиссии. По приглашению Председателя в ее работе принимал участие эксперт из Уорикского университета.

2. В работе сессии также приняли участие представители следующих неправительственных (НПО) и международных организаций: Американского совета по автомобильной политике (АСАП), Европейской ассоциации по вопросам электромобильности (АВЕРЕ), Европейской ассоциации производителей сельскохозяйственных машин (СЕМА), Международного комитета по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТОТ), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД/МЕМА/ЯАПАД), Европейской ассоциации производителей шин и резины (ЕТРМА), Международного совета по экологической экономике и развитию (ИКЕЕД), Европейской ассоциации гаражного оборудования (ЕГЕА), Европейской ассоциации производителей двигателей внутреннего сгорания (ЕВРОМОТ), Европейской технической ассоциации по вопросам шин и ободьев колес (ЕТОПОК), Федерации европейских предприятий по производству фрикционных материалов (ФЕПФМ), Института инженеров электротехники и электроники (ИИЭЭ), Международной автомобильной федерации (ФИА), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), Международного союза электросвязи (МСЭ), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), организации «САЕ интернэшнл», организации «За безопасную энергию будущего Америки» (САФЕ) и Всемирной ассоциации производителей велосипедов (ВБИА).

## II. Утверждение повестки дня

(пункт 1 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/1 и Add.1  
неофициальные документы GRVA-18-01 и GRVA-18-02/Rev.1

3. GRVA рассмотрела предварительную повестку дня, подготовленную к ее восемнадцатой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/1 и Add.1). GRVA утвердила ее без изменений в том виде, в каком она воспроизведена в документе GRVA-18-02/Rev.1, со ссылками на все неофициальные документы, поступившие до 12 ч 00 мин 22 января 2024 года. Перечень всех неофициальных документов приводится 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 (документ GRVA-18-01).

### III. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в ноябре 2023 года

(пункт 2 повестки дня)

*Документация:* (ECE/TRANS/WP.29/1175)  
неофициальный документ GRVA-18-03

5. Секретариат представил документ GRVA-18-03 с указанием основных вопросов, рассмотренных на сессии WP.29 в ноябре 2023 года и имеющих отношение к GRVA. Он сообщил, что более подробные сведения содержатся в докладе о работе сессии ECE/TRANS/WP.29/1175. GRVA приняла к сведению сообщение секретариата.

### IV. Искусственный интеллект в транспортных средствах

(пункт 3 повестки дня)

*Документация:* (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/17)  
ECE/TRANS/WP.29/2024/34  
неофициальные документы (GRVA-17-04/Rev.2 и) GRVA-18-04

6. GRVA приняла к сведению цель документа ECE/TRANS/WP.29/2024/34 под названием «проект резолюции с руководством по искусственному интеллекту (ИИ) в контексте дорожных транспортных средств», представленного для возможного принятия на сессии WP.29 в марте 2024 года с потенциальными поправками, предложенными в неофициальном документе, подготовленном GRVA в ходе этой сессии (ECE/TRANS/WP.29/1175, пункт 25).

7. Представитель МОПАП, предоставивший материалы, которые легли в основу этого документа, призвал участников сессии в течение недели вносить предложения и замечания, с тем чтобы усовершенствовать документ, который может стать базой для подготовки новой Общей резолюции в соответствии с предложением секретариата Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), которое было озвучено на сессии WP.29 в ноябре 2023 года.

8. Представитель Канады задал вопрос о цели этого документа. Он также просил разъяснить термин «Mutual Resolution» (общая резолюция) и поинтересовался, между кем она заключается и что ожидается от партнеров. Он предложил GRVA представить себе, что будет означать этот документ, если GRVA задумается над этим, например, лет через пять. Он задал вопрос о соответствующем поручении GRVA от WP.29. Представитель Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии выразил мнение, что в некоторых частях документа есть путаница и его следует доработать, поскольку на данный момент он не приносит реальной пользы.

9. Представитель МОПАП пояснил, что в документе будут содержаться важные рекомендации, и напомнил, что он уже был вынесен на утверждение WP.29 в марте 2024 года.

10. Представитель Норвегии считает этот документ нужным и ценным. Представитель Нидерландов одобрил включенные в него полезные определения. Он обратил внимание европейских делегаций на то, что этот документ не должен противоречить закону Европейского союза об ИИ. Представитель ИИЭЭ дала положительный отзыв об этом документе. Она отметила, что некоторые аспекты можно усовершенствовать, и вызвалась подготовить материал для двадцатой сессии GRVA. Представитель Германии высказался в поддержку этого документа. Представитель Европейской комиссии предложил изменить название документа и скорректировать его структуру.

11. Представитель МОПАП представил неофициальный документ GRVA-18-04 для внесения поправок в документ ECE/TRANS/WP.29/2024/34, в который были включены незначительные редакционные изменения на основе материалов, полученных в течение недели.

12. GRVA поручила секретариату представить WP.29 неофициальный документ GRVA-18-04 в качестве поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/2024/34 для рассмотрения на сессии WP.29 в марте 2024 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**

13. Представитель Соединенных Штатов Америки, сопредседатель неофициальной рабочей группы по функциональным требованиям к автоматизированным и автономным транспортным средствам (ФРАВ), представил устный доклад о ходе работы группы. Он напомнил, что GRVA одобрила руководство и рекомендации по требованиям к безопасности АСВ, подготовленные ФРАВ (GRVA-17-33), в ходе своей сессии в сентябре 2023 года. Таким образом, ФРАВ выполнила мандат в соответствии со своим кругом ведения. Выступающий добавил, что с тех пор ФРАВ вместе с неофициальной рабочей группой по методам валидации для автоматизированного вождения (ВМАД) занимается разработкой комплексных руководства и рекомендаций по требованиям и оценкам безопасности АСВ и намерена продолжать сотрудничать с ней в рамках плана ФРАВ/ВМАД по подготовке совместного руководства вплоть до майской сессии GRVA.

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

*Документация:* неофициальный документ GRVA-18-45

14. Представитель Японии, сопредседатель НРГ по ВМАД, представил доклад (GRVA-18-45) о работе этой группы, содержащий обзор ожидаемых результатов до июня 2024 года, подробное описание ее деятельности с сентября 2023 года, а также перспективы: теперь ВМАД войдет в состав Группы по интеграции, но совещания подгрупп ВМАД по-прежнему могут проводиться по мере необходимости.

### **C. Результаты работы Группы по интеграции**

*Документация:* неофициальные документы GRVA-18-40 и GRVA-18-50

15. Представитель Нидерландов, сопредседатель НРГ по ВМАД, представил доклад о ходе работы Группы по интеграции ФРАВ/ВМАД (GRVA-18-40). Он сообщил, что Группа по интеграции завершила работу над первым полным проектом интеграционного документа, состоящего в общей сложности из восьми разделов и десяти приложений (GRVA-18-50). Выступающий уточнил, что в приложении 10 к этому документу перечислены темы для дальнейшего рассмотрения на следующем этапе работы (в соответствии с обсуждениями и итогами работы АС.2) и что до майской сессии GRVA в это приложение могут вноситься изменения.

16. Представитель Франции попросил предоставить дополнительную информацию о приложении 10. GRVA отметила, что некоторый прогресс может быть достигнут до мая 2024 года, а оставшиеся открытые вопросы будут перенесены на следующий этап.

17. Представитель МОПАП с удовлетворением отметил достижение значительного прогресса. Представитель Соединенных Штатов Америки подтвердил, что в приложении 10 перечислены открытые вопросы, которые надлежит решить в ближайшее время. Представитель Канады подвел итоги работы, достигнутые за

последние годы. Он положительно оценил огромные совместные усилия (кроме одного отдельного совещания).

18. GRVA согласилась с предложением Нидерландов представить GRVA-18-50 в качестве официального документа для рассмотрения WP.29 в июне 2024 года.

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

*Документация:* неофициальный документ GRVA-18-25

19. Представитель Японии, сопредседатель НРГ по регистратору данных о событиях (РДС)/системам хранения данных для автоматизированного вождения (СХДАВ), представил доклад о ходе работы группы (GRVA-18-25) с описанием прогресса, достигнутого ею за прошедшее время.

20. Он сообщил, что руководство, над подготовкой которого идет работа в настоящее время, будет представлено в срок в июне 2024 года.

21. GRVA одобрила доклад о ходе работы группы.

#### **E. Правила № 157 ООН**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/3  
неофициальный документ GRVA-18-05

22. Представитель Франции озвучил предложение по поправкам к Правилам № 157 ООН, целью которого является согласование ссылки на Правила № 10 ООН (электромагнитная совместимость (ЭМС)) с утвержденным текстом других правил и уточнение условий испытания автоматизированных систем удержания в полосе (АСУП).

23. Секретариат подвел итоги обсуждения на сессии Рабочей группы по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE) в октябре 2023 года смежной темы, касающейся разработки новой серии поправок к Правилам № 10 ООН, которые будут также охватывать АСВ и которые, как представляется, требуют доработки.

24. Эксперт от Германии рассказал о прогрессе, достигнутом с момента окончания последней сессии GRE, и отметил завершение работы над рабочим документом IWG-EMC-41-02/Rev.1, который планируется представить для утверждения GRE на ее следующей сессии.

25. Представитель Франции предложил возобновить обсуждение документа ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/3 на сессии GRVA в сентябре 2024 года, с тем чтобы учесть работу, проделанную по этой теме GRE.

26. Представитель МОПАП представил неофициальный документ GRVA-18-05, направленный на внесение поправок в положения, касающиеся автоматического восстановления штатного режима работы АСУП в начале каждого цикла «запуск/работа» двигателя (цикл работы/выключения) в соответствии с аналогичным положением, уже принятым для системы автоматического экстренного торможения (САЭТ) в Правилах № 152 ООН.

27. Представитель Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии поинтересовался, возможно ли сделать формулировку более технологически нейтральной и согласовать ее с положениями Общей резолюции 2, содержащей определения силовых установок транспортных средств.

28. GRVA решила продолжить обсуждение этого вопроса в ходе рассмотрения аналогичного предложения (GRVA-18-06) в рамках пункта 6 b) повестки дня.

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

### **1. Применимость ГТП ООН и правил ООН для АСВ**

*Документация:* (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/18)  
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/8  
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/9  
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/10  
неофициальные документы GRVA-18-30, GRVA-18-31,  
GRVA-18-32, GRVA-18-33 и GRVA-18-44

29. Представитель Франции, сопредседатель целевой группы по пригодности правил ООН и глобальных технических правил ООН для АСВ (ЦГ по ФАДС), представил доклад о ходе работы группы (GRVA-18-44), в котором напомнил о контексте осуществления ее деятельности, рассказал о шагах, предпринятых за последнее время, и задал вопрос о приоритетах GRVA. Он подробно остановился на содержании трех официальных документов, представленных группой (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/8, /9 и /10), а также поправок к ним, содержащихся в неофициальных документах GRVA-18-30, GRVA-18-31 и GRVA-18-32. Далее он представил неофициальный документ GRVA-18-33, в котором подготовленная группой дополнительная информация изложена в форме вопросов и ответов.

30. Представитель Японии поинтересовался, почему группа предлагает исключить беспилотные транспортные средства из области применения правил ООН №№ 13, 13-Н и 79 и означает ли это, что для таких транспортных средств не будет регулироваться торможение и рулевое управление.

31. Представитель Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии просил уточнить предлагаемые сроки.

32. Представитель Франции в ответ на вопрос Японии сослался на документ GRVA-18-33 (глава 2). Он пояснил, что целевая группа намерена до января 2025 года подготовить неофициальные документы, содержащие предложения по новой серии поправок к правилам ООН №№ 13, 13-Н и 79, касающимся беспилотных транспортных средств.

33. GRVA утвердила документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/8 с поправками, внесенными документом GRVA-18-30 (см. ECE/TRANS/WP.29/2024/56), и поручила секретариату представить его в качестве проекта дополнения 22 к поправкам серии 11, проекта дополнения 4 к поправкам серии 12 и проекта дополнения 2 к поправкам серии 13 к Правилам № 13 ООН для рассмотрения и голосования WP.29 и Административного комитета Соглашения 1958 года (АС.1) на их сессиях в июне 2024 года.

34. GRVA утвердила документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/9 с поправками, внесенными документом GRVA-18-31 (см. ECE/TRANS/WP.29/2024/59), и поручила секретариату представить его WP.29 и АС.1 в качестве проекта дополнения 5 к поправкам серии 01 к Правилам № 13-Н ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2024 года.

35. GRVA утвердила документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/10 с поправками, внесенными документом GRVA-18-32, за исключением текста, выделенного красным цветом (см. документ ECE/TRANS/WP.29/2024/61), и поручила секретариату представить его WP.29 и АС.1 в качестве проекта дополнения 11 к поправкам серии 03 и дополнения 6 к поправкам серии 04 к Правилам № 79 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2024 года.

36. GRVA решила в соответствии с предложением Германии сохранить документ GRVA-18-33 в повестке дня следующей сессии и рекомендовала распространить его среди вспомогательных органов WP.29.

## 2. Подкатегории транспортных средств для АСВ

*Документация:* (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/28)

37. Представитель Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии проинформировал GRVA о последних мероприятиях, связанных с подкатегориями для АСВ. Он напомнил о решении WP.29 создать целевую группу под совместным председательством Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии и Германии. Выступающий отметил, что стартовое совещание состоялось в январе 2024 года и было открыто председателями GRSG и GRVA. Затем он ознакомил участников сессии с результатами стартового совещания.

## G. Прочие вопросы

*Документация:* неофициальные документы GRVA-18-26/Rev.1, GRVA-18-41/Rev.2 и GRVA-18-42/Rev.2, GRVA-18-47, GRVA-18-48, GRVA-18-49 и GRVA-18-52

### 1. Исполнение решений WP.29, касающихся организации работы по разработке правил, относящихся к АСВ

38. Председатель представил документы GRVA-18-41 и GRVA-18-42, содержащие соответственно предложение о проведении рабочих совещаний GRVA, посвященных нормативному регулированию в области автоматизированных систем вождения (рабочие совещания GRVA по АСВ), и предложение о круге ведения НРГ по АСВ. GRVA внесла свой вклад в подготовку обоих документов.

39. Несколько делегаций озвучили свои замечания. GRVA прокомментировала текст о необходимости учета результатов исследований. Она отметила, что это правильный принцип, поскольку в науке постоянно появляются новые данные и новая информация. При этом GRVA отметила также, что отсутствие доказательств и дополнительных данных не должно останавливать группу и ее деятельность. GRVA обсудила, что «требования, основанные на эксплуатационных показателях» следует понимать как общую концепцию, которая не препятствует рассмотрению таких понятий, как «обоснование безопасности». GRVA обсудила вопрос о руководстве этой деятельностью и решила сформировать бюро из добровольцев, изъявивших желание работать в нем, включая представителей Европейской комиссии, Канады, Китая, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки и Японии. Представители Европейской комиссии, Канады, Китая и Соединенных Штатов Америки решили содействовать разработке соответствующих Глобальных технических правил ООН (ГТП ООН). Представители МОПАП, организации «САЕ интернэшнл», АСАП и Японского центра интернационализации автомобильных стандартов (ЯЦИАС) предложили оказывать поддержку НРГ по АСВ в качестве членов ее секретариата. GRVA отметила, что эксперты от договаривающихся сторон могут оказать секретариату содействие в подготовке рабочих совещаний GRVA.

40. GRVA утвердила документы GRVA-18-41/Rev.2 и GRVA-18-42/Rev.2, которые воспроизводятся в приложениях III и IV.

41. GRVA напомнила, что в соответствии с процедурой, предусмотренной Соглашением 1998 года, для продолжения этой деятельности необходимо направить запрос на получение разрешения на разработку ГТП ООН, касающихся АСВ.

### 2. Обмен мнениями о сценариях

42. Эксперт от Франции представил мнения о проектировании, валидации и омологации на основе сценариев (GRVA-18-47), которые уже высказывались на последней сессии НРГ по ВМАД в декабре 2023 года, обосновал целесообразность использования сценариев для валидации АСВ и ознакомил участников сессии с библиотекой сценариев «Adscene» (отраслевая библиотека сценариев для проектирования, валидации и омологации усовершенствованных систем помощи водителю (УСПВ) и АСВ).

43. Представитель Франции озвучил мнения об одном из возможных подходов к координации библиотек сценариев для оценки безопасности (GRVA-18-48).
44. Эксперт от Уорикского университета представил каталог сценариев для одобрения АСВ в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии под названием «База сценариев “Сейфти пул”» (GRVA-18-52).
45. Представитель Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии высказал мнения о необходимости создания каталога сценариев ЕЭК ООН, подчеркнув потенциальные преимущества и обозначив дальнейшие шаги. Он предложил организовать рабочее совещание GRVA по этой теме. Представитель Франции высказался в поддержку этой идеи и предложил содействовать в организации этого рабочего совещания. Представитель Канады одобрил эту идею. Представитель КСАОД также оценил ее положительно.
46. Представитель МСЭ представил мнения о каталоге сценариев для автоматизированных систем вождения (GRVA-18-26/Rev.1). Он напомнил о контексте этой дискуссии, высказал соображения о потенциальных проблемах, связанных с информационными технологиями (ИТ), и предложил основанный на ИТ подход к принятию решения о том, нужно создавать ли новый каталог WP.29.
47. Представитель СЕЙФ объяснил, что существующие правила в рамках GRVA уже работают на основе каталогов сценариев. Он решительно поддержал идею о проведении анализа.
48. Представитель Европейской комиссии согласилась с тем, что необходимо создать каталог сценариев. Она напомнила о дискуссиях в рамках подгруппы 3 НРГ по ВМАД. Она отметила, что такой каталог может стать полезным инструментом для лиц, принимающих решения. Оратор упомянула различные категории сценариев по степени актуальности, режиму нормальной эксплуатации, критическим условиям и условиям отказа. Она порекомендовала GRVA изучить меры, принимаемые в этой области другими секторами, и в качестве примера привела каталог сценариев Международного агентства по атомной энергии. При этом она отметила, что для проведения такой работы потребуется выделение финансирования и привлечение группы экспертов.
49. Представитель Российской Федерации отметил, что доклады были интересными и взаимодополняющими. Он заявил о необходимости создания такого каталога, доступного для всех.
50. Представитель Китая, заместитель Председателя GRVA, отметила, что, если эта мера будет признана необходимой и целесообразной, ее осуществление станет серьезной задачей. Она предложила организовать рабочее совещание для обсуждения этого вопроса.
51. GRVA решила провести рабочее совещание 6–7 мая 2024 года в Париже (Франция) и рассмотреть возможность консолидации документов, представленных на текущей сессии.

## VI. Подключенные транспортные средства

(пункт 5 повестки дня)

### A. Вопросы, касающиеся кибербезопасности, обновлений программного обеспечения и беспроводной связи

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/4  
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/5  
неофициальные документы GRVA-18-20, GRVA-18-21,  
GRVA-18-27, GRVA-18-30, GRVA-18-34/Rev.1, GRVA-18-36,  
GRVA-18-37 и GRVA-18-43

#### 1. Включения транспортных средств категорий L, S, R и T в область применения Правил № 155 ООН

52. Представитель Франции внес на рассмотрение предложение о включении в область применения Правил № 155 ООН всех транспортных средств категории L (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/4), а также соответствующую поправку к документу о толковании (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/5). Эксперты от Испании и Японии высказались в поддержку этих двух документов.

53. GRVA утвердила документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/4 и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 3 к Правилам № 155 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2024 года. Представитель МАЗМ положительно оценил решение о его утверждении.

54. GRVA также поручила секретариату представить для рассмотрения и принятия WP.29 в июне 2024 года документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/5.

55. Представитель СЕМА напомнил о позиции своей организации (GRVA-18-20), касающейся включения транспортных средств категорий R, S и T в область применения Правил № 155 ООН и предусматривающей, что они должны подпадать под действие Закона Европейского союза о киберустойчивости. Он упомянул о сравнении этих двух регламентирующих документов (GRVA-18-21). Представители Европейской комиссии, Испании и Италии поддержали позицию СЕМА. Представитель КСАОД призвал к согласованию нормативной базы и предостерег от ее потенциальной фрагментации. Представитель Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии напомнил, что GRVA является международным форумом, отметил текущую работу в области стандартизации и просил сохранить этот пункт в повестке дня. Представитель Италии категорически высказался за исключение этого пункта из повестки дня. Представитель Люксембурга озвучил мнение, что его лучше сохранить. Представитель ЕК предложил сохранить его для более долгосрочных целей. Представитель Соединенных Штатов Америки выразила обеспокоенность в связи с тем, что GRVA обсуждает вопрос, относящийся к Европейскому союзу. Она напомнила, что GRVA поручено заниматься вопросами глобального регулирования, и она озабочена тем, что эта дискуссия создает прецедент. Она рекомендовала обсудить этот вопрос в рамках другого пункта повестки дня.

56. GRVA решила сохранить этот пункт в повестке дня и продолжить обсуждение на основе документов, если таковые будут представлены.

#### 2. Доклад о ходе работы НРГ по КБ/БПС

57. Представитель Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, сопредседатель НРГ по кибербезопасности (КБ) и беспроводной связи (БПС) представил доклад о ходе работы группы (GRVA-18-43). Он подробно рассказал о текущей деятельности группы, связанной с обновлением документа о толковании Правил № 156 ООН, приложением 7 к Сводной резолюции CP.3, обновлениями программного обеспечения после регистрации, доступом к данным о транспортных средствах и проектируемой конфиденциальностью, а также с системами связи, обновляемыми с помощью БПС.

58. Представитель ФИА вызвался предоставить неофициальной группе дополнительную информацию о концепциях, выработанных его организацией для решения вопросов, связанных с доступом к данным о транспортных средствах и проектируемой конфиденциальностью. Представитель «CAE интернэшнл» пояснил, что его организация рассматривает ссылку на стандарт ИСО, которую предлагается включить в обновленный вариант документа о толковании Правил № 156 ООН.

59. GRVA поинтересовалась, не пересекается ли деятельность НРГ по ДССАД/ЕДР в вопросах, связанных с обменом данными, с деятельностью НРГ по ИТС в вопросах, связанных с обновляемыми системами связи. Сопредседатель НРГ по КБ/БПС пояснил, что его группа не рассматривает элементы данных, подлежащие регистрации, а работает над процессом и механизмом поддержки. Представитель МСЭ, секретарь целевой группы по коммуникационным системам транспортных средств в НРГ по ИТС, уточнил, что данный вопрос рассматривается в тесном сотрудничестве между этими группами. Представитель МОПАП подтвердил, что соответствующее предложение ФИСИТА находится на рассмотрении.

60. Представитель Японии, сопредседатель НРГ по КБ/БПС и сопредседатель рабочих совещаний по осуществлению Правил № 155 ООН, проинформировал GRVA об итогах совещания, состоявшегося в Женеве 11–12 января 2024 года (GRVA-18-36). Он отметил, что вопрос о ГНСС закрыт, и рассказал о прогрессе, достигнутом в области положений о подготовке отчетности (системы обеспечения кибербезопасности — СОКиБ) по идентификационному номеру программного обеспечения на основании Правил № X (ИНПО ПХ), о процессе повторной сертификации СОКиБ и системы управления обновлением программного обеспечения (САМС), об обновлениях программного обеспечения после регистрации, о ссылке на Правила № 155 ООН в правилах ООН GRSG, о СОКиБ для совместных предприятий и их практическом применении, а также о кибербезопасности и ПТО. В своем выступлении он коснулся текущей деятельности НРГ по обновлению программного обеспечения после регистрации, сопровождаемой дискуссиями в рамках рабочих совещаний. Он напомнил об озвученной в январе 2024 года идее включить в Правила № 0 ООН положения об обновлении программного обеспечения, применимые к официальному утверждению комплектного транспортного средства.

61. Эксперт от Норвегии поделился соображениями о недостатках глобальных навигационных спутниковых систем (ГНСС) и поинтересовался, как органы, предоставляющие официальное утверждение типа, будут оценивать другие методы как эквивалентные криптографическим решениям. Эксперт от МСЭ в качестве члена комитета Национального управления по авиации и исследованию космического пространства (НАСА) по позиционированию, навигации и синхронизации отметил неэффективность криптографических методов. Представитель Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии уточнил, что при оценке рисков, предусмотренной правилами, в обычных случаях можно легко прийти к выводу, что уязвимости ГНСС приводят к минимальному риску для безопасности. Он добавил, что правила действительно носят «открытый» характер, что объясняет вопрос представителя Норвегии, но также содержат требование о том, чтобы органы власти обменивались с другими аналогичными органами информацией об используемых методах и оценках.

62. Представитель Франции высоко оценил деятельность в рамках рабочих совещаний, совместно организованных Национальной лабораторией по безопасности дорожного движения и охране окружающей среды (НТСЕЛ) Японии и секретариатом. Он отметил, что обновления после регистрации могут иметь последствия для официального утверждения типа комплектного транспортного средства, и предложил способы их учета. После обсуждения GRVA решила, что НРГ по КБ/БПС при поддержке рабочих совещаний в первую очередь займется проработкой этого вопроса.

63. GRVA приняла к сведению обновленный документ «Вопросы и ответы» (GRVA-18-37) и решила сохранить его в своей повестке дня в качестве справочного документа.

64. Представитель Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии озвучил предложение (GRVA-18-27) о поправке к приложению VII к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), направленное на уточнение использования RxSWIN (ИНПО ПХ). GRVA согласилась с МОПАП в том, что в первую очередь необходимо рассмотреть вопрос о том, следует ли делать ИНПО ПХ обязательным, а во вторую очередь — в какой документ включить соответствующее положение (в СР.3 или Правила № 156 ООН), и просила НРГ по КБ/БПС рассмотреть документ GRVA-18-27 и обсудить оба вопроса.

65. Представитель Франции ознакомил (GRVA-18-34) участников сессии с перечнем правил ООН, находящихся в ведении GRVA, и оценкой необходимости включения положений об обновлении программного обеспечения в каждое из них. Он добавил в предложенную таблицу два ГТП ООН, относящихся к ведению GRVA (GRVA-18-34/Rev.1).

66. GRVA поддержала предложение Франции составить такой перечень и для пяти других вспомогательных органов WP.29.

## **В. Защита данных и проектируемая конфиденциальность**

67. Этот пункт был рассмотрен в докладе о ходе работы НРГ по КБ/БПС. Никаких отдельных документов по этому пункту повестки дня представлено не было.

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

68. Представитель МСЭ проинформировал GRVA о создании в МСЭ группы экспертов по коммуникационным технологиям для автоматизированного вождения. Он сообщил, что ее первое совещание запланировано на март 2024 года. Далее он рассказал о текущей деятельности целевой группы по коммуникационным системам транспортных средств в рамках НРГ по ИТС WP.29.

## **Д. Прочие вопросы**

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

# **VII. Усовершенствованные системы помощи водителю и Правила № 79 ООН**

(пункт 6 повестки дня)

## **А. Усовершенствованные системы помощи водителю**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/2  
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/12  
неофициальные документы GRVA-18-07 и пересмотренные варианты, GRVA-18-14, GRVA-18-15 и GRVA-18-16

70. Представитель Российской Федерации, сопредседатель целевой группы по усовершенствованным системам помощи водителю (ЦГ по АДАС), представил доклад о ходе работы группы, содержащийся в документе GRVA-18-16. Он подробно рассказал о прогрессе, достигнутом с момента окончания предыдущей сессии GRVA, и уточнил статус документов, направленных в GRVA (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/2 и GRVA-18-07/Rev.1) вместе с проектом правил ООН, касающихся систем помощи водителю в управлении (ДКАС).

71. Представитель Франции задал вопрос о предлагаемом пункте 5.3.7.3.2. Председатель ЦГ по АДАС объяснил, что в соответствии с Правилами № 79 ООН в

нем устанавливается обязательная функция снижения риска (ФСР). Представитель Норвегии отметил, что если эта система не сможет менять полосу движения, то ФСР остановит автомобиль на его полосе движения.

72. Представитель КСАОД предоставила справочную информацию о ФСР. Она напомнила, что в соответствии с Правилами № 79 ООН ФСР позволяет производителю выбирать, будут ли ФСР выполнять смену полосы движения. Она добавила, что следует сохранить такую гибкость в ДКАС, иначе получится, что Правила навязывают определенный тип ФСР. Она пояснила, что системы помощи ДКАС могут не обладать необходимой резервной мощностью для выполнения такого маневра, поскольку ФСР вмешивается в ситуацию, когда водитель не участвует в управлении автомобилем (например, потерял сознание), и что это создаст неопределенность с точки зрения ответственности.

73. Представитель Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии подтвердил, что группа обсуждала риск, связанный с остановкой транспортного средства системой на его полосе движения. Он пояснил, что при наличии пробки остановка на полосе движения не станет помехой, но это рискованно на автостраде с интенсивным движением. Выступающий призвал группу учесть, что если ДКАС предлагает функционал, позволяющий водителю подтверждать смену полосы движения, то следует предусмотреть в ФСР возможность при необходимости выполнять смену полосы движения. Он предложил НПО больше думать о безопасности, чем об ответственности.

74. Представитель Норвегии указал на риск, связанный с остановкой на полосе движения. Он также упомянул о таких сложных условиях, как туннели, перекрестки и резкие повороты. Он выразил надежду, что ДКАС сможет эффективно и безопасно справляться с такими условиями.

75. Представитель ЕК обратил внимание на оценку риска, требование о проведении которой содержится в рассматриваемом пункте, и отметил, что согласно формулировке пункта этого ФСР не должна в обязательном порядке выполнять смену полосы движения в любой ситуации.

76. GRVA представила дополнительные замечания к проекту, отраженные в документе GRVA-18-07/Rev.2, подготовленном ЦГ по АДАС на английском, русском и французском языках (секретариат отметил, что эти документы не редактировались секретариатом, и предупредил группу о возможном внесении поправок для полного согласования версий на разных языках и унификации терминологии в документах).

77. GRVA отметила, что текст в пункте 5.5.3.1 аналогичен тексту, содержащемуся в предложении о поправке в пунктах 4 e) и 6 b) повестки дня. GRVA решила сохранить слово «двигатель» и вернуться к нему на следующей сессии, для того чтобы подобрать более технологически нейтральный термин.

78. Представитель Норвегии высказался в поддержку принятия проекта правил, отметив многочисленные уступки, сделанные ради достижения консенсуса. Он подчеркнул, что такая система вызвала обеспокоенность у ряда экспертов в области человеко-машинных интерфейсов и что эффективность контрмер, включенных в проект правил для того, чтобы рассеять их опасения, т. е. функции мониторинга водителя, будет необходимо оценить после ввода в эксплуатацию первых транспортных средств.

79. GRVA поручила секретариату представить документ GRVA-18-07/Rev.2 (воспроизведенный в документе ECE/TRANS/WP.29/2024/37) WP.29 и AC.1 в качестве проекта новых правил ООН по ДКАС для рассмотрения и голосования в марте 2024 года.

80. Председатель ЦГ по АДАС сообщил GRVA, что группа приступает ко второму этапу своей деятельности.

81. Представитель Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/12, направленный на уточнение области применения Правил № 79 ООН и проекта правил

ООН по ДКАС. Он сослался на GRVA-18-14 и GRVA-18-15, в которых содержатся последние версии текста (и которые также были подготовлены на русском и французском языках).

82. GRVA поручила секретариату представить WP.29 и AC.1 документ GRVA-18-15 в качестве дополнений к поправкам серий 03 и 04 к Правилам № 79 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2024 года (см. ECE/TRANS/WP.29/2024/35 и 36, так как содержание этого неофициального документа в настоящем докладе не воспроизводится).

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/21  
неофициальные документы GRVA-18-06, GRVA-18-11,  
GRVA-18-17 GRVA-18-18 и GRVA-18-51

83. Представитель МОПАП напомнил о цели внесения предложения о поправке к Правилам № 79 ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/21), а именно о предоставлении разъяснений в отношении автоматизированной функции рулевого управления категории А для транспортных средств с прицепом. Он напомнил GRVA о замечаниях, полученных в ходе предыдущей сессии, и предложил поправки к первоначальному предложению с учетом этих замечаний (GRVA-18-51).

84. Представитель Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии отметил улучшения. Представитель Франции снял свои возражения. Представитель Италии высказался в поддержку этого предложения.

85. GRVA приняла это предложение, изложенное в документе ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/21, с изменениями, содержащимися в неофициальном документе GRVA-18-51 и воспроизведенными в приложении V. GRVA поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения к поправкам серий 03 и 04 к Правилам № 79 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2024 года.

86. Представитель Австралии внес на рассмотрение предложение (GRVA-18-11) о поправках серии 05 к Правилам № 79 ООН, призванных содействовать применению всеми договаривающимися сторонами единого подхода к аварийным системам удержания в полосе движения (ЭЛКС), в том числе применительно к транспортным средствам категорий M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub>. Представители Японии и МОПАП озвучили свои замечания к этому предложению. GRVA решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии на основе данного документа, который будет распространен с официальным условным обозначением на следующей сессии.

87. Представитель МОПАП внес на рассмотрение документ GRVA-18-06, в котором предлагаются поправки к Правилам № 79 ООН, состоящие в корректировке термина «запуск двигателя» в соответствии с недавно внесенной поправкой к Правилам № 152 ООН. GRVA отметила сходство этого предложения с предложением о внесении поправки в Правила № 157 ООН (GRVA-18-05) и решила возобновить рассмотрение этого пункта на своей следующей сессии.

88. Представитель МОПАП внес на рассмотрение неофициальный документ GRVA-18-17, в котором изложено предложение о поправке к Правилам № 79 ООН (GRVA-18-18), направленное на включение в них положений об официальном утверждении систем рулевого управления с помощью электроники, и предложил организовать рабочее совещание по этому вопросу.

89. Представитель Франции согласился рассмотреть этот документ до следующей сессии. Представитель Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии отметил, что некоторые аспекты потребуют уточнения, и призвал обеспечить полное согласование с текущей работой, имеющей отношение к электромеханическим тормозам.

90. GRVA решила организовать неофициальное рабочее совещание для рассмотрения этой темы.

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

*Документация:* неофициальный документ GRVA-18-53

91. Представитель Японии, Председатель НРГ по управлению разгоном при ошибочном нажатии педали акселератора (АКПЕ), представил доклад о ходе работы группы (GRVA-18-53). Он подчеркнул, что группа не достигла консенсуса относительно того, следует ли включить категорию N<sub>1</sub> в область применения проекта правил уже сейчас или позже, в одной из будущих поправок. Он отметил также заинтересованность ряда сторон в разработке положений об АКПЕ в рамках Соглашения 1998 года.

92. Представители Канады и Соединенных Штатов Америки высказались за то, чтобы заниматься этим направлением работы в рамках Соглашения 1998 года.

93. Представитель Республики Корея высказался в поддержку поэтапного подхода, предложенного МОПАП, и рекомендовал сосредоточиться исключительно на транспортных средствах с автоматической коробкой передач.

94. GRVA одобрила доклад и заявила, что рассчитывает на рассмотрение первого проекта положений об АКПЕ в мае 2024 года. GRVA решила, что транспортные средства категории M<sub>1</sub> следует включить в область применения начиная с первоначального варианта проекта правил (серия 00). GRVA решила также, что НРГ продолжит обсуждение подхода к категории N<sub>1</sub> и рассмотрит данные об авариях. GRVA отметила оставшиеся проблемы, связанные с разработкой процедуры испытаний, и решила продлить мандат НРГ по АКПЕ еще на один год.

95. Представитель Японии, Председатель Исполнительного комитета Соглашения 1998 года (АС.3), вызвался сообщить АС.3 о готовности группы разработать соответствующие ГТП ООН в рамках Соглашения 1998 года.

### **Д. Прочие вопросы**

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

## **VIII. Системы автоматического экстренного торможения**

(пункт 7 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/22  
неофициальные документы GRVA-18-12, GRVA-18-19,  
GRVA-18-22, GRVA-18-23, GRVA-18-24, GRVA-18-55  
(ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/24)

97. GRVA не получила дополнительных материалов и решила сохранить документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/24 (городская система экстренного торможения (ГСЭТ)) в повестке дня своей следующей сессии.

98. Представитель Австралии задал GRVA вопрос (GRVA-18-12) об информации прикладного характера и практических деталях, связанных с требованиями о взаимном признании, содержащимися в серии поправок 02 к Правилам № 131 ООН, которые включают ссылки на Правила № 152 ООН, требующие от договаривающихся сторон, принявших оба правила по САЭТ, признавать официальные утверждения на основании обоих правил в равной степени действительными для транспортных средств категории M<sub>2</sub> и для транспортных средств категорий M<sub>3</sub>/N<sub>2</sub> с максимальной массой не более восьми тонн, оборудованных гидравлической тормозной системой. Он просил членов GRVA высказать свое мнение по следующим вопросам: а) может ли

официальное утверждение типа выдаваться или распространяться для охвата транспортных средств категорий M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub> и N<sub>2</sub> на основании Правил № 152 ООН; b) признаются/официально утверждаются ли транспортные средства категорий M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub> и N<sub>2</sub> на рынках других договаривающихся сторон в соответствии с этими положениями? Какой при этом использовался подход? Для повышения ясности он предложил внести поправку в сноску к области применения. Делегациям было предложено направить Австралии свои ответы на эти вопросы.

99. GRVA поручила секретариату распространить документ GRVA-18-12 под официальным условным обозначением на ее следующей сессии.

100. Представитель Франции представил (GRVA-18-22) итоги трех рабочих совещаний, организованных по вопросам виртуальных испытаний в контексте Правил № 152 ООН. Он напомнил участникам сессии о цели документа ECE/TRANS/WP.29/2023/22 и изложил последние поправки к этому документу, подготовленные по итогам консультаций в ходе рабочих совещаний, которые имеются в двух вариантах, включая вариант, содержащий целиком все предложение по поправкам к Правилам № 152 ООН (GRVA-18-23 и GRVA-18-24).

101. Представитель Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии рассказал (GRVA-18-55) о том, что, по его мнению, будет включать в себя моделирование в контексте САЭТ. Он отметил, что в ДКАС содержится целый раздел об оценке достоверности результатов, разработанный НРГ по ВМАД, но в данное предложение он не включен. Он предоставил пояснение к вопросам, связанным с этой темой, показанным на слайде номер пять.

102. GRVA обсудила текст в пункте 6.7.3, заключенный в квадратные скобки. Представитель Японии предложил сохранить этот текст. Представитель МОПАП отметил, что сохранение этого текста противоречит цели предложения. Представитель Германии предложил в качестве компромисса заменить слово «shall» (должна) словом «may» (может). Представитель Испании отметил, что слово «может» не способствует единообразному применению правил.

103. GRVA решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей следующей сессии и поручила секретариату распространить документ GRVA-18-04 с официальным условным обозначением на следующей сессии.

## **IX. Правила ООН №№ 13, 13-Н, 139, 140 и ГТП № 8 ООН**

(пункт 8 повестки дня)

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

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

### **B. Электромеханическое торможение**

*Документация:* (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/10)  
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/13  
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/14  
неофициальные документы GRVA-18-29 и GRVA-18-54

105. Представитель Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Председатель специальной группы заинтересованных экспертов (СИГ) по электромеханическому торможению, представил доклад о ходе работы этой группы (GRVA-18-54). Он вынес на рассмотрение два документа: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/13 (предназначенный для рассмотрения вместе с документом ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/10 и содержащий обновленные требования, которые должны применяться в отношении аспектов безопасности электронных систем управления) и ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/14, в которых отражена деятельность группы после совещания в ноябре 2023 года. Выступающий подробно рассказал о

работе СИГ в ходе шести последних совещаний, состоявшихся после окончания семнадцатой сессии GRVA. Он обратил основное внимание на рассмотрение группой способности аккумуляторов обеспечивать питание тормозной системы, которая из-за старения аккумуляторов меняется со временем, в связи с чем необходимо рассмотреть возможность введения предупреждений об истечении срока службы аккумулятора и необходимости замены. Он особо отметил также систему управления энергосистемой (ЭМС), которая определяет наличие питания на тормозной системе путем мониторинга нескольких переменных и поэтому подлежит оценке во время официального утверждения типа. Выступающий подробно осветил ход работы в группе по использованию аккумуляторов другими системами, такими как системы рулевого управления, которые имеют приоритет перед торможением с точки зрения подачи электропитания.

106. Представитель Швеции указала на риск того, что водители будут игнорировать предупреждения. Она поинтересовалась, рассматривает ли группа возможность автоматической активации тормозной системы при достижении опасного уровня запаса энергии. Председатель СИГ ответил, что этот вопрос находится на рассмотрении группы. Председатель GRVA указал на аналогичные ситуации в области выбросов, где правилами предусмотрен каскад предупреждений и действий.

107. Представитель Германии поинтересовался, принимается ли во внимание жизненный цикл аккумуляторов, поскольку со временем потребует замена тяговых батарей, возможно, с использованием обновленных технологий и с участием третьих сторон.

108. Представитель Норвегии поделился с GRVA опытом, накопленным в его стране, где значительную долю транспортных средств составляют аккумуляторные электромобили. Он напомнил, что в некоторых моделях мощность рекуперативного торможения достигает 50 кВт, и поэтому при низком уровне заряда аккумулятора электромобили, как правило, редко теряют способность к торможению на 100 %. Он отметил, что система управления аккумуляторами не способна оценить состояние батареи при очень низких температурах, например при  $-20^{\circ}\text{C}$ , и упомянул о трудностях с зарядкой в таких условиях.

109. Представитель Дании задал вопрос, не следует ли рассмотреть положения о замене аккумуляторов и могут ли они быть включены в Правила № 90 ООН.

110. Представитель Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии подчеркнул, что такие системы приводят к возникновению рисков, поскольку если тормозная система компенсирует недостаток мощности, вызванный перегревом, водитель не получит предупреждений. Он предложил проверить испытание на эффективность разогретых тормозов и рассмотреть вопрос о специальном предупреждении для водителя.

111. Представитель МКТОТ озвучил (в документе GRVA-18-29) мнение своей организации о необходимости предоставления производителями транспортных средств эталонных значений для периодического технического осмотра и для ЭМТ. Представитель МОПАП обратил внимание участников на положения в проекте документа, в которых уже содержатся указания в отношении эталонных значений. Он отметил, что на данном этапе сложно предоставить дополнительную информацию ввиду новизны технологии и вероятности возникновения нескольких конфигураций системы. Он добавил, что обсуждение стандартизации сейчас было бы преждевременным.

112. Председатель СИГ предположил, что, возможно, это обсуждение станет более предметным позже, в процессе обзора систем, представленных на рынке. Он отметил, что в ближайшем будущем потребуются принять дополнительные меры, и в качестве примера привел потенциальный риск, связанный с электрической компенсацией разогретых тормозов. Он считает возможным возникновение новых способов проверки тормозов с помощью технологий, позволяющих более точно оценивать их состояние и получать больше информации, чем с современных тормозных роликовых стенов.

113. GRVA предложила представителю МКТОТ направить предложения в СИГ и при необходимости вновь выступить с сообщением в GRVA.

114. GRVA решила сохранить документ ECE/TRANS/WP.29/2023/10 в повестке дня следующей сессии.

115. GRVA сохранила документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/3 в своей повестке дня, отметив, что GRSG занимается подготовительной работой (а именно рассмотрением определения категории O в CP.3).

## С. Пояснения

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/7  
неофициальные документы GRVA-18-08, GRVA-18-09,  
GRVA-18-10, GRVA-18-46/Rev.1 и GRVA-18-56

116. Представитель Нидерландов озвучил пересмотренное предложение (GRVA-18-10) по поправкам к Правилам № 13 ООН, нацеленное на согласование положений приложения 15 об испытании типа II с положениями приложения 4.

117. Представители Германии и МОПАП поддержали это предложение. Представитель Франции одобрил цель внесения предложения, но отметил, что, возможно, его потребуется доработать, и вызвался подготовить альтернативную формулировку.

118. Представитель Нидерландов согласился работать вместе с представителем Франции, чтобы внести это предложение в качестве официального документа для рассмотрения на следующей сессии.

119. Представитель Германии внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/7, нацеленный на уточнение положений об испытании типа IIА, касающихся испытательной массы транспортных средств, которым разрешается буксировать прицеп(ы). Он сослался на неофициальный документ GRVA-18-46/Rev.1, в котором содержится последняя версия предложения по поправкам к этим правилам, подготовленное в консультации с другими делегациями. Он напомнил о двух существующих толкованиях правил об испытательной массе для «прицепов, не подпадающих под ДОПОГ» (прицепов, не подпадающих под действие Соглашения о дорожной перевозке опасных грузов), отметив, что эти требования существуют уже два десятилетия и никаких сообщений о проблемах с безопасностью в реальных условиях не поступало. Он предложил либо выбрать наименее жесткое толкование, либо, если это предпочтительно для GRVA, выбрать более жесткое толкование и предусмотреть переходные положения. Он призвал принять решение в ходе этой сессии. Участники сессии высказали замечания к этому предложению. GRVA решила возобновить рассмотрение этого пункта на своей следующей сессии, руководствуясь официальным документом, подготовленным на основе документа GRVA-18-46/Rev.1.

120. Представитель КСАОД внес на рассмотрение (GRVA-18-56) инновационную технологию стояночного тормоза, для которой его организация хотела бы предложить поправки к правилам (GRVA-18-08 и GRVA-18-09), охватывающие как существующие стояночные тормоза фрикционного типа, так и новые стояночные тормоза блокирующего типа. Представитель Швейцарии задал вопрос, не следует ли устанавливать такую систему блокировки на коробку передач, учитывая существующие требования к дорожному покрытию с асимметричным лево/правосторонним коэффициентом трения ( $\mu$ -split). Представитель КСАОД ответил, что такие стояночные тормоза могут устанавливаться на колесах. Представители Италии и Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии призвали повысить технологическую нейтральность положений, применимых к стояночным тормозам. GRVA решила продолжить рассмотрение этого вопроса и поручила секретариату распространить документы GRVA-18-08 и GRVA-18-09 с официальным условным обозначением на следующей сессии.

## **X. Торможение мотоциклов**

(пункт 9 повестки дня)

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

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

### **B. Правила № 78 ООН**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/6  
неофициальные документы GRVA-18-38, GRVA-18-39

122. Представитель МАЗМ внес предложение по поправке к Правилам № 78 ООН, направленное на совершенствование переходных положений для поправок серии 06 (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/6).

123. GRVA приняла его в качестве проекта дополнения к поправкам серии 06 к Правилам № 78 ООН и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2024 года.

124. Представитель ВБИА напомнила, что скоростные велосипеды с электрическим приводом относятся к транспортным средствам категории L. Она изложила (GRVA-18-39) причину, по которой у таких транспортных средств возникают сложности с соответствием требований к тормозному пути на дорогах с высоким коэффициентом трения, предусмотренным в пункте 9.3 Правил. Для решения этой проблемы она предложила (GRVA-18-38) внести поправку в эти Правила.

125. GRVA поручила секретариату распространить документы GRVA-18-38 и GRVA-18-39 под официальным условным обозначением на ее следующей сессии.

## **XI. Правила № 90 ООН**

(пункт 10 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/11

126. Представитель ФЕПФМ внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/11, в котором предлагаются поправки к существующим положениям об использовании цифровых средств для предоставления необходимых инструкций по монтажу.

127. Представитель КСАОД напомнил, что в этих Правилах уже разрешено использование в этих целях кодов быстрого реагирования (QR-кодов), и отметил, что предпочитает новой альтернативе, предложенной ФЕПФМ, положения, утвержденные на шестнадцатой сессии GRVA. Он не видит причин для внесения изменений в Правила.

128. По мнению нескольких делегаций, формулировка цели предложения неясна и не позволяет определить реальную проблему, на решение которой направлено предложение.

## **XII. Обмен мнениями по вопросу о руководящих принципах и соответствующих национальных мероприятиях**

(пункт 11 повестки дня)

*Документация:* неофициальные документы GRVA-18-13, GRVA-18-28  
и GRVA-18-35

129. GRVA заслушала доклад эксперта от Пекинского рабочего офиса демонстрационной зоны автономного вождения высокого уровня (VHAD) (GRVA-18-

28) об инициативах Пекина по развитию индустрии автономного вождения в эпоху взаимосвязи всего. Эксперт объяснил, что подразумевается под выражением «взаимосвязь всего», рассказал о направлениях работы демонстрационной зоны, упомянул о реализации стандарта для интеллектуальных и подключенных перекрестков и привел примеры его применения в тестовой зоне. Он подробно остановился на трех основных областях работы демонстрационной зоны: интеллектуальная транспортная система (ИТС) (навигация и оптимизация сигналов регулирования движения), интеллектуальное подключенное транспортное средство (ИКВ) (совместное восприятие, принятие решений и управление) и использование массивов данных о дорожном движении (руководство по транспорту и оптимизация сигналов регулирования движения). Он уточнил, что демонстрационная зона предназначена для решения проблемы, с которой сталкиваются разработчики АСВ, а именно разрозненность параметров целевой операционной среды (ODD), которая может быть решена с помощью интегрированной системы «автомобиль — дорога — облако», обеспечивающей целостность среды. В завершение своей презентации он сообщил о планах расширения демонстрационной зоны в рамках третьей очереди проекта с существующих 160 км<sup>2</sup> до 600 км<sup>2</sup>.

130. Представитель Швейцарии ознакомил участников сессии с ситуацией в области регулирования АСВ в его стране. Он напомнил о существующей возможности подать заявку на получение в порядке исключения разрешения на использование АСВ и представил обзор текущих испытаний. Он подробно рассказал о разработке в Швейцарии правил для автоматизированного вождения, которые должны вступить в силу в начале 2025 года. Он сообщил, что существующий проект этих правил открыт для публичных консультаций.

131. Эксперт от Японии предоставил GRVA обновленную информацию о результатах исследований НТСЕЛ в области УСПВ и АСВ. Он ознакомил участников сессии с проведенными исследованиями, а также с потенциальными направлениями будущих исследований, посвященных системе тестирования виртуальной реальности в помещении (обсуждение которой в контексте официального утверждения типа в качестве официального метода испытаний было бы преждевременным), устройству для создания искусственных осадков (предназначенному для проверки работы системы УСПВ во время дождя) и требованиям, касающимся неосторожности (на основе тематического исследования), в рамках которых рассматриваются потенциальные требования к водителю-человеку в том случае, если в результате неосторожности произошло столкновение. В рамках этого исследования изучаются количественные параметры, позволяющие при их превышении установить, что столкновение было обоснованно предсказуемым и предотвратимым (в соответствии с формулировкой, содержащейся в Рамочном документе).

132. GRVA поблагодарила всех трех представителей за их доклады о национальной деятельности.

### **ХIII. Пересмотр 3 Соглашения 1958 года**

(пункт 12 повестки дня)

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

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

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

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

## **XIV. Прочие вопросы**

(пункт 13 повестки дня)

### **A. Стратегия Комитета по внутреннему транспорту по смягчению последствий изменения климата**

135. GRVA напомнила о деятельности GRVA и WP.29 в поддержку разработки Стратегии Комитета по внутреннему транспорту по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте, которую планируется принять на сессии в феврале 2024 года.

136. GRVA решила вновь рассмотреть этот пункт на своих следующих сессиях.

### **B. Организация совещаний**

*Документация:* неофициальный документ GRVA-18-57

137. GRVA обсудила организацию неофициального совещания GRVA в мае 2024 года в Трое (штат Мичиган). Секретарь WP.29 озвучил (GRVA-18-57) правила, применимые к официальным совещаниям за пределами Женевы, а также подробное описание процедурных и административных мер, применимых к таким совещаниям. Он предложил рассмотреть возможность организации сессии GRVA в мае 2025 года в штаб-квартире Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) в Бангкоке (Таиланд).

138. Представитель Японии приветствовал эту идею в качестве альтернативы организации сессии в Японии. Он отметил, что Япония примет GRVA позднее. Представитель Канады предложил рассмотреть возможность проведения сессии GRVA в мае 2026 года в Канаде параллельно с конференцией по повышению безопасности транспортных средств (ЭСБ), возможно, в Монреале (Канада). Он поручил секретариату связаться по этому вопросу с Международной организацией гражданской авиации (ИКАО). Секретарь WP.29 отметил, что ИКАО не является частью Секретариата ООН и что для реализации этой идеи необходимо уточнить некоторые детали.

139. GRVA обсудила административные вопросы, связанные с проведением сессии в мае 2024 года. GRVA решила, что проведение сессии в мае 2024 года в Трое не будет отвечать требованиям официальной сессии, и предположила, что список решений по документам может быть подготовлен для утверждения в ходе короткого официального совещания.

140. GRVA решила просить WP.29 одобрить организацию короткой официальной части девятнадцатой сессии GRVA, возможно, в июне 2024 года.

141. GRVA решила также просить WP.29 одобрить организацию сессии GRVA в мае 2025 года в помещениях ЭСКАТО в Бангкоке (Таиланд).

### **C. Программа работы**

*Документация:* (неофициальные документы GRVA-16-28/Rev.2, WP.29-191-31 и WP.29-191-32)

142. GRVA приветствовала предложение о внесении поправок в Рамочный документ по автоматизированным транспортным средствам (WP.29-191-31) и скорректированные приоритеты GRVA (WP.29-191-32).

143. GRVA решила возобновить рассмотрение обновленного варианта своей программы работы (GRVA-16-28/Rev.2) после принятия решения относительно структурного аспекта разработки правил, касающихся АСВ, в мае или сентябре 2024 года.

**D. Прочие вопросы**

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

**E. Выражение признательности**

145. GRVA была проинформирована о том, что г-н В. Мюллер (КСАОД) больше не будет присутствовать на ее сессиях. GRVA пожелала ему всего наилучшего в связи с выходом на пенсию.

## Приложение I

[English only]

### List of informal documents (GRVA-18-...) considered during the session

No.	(Author) Title	Follow-up
1	(Chair) Running order of the eighteenth session	C
2	(Secretariat) Consolidated and updated provisional agenda for the 18th GRVA	C
02/Rev.1	(Secretariat) Consolidated and updated provisional agenda for the 18th GRVA (incl. inf. docs. until 22 Jan. 2024 11.30)	A
3	(Secretariat) Highlights of the November 2023 sessions of WP.29, AC.1 and AC.2	C
4	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/2024/34	A
5	(OICA/CLEPA) Proposal for amendment to the 00 and 01 series of amendments to UN Regulation No. 157 (Automated Lane Keeping System)	B
6	(OICA/CLEPA) Proposal for amendments to the 03 and 04 series of amendments to UN Regulation No. 79 (Steering equipment)	B
7	(TF on ADAS) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/2 — Draft UN Regulation on DCAS	C
07/Rev.1	(TF on ADAS) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/2 — Revision 1	C
07/Rev.2	(TF on ADAS) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/2 — Revision 2	A
8	(OICA/CLEPA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 13	C
9	(OICA/CLEPA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 13-H	C
10	(Netherlands) Proposal for a new supplement to UN Regulation No. 13	D
11	(Australia) Proposal for the new 05 series of amendments to UN Regulation No. 79 ELKS	D
12	(Australia) Proposal for the new 02 series of amendments to UN Regulation No. 131	B
13	(Switzerland) Regulating automated driving in Switzerland	C
14	(TF on ADAS) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/12	C
15	(TF on ADAS) Consolidated amendment proposal to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/12 (based on GRVA-18-14)	A
16	(TF on ADAS) Report of the TF on ADAS to the 18th GRVA session	C
17	(CLEPA/OICA) Proposal for amendments to UN R79 to provisions on Full Power Steering	D
18	(CLEPA/OICA) Proposal for Supplements to the 03 and 04 series of amendments to UN Regulation No. 79	C
19	(CLEPA/OICA) Virtual testing — UN R152	C
20	(CEMA) UN R 155 versus CRA an in-depth assessment	C
21	(CEMA) Consideration regarding vehicle/machinery in scope of UN R155 and type approved categories T, R and S.	C
22	(France) Virtual testing for AEBS (UN R152)*	C
23	(France) Proposal for a supplement to the 01 series of amendments to UN Regulation No. 152 (AEBS) — virtual testing	C
24	(France) Proposal for a supplement to the 01 series of amendments to UN Regulation No. 152 (clean version)	B
25	(EDR/DSSAD) Activities/deliverables of the IWG on EDR/DSSAD	C
26	(ITU) Scenario Catalogue for ADS	C
26/Rev.1	(ITU) Scenario Catalogue for ADS	C
27	(UK) Proposal for amendments to the Consolidated Resolution R.E.3	B
28	(China) Beijing's Initiatives on Autonomous Driving industry in the Era of Interconnection of Everything	C
29	(CITA) EMB and PTI	C
30	(TF on FADS) Consolidated amendment proposal to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/8	A

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
31	(TF on FADS) Consolidated amendment proposal to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/9	A
32	(TF on ADAS) Consolidated amendment proposal to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/10	A
33	(TF on FADS) Questions and answers	D
34	(France) List of relevant UN Regulations for Software Updates	C
34/Rev.1	(France) List of relevant UN vehicle regulations for Software Updates	D
35	(Japan) Introduction of researches in Japan regarding AD/ADAS	C
36	(WS UN R155&156) Report of the 16th Workshop on UN R155 and UN R156	C
37	(WS UN R155&156) Questions and Answers/Comments derived from the Workshops on the implementation of UN Rs. 155 and 156	D
38	(WBIA) Proposal for a new supplement to the 03, 04, 05 and 06 series of amendments to UN Regulation No. 78*	B
39	(WBIA) UN Regulation No. 78 — Limitations and improvement for S-EPAC	B
40	(FRAV/VMAD) Status report of the FRAV/VMAD integration group	C
41	(Secretariat) Proposal for GRVA workshops for the regulatory approach for Automated Driving Systems (GRVA workshops on ADS)	C
41/Rev.1	(Secretariat) Proposal for GRVA workshops for the regulatory approach for Automated Driving Systems (GRVA workshops on ADS)	C
41/Rev.2	(Secretariat) Proposal for GRVA workshops for the regulatory approach for Automated Driving Systems (GRVA workshops on ADS)	A
42	(Secretariat) Proposal for an Informal Working Group on Automated Driving Systems (IWG on ADS)	C
42/Rev.1	(Secretariat) Proposal for an Informal Working Group on Automated Driving Systems (IWG on ADS)	C
42/Rev.2	(Secretariat) Proposal for an Informal Working Group on Automated Driving Systems (IWG on ADS)	A
43	(IWG on CS/OTA) Status report from the Informal Working Group on Cyber Security and Software Updates	C
44	(TF on FADS) Status report	C
45	(VMAD) Status report of the IWG on VMAD	C
46	(OICA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/7	C
46/Rev.1	(OICA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/7	B
47	(France) Scenario based design, validation and homologation — views of France	C
48	(France) Automated and connected road transport France's views on a possible approach of coordinating scenario libraries for safety assessment	C
49	(UK) UNECE scenario catalogue	C
50	(FRAV/VMAD) Guidelines and recommendations for ADS safety requirements, assessments and test methods to inform regulatory development	C
51	(OICA/CLEPA) RCP — Proposal for a supplement to the 03 and to the 04 series of amendments to UN Regulation No. 79 (Steering equipment)	C
52	(Warwick University) Scenario catalogue for ADS approval in the UK	C
53	(IWG on ACPE) Status report	C
54	(SIG on EMB) Status report	C
55	(UK) Virtual testing in UN R152	C
56	(CLEPA/OICA) Proposal for amendments to UN R13 and UN R13-H Mechanical locking device as an alternative to the friction parking braking to hold the vehicle	C
57	(Secretariat) Official GRVA meeting outside Geneva — procedural/administrative steps	C

*Notes:*

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

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

## Приложение II

[English only]

### List of Informal Working Groups reporting to GRVA (as of January 2024)

<i>Informal Working Group</i>	<i>Chair/Co-Chairs</i>	<i>Country</i>	<i>Mandate until</i>
Automated Driving System	[Ms. C. Chen <sup>1</sup> Mr. I. Saw <sup>1</sup> Ms. C. Galassi <sup>1</sup> Mr. M. Braisher <sup>1</sup> Mr. H. Matsukawa <sup>1</sup> Mr. E. Wondimneh <sup>1</sup> ]	China Canada EC UK Japan USA	[June 2026]
Functional Requirements for Automated and Autonomous Vehicles (FRAV)	Ms. C. Chen 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. H. Matsukawa <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. E. Wondimneh <sup>1</sup>	Japan UK USA	November 2024
Event Data Recorder / Data Storage System for Automated Driving (EDR/DSSAD)	Mr. T. Guiting <sup>1</sup> Mr. H. Matsukawa <sup>1</sup> Mrs. J. Doherty <sup>1</sup>	Netherlands Japan USA	June 2024
Acceleration Control for Pedal Error	Mr. T. Hirose Mr. P. Seiniger	Japan Germany	May 2024

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

## Приложение III

### **Предложение для рабочих совещаний GRVA по нормативному регулированию в области автоматизированных систем вождения (рабочие совещания GRVA по АСВ)**

Представленный ниже текст подготовлен на основе неофициального документа GRVA-18-41/Rev.2.

#### **I. Предпосылки, цель и основные принципы**

1. В документе ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.2 с учетом изменений, внесенных документами ECE/TRANS/WP.29/2021/151, ECE/TRANS/WP.29/2023/43 и ECE/TRANS/WP.29/2024/33, содержится описание стратегического видения деятельности WP.29, GRVA и ее неофициальных рабочих групп (НРГ) в отношении автоматизированных транспортных средств. Данный рамочный документ предписывает GRVA и ее НРГ руководствоваться указанным в начале этого пункта документом в дальнейших обсуждениях и мероприятиях и при составлении итоговых документов.

2. На своей сто девяносто первой сессии WP.29 утвердила новую рабочую структуру, которая включает новую НРГ по автоматизированным системам вождения (АСВ) и рабочие совещания GRVA для начала и проведения работы по нормотворческой деятельности, касающейся таких систем. Ее последующая деятельность опирается на работу двух НРГ: по функциональным требованиям к автоматизированным и автономным транспортным средствам (ФРАВ) и по методам валидации для автоматизированного вождения (ВМАД) — и их совместный итоговый документ, а именно комплексный документ ФРАВ-ВМАД (GRVA-18-50), который будет представлен WP.29 для утверждения на ее сессии в июне 2024 года.

3. Рабочие совещания GRVA по АСВ должны:

a) соответствовать принципам, изложенным в Рамочном документе ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.2 с учетом изменений, внесенных документами ECE/TRANS/WP.29/2021/151, ECE/TRANS/WP.29/2023/43 и ECE/TRANS/WP.29/2024/33;

b) проводиться по мере необходимости (предположительно, четыре раза в год);

c) разработать и составить конкретные административные положения и приложения для проекта Глобальных технических правил ООН по АСВ (задача 1);

d) разработать и составить конкретные административные положения и приложения для проекта Правил ООН по АСВ (задача 2);

e) провести подготовительную работу и составить руководство/документ о толковании, применимый к обоим соглашениям, для содействия внедрению этих правил (задача 3);

f) предоставлять НРГ по АСВ положения и приложения, разработанные в рамках задачи 1 и задачи 2;

g) взаимодействовать с НРГ по АСВ в работе над задачей 3.

4. Рабочие совещания GRVA по АСВ должны в полной мере учитывать происходящие изменения и тесно сотрудничать с другими вспомогательными рабочими группами (РГ) WP.29 и их НРГ.

5. При подготовке своих предложений рабочие совещания GRVA по ACB должны учитывать существующие и любые новые данные, исследования и стандарты, имеющиеся в распоряжении договаривающихся сторон, и оценивать их применимость, стараясь при этом соблюдать согласованные сроки.
6. В соответствии с одобренными WP.29 на ее сессии в марте 2024 года документом GRVA-18-50 (включая будущие поправки) и кругом ведения НРГ по ACB, первое рабочее совещание GRVA по ACB будет организовано в середине 2024 года для составления предложения о деятельности и графике работы на основе проекта графика работы НРГ по ACB и проведения первого обсуждения содержания для планирования процесса подготовки проекта.
7. Рабочие совещания GRVA по ACB должны представить предложения по задаче 1, задаче 2 и задаче 3 в соответствии с графиком работы, установленном в Рамочном документе.
8. Текст предложений о нормативном регулировании (задача 1 и задача 2) должен в максимально возможной степени основываться на эксплуатационных характеристиках и быть технологически нейтральным.

## **II. Структура и административные предписания**

9. Рабочие совещания GRVA по ACB отчитываются перед GRVA и открыты для всех членов WP.29. Все договаривающиеся стороны обоих соглашений — Соглашения 1958 года и Соглашения 1998 года — могут принимать участие во всех заседаниях в любой день и вносить свой вклад в решение всех задач рабочих совещаний.
10. Руководство и управление рабочими совещаниями GRVA по ACB будут осуществлять Председатель GRVA вместе с двумя заместителями Председателя и секретарем GRVA. Договаривающиеся стороны и неправительственные организации могут оказывать содействие секретарю.
11. Каждый заместитель Председателя GRVA руководит работой по одной из задач: задаче 1 или задаче 2.
12. Для содействия в разработке технических предписаний руководство может приглашать (по собственному усмотрению) экспертов, в том числе не участвующих в работе WP.29.
13. Рабочим языком рабочих совещаний GRVA по ACB будет английский язык. Следует предусмотреть возможность проведения совещаний в гибридном формате для участия онлайн.
14. Каждое рабочее совещание проводится как двухдневное мероприятие. На рабочем совещании рассматриваются вопросы, касающиеся Соглашения 1958 года и Соглашения 1998 года. Один день посвящается темам, связанным с Соглашением 1958 года, другой — темам, связанным с Соглашением 1998 года. При необходимости возможно продление рабочего совещания до трех дней.
15. Все документы и/или предложения должны передаваться секретарю соответствующей группы в приемлемом электронном формате заблаговременно до начала рабочего совещания. Группа может отказаться от обсуждения любого вопроса или предложения, которые не были распространены за пять рабочих дней до начала рабочего совещания.
16. Повестка дня и соответствующие документы будут распространяться среди всех членов рабочих совещаний GRVA по ACB заблаговременно до начала всех запланированных рабочих совещаний.
17. Краткий отчет будет составляться и распространяться среди всех экспертов, участвовавших в рабочих совещаниях, в установленные сроки после каждого рабочего совещания.

18. Решения будут приниматься консенсусом. Если достичь консенсуса невозможно, то руководство рабочего совещания представляет различные точки зрения GRVA и просит ее дать указания в установленном порядке.

19. Информация о ходе и результатах деятельности рабочих совещаний будет регулярно доводиться секретарем рабочих совещаний до сведения GRVA, по возможности в виде неофициального документа.

20. Все документы распространяются в цифровом формате. Документы о деятельности рабочих совещаний следует передавать секретарю для опубликования на специально выделенном сайте.

21. Окончательное решение по нормативным предложениям остается за WP.29 и договаривающимися сторонами.

## Приложение IV

### Круг ведения и правила процедуры Неофициальной рабочей группы по автоматизированным системам вождения (НРГ по АСВ)

Представленный ниже текст подготовлен на основе неофициального документа GRVA-18-41/Rev.2.

#### I. Круг ведения

1. В документе ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.2 с учетом изменений, внесенных документами ECE/TRANS/WP.29/2021/151, ECE/TRANS/WP.29/2023/43 и ECE/TRANS/WP.29/2024/33, содержится описание стратегического видения деятельности WP.29, GRVA и ее неофициальных рабочих групп (НРГ) в отношении автоматизированных транспортных средств. Данный рамочный документ предписывает GRVA и ее НРГ руководствоваться указанным в начале этого пункта документом в дальнейших обсуждениях и мероприятиях и при составлении итоговых документов.

2. На своей сто девяносто первой сессии WP.29 утвердила новую рабочую структуру, которая включает новую НРГ по автоматизированным системам вождения (АСВ) и рабочие совещания GRVA для начала и проведения работы по нормотворческой деятельности, касающейся таких систем. Ее последующая деятельность опирается на работу двух НРГ: по функциональным требованиям к автоматизированным и автономным транспортным средствам (ФРАВ) и по методам валидации для автоматизированного вождения (ВМАД) — и их совместный итоговый документ, а именно комплексный документ ФРАВ-ВМАД (GRVA-18-50), который будет представлен WP.29 для утверждения на ее сессии в июне 2024 года.

3. НРГ по АСВ должна:

a) соответствовать принципам, изложенным в Рамочном документе ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.2 с учетом изменений, внесенных документами ECE/TRANS/WP.29/2021/151, ECE/TRANS/WP.29/2023/43 и ECE/TRANS/WP.29/2024/33;

b) разработать нормативный текст по АСВ для использования в соответствии с соглашениями 1958 и 1998 годов (цель, область применения, определение, общие требования, эксплуатационные требования, процедуры испытаний);

c) объединить проект нормативного текста с конкретными административными положениями и приложениями, полученными от рабочих совещаний GRVA, для подготовки проекта Глобальных технических правил ООН по АСВ и проекта Правил ООН по АСВ;

d) представить проект нормативного предложения для Глобальных технических правил по АСВ;

e) представить проект нормативного предложения для Правил ООН по АСВ.

4. НРГ в полной мере учитывает происходящие изменения и тесно сотрудничает с другими вспомогательными рабочими группами (РГ) WP.29 и их НРГ.

5. При подготовке своих предложений НРГ учитывает существующие и любые новые данные, исследования и стандарты, имеющиеся в распоряжении договаривающихся сторон, и оценивает их применимость, стараясь при этом соблюдать согласованные сроки.

6. В соответствии с одобренными WP.29 на ее сессии в марте 2024 года документом GRVA-18-50 (включая будущие поправки) и настоящим кругом ведения, работа НРГ начнется со стартового совещания в марте 2024 года для согласования административных вопросов, составления предложения о деятельности и графике работы НРГ по АСВ и проведения первого обсуждения содержания для планирования процесса подготовки проекта.
7. НРГ представит проект предложений по Глобальным техническим правилам по АСВ и Правилам ООН по АСВ к сессии GRVA в январе 2026 года.
8. Текст предложений о нормативном регулировании должен в максимально возможной степени основываться на эксплуатационных характеристиках и быть технологически нейтральным.

## II. Правила процедуры

9. НРГ отчитывается перед GRVA и открыта для всех членов WP.29.
10. Руководство работой НРГ будут осуществлять шесть сопредседателей из разных регионов мира и секретари.
11. Для содействия в разработке технических предписаний сопредседатели могут приглашать (по собственному усмотрению) экспертов, в том числе не участвующих в работе WP.29.
12. Рабочим языком НРГ будет английский язык.
13. 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.
14. Повестка дня и соответствующие документы будут распространяться среди всех членов НРГ заблаговременно до начала всех запланированных совещаний.
15. Доклад о работе совещания будет составляться и распространяться среди всех экспертов, участвовавших в работе НРГ, в установленные сроки после каждого совещания. Он будет утверждаться на следующем совещании НРГ.
16. Решения будут приниматься консенсусом. Если достичь консенсуса невозможно, то сопредседатели групп представляют различные точки зрения GRVA. При необходимости сопредседатели могут обращаться к GRVA за указаниями.
17. Информация о ходе работы НРГ будет регулярно доводиться до сведения GRVA, по возможности в формате неофициального документа, и представляться сопредседателями.
18. Все документы распространяются в цифровом формате. Документы о работе совещаний следует передавать [секретарям] для опубликования на специально выделенном сайте.
19. Окончательное решение по нормативным предложениям остается за WP.29 и договаривающимися сторонами.

## Приложение V

### Согласованные поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/21

Согласованное в ходе сессии (см. пункт 85) на основе неофициального документа GRVA-18-51 предложение о поправках к поправкам серий 03 и 04 к Правилам № 79 ООН.

Пункты 2.4.8 и 2.4.9 изменить следующим образом:

- «2.4.8 “дистанционно управляемая парковка (ДУП)” означает АФРУ категории А, активируемую водителем и выполняющую парковочный маневр или маневрирование на низкой скорости. Активация производится в непосредственной близости от транспортного средства или **состава транспортных средств**;
- 2.4.9 “указанный максимальный рабочий диапазон ДУП ( $S_{RCPmax}$ )” означает максимальное расстояние между ближайшей точкой механического транспортного средства **либо контура обоих транспортных средств в случае состава транспортных средств** и устройством дистанционного управления или, в качестве альтернативного варианта, водителем (в случае систем, основанных на детекции положения и перемещения водителя), на которое рассчитана АФРУ».

Включить пункт 5.6.1.2.10 в следующей редакции:

- «5.6.1.2.10 **В случае если ДУП предназначена для эксплуатации составом с прицепом, изготовитель должен продемонстрировать технической службе:**
- как обеспечивается безопасность этой операции;
  - как обеспечивается  $S_{RCPmax}$  для прицепов разной длины;
  - как обеспечивается сенсорное считывание данных при наличии прицепа; и
  - как реализованы дополнительные возможности сенсорного считывания данных (если применимо)».