



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств****Рабочая группа по вопросам освещения
и световой сигнализации****Девяносто первая сессия**

Женева, 22–25 октября 2024 года

Пункт 13 предварительной повестки дня

Направление будущей деятельности GRE**Предложение по новому дополнению
к Правилам № 48 ООН****Представлено экспертами от целевой группы
по требованиям к сигнализации автоматизированных
транспортных средств*****Пересмотренный вариант**

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от целевой группы по требованиям к сигнализации автоматизированных транспортных средств (ЦГ по АВСР). Изменения к существующему тексту Правил ООН выделены жирным шрифтом в случае новых элементов или зачеркиванием — в случае исключенных элементов. Настоящий документ представляет собой обновленный вариант документа ECE/TRANS/WP.29/GRE/2023/9/Rev.2, подготовленный после недавнего совещания ЦГ по АВСР в июле 2024 года.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2024 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2024 год (A/78/6 (разд. 20), таблица 20.5), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

Пункт 2.3.8 изменить следующим образом (к тексту на русском языке не относится):

«2.3.8 "Подвижные компоненты" транспортного средства означают панели кузова или другие части транспортного средства, положение(я) которых можно изменять за счет наклона, поворота или перемещения без использования инструментов. В этой категории не учитывают откидные кабины грузовых автомобилей».

Добавить новые пункты 2.3.12–2.3.12.3 следующего содержания:

«2.3.12 **Термины и определения, относящиеся к автоматизированному вождению**

2.3.12.1 "Динамическая задача управления (ДЗУ) " означает выполнение в реальном времени оперативных и тактических функций, необходимых для управления транспортным средством.

2.3.12.2 "Автоматизированная система вождения (АСВ) " означает совокупность аппаратных и программных средств, способных полноценно выполнять ДЗУ на постоянной основе.

2.3.12.3 "Водитель" означает пользователя-человека, который в реальном времени частично или полностью выполняет ДЗУ и/или которому может быть передано выполнение ДЗУ конкретным транспортным средством».

Пункт 2.5.3 изменить следующим образом:

«2.5.3 "Указатель поворота" означает огонь, предназначенный для сигнализации другим участникам дорожного движения, что ~~водитель~~ транспортное средство намеревается изменить направление движения вправо или влево. Указатель или указатели поворота может (могут) использоваться также в соответствии с предписаниями правил № 97, ~~или~~ 116, 162 или 163 ООН».

Пункт 2.7.4.7 изменить следующим образом:

«2.7.4.7 "Адаптивный луч дальнего света" означает луч дальнего света АСПО, характер которого адаптируется в зависимости от наличия встречных и идущих впереди транспортных средств в целях улучшения освещенности ~~видимости~~ перед транспортным средством для водителя, не создавая при этом неудобств, не отвлекая и не генерируя ослепляющего эффекта для других участников дорожного движения».

Добавить новый пункт 3.2.8 следующего содержания:

«3.2.8 Если в силу конструкции или условий эксплуатации транспортного средства оно оборудовано местом для водителя, но таковое не находится на переднем сиденье, расположенном ближе всего к встречному потоку транспорта, то подаватель заявки должен указать расположение этого сиденья».

Пункт 5.14.4 изменить следующим образом:

«5.14.4 Необходимо предусмотреть, чтобы **изнутри транспортного средства с сиденья водителя** нельзя было по собственному усмотрению остановить движение включенных фар до приведения их в рабочее положение. Если существует опасность ослепления других участников дорожного движения при перемещении фар, то необходимо предусмотреть возможность включения фар только после их установки в рабочее положение».

Пункт 5.26.4 изменить следующим образом:

«5.26.4 При изменении внешних факторов не должно происходить резкого изменения силы света.

Должна быть предусмотрена ~~Водитель должен иметь~~ возможность задействовать указанные выше функции для регулирования статической силы света».

Добавить новые пункты 5.36 и 5.37 следующего содержания:

«5.36 Любая функция автоматического освещения или вождения, которая требует от водителя постоянного контроля за окружающей обстановкой и эффективностью работы транспортного средства/системы, не относится к АСВ.

5.37 Когда АСВ включена, ей должна передаваться любая связанная с контрольными сигналами информация, указанная в пункте 6 настоящих Правил ООН».

Добавить новый пункт 6.1.7.2.1 следующего содержания:

«6.1.7.2.1 Если транспортное средство управляется при помощи АСВ, то:

- либо подаватель заявки должен доказать к удовлетворению органа по официальному утверждению типа, что автоматическое функционирование дальнего света управляется АСВ, так чтобы не создавалось неудобства, не отвлекалось внимание и не возникало ослепляющего эффекта для других участников дорожного движения;
- либо фары дальнего света должны отключаться».

Пункт 6.1.7.3 изменить следующим образом:

«6.1.7.3 За исключением случая задействования АСВ, неизменно ~~Во всех случаях~~ необходимо предусмотреть возможность ручного включения и выключения фар дальнего света и ручного выключения системы автоматического управления фарами дальнего света.

Кроме того, выключение фар дальнего света и системы автоматического управления ими должно производиться посредством простой и мгновенной ручной операции; использования подменю не допускается».

Пункт 6.2.6.1.1 изменить следующим образом:

«6.2.6.1.1 Первоначальный наклон вниз

Первоначальный наклон вниз светотеневой границы фары ближнего света должен:

- устанавливаться на порожнем транспортном средстве с одним человеком на **переднем сиденье водителя, расположенном ближе всего к встречному потоку транспорта;**
- указываться изготовителем с точностью до 0,1 %;
- находиться в диапазоне, определенном в пункте 6.2.6.1.2.

Указанный первоначальный наклон вниз должен указываться на каждом транспортном средстве рядом с фарами или табличкой изготовителя в виде четкого нестираемого условного обозначения, приведенного в приложении 7.

В рамках диапазона, определенного в пункте 6.2.6.1.2, могут указываться различные значения первоначального наклона вниз для различных вариантов/версий одного и того же типа транспортного средства при условии, что на каждом варианте/каждой версии указывается только соответствующее значение».

Пункт 6.2.7.7 изменить следующим образом:

«6.2.7.7 Водитель **или АСВ** должны в любой момент быть в состоянии задействовать автоматическое функционирование».

Пункт 6.3.6.1.2-1.1 изменить следующим образом:

«6.3.6.1.2-1.1 Вертикальный наклон светотеневой границы, подлежащий установке на порожнем транспортном средстве с одним человеком на **переднем сиденье водителя, расположенном ближе всего к встречному потоку транспорта**, должен составлять не более – 1,0 %».

Пункт 6.3.6.1.2.2-2 изменить следующим образом:

«6.3.6.1.2.2-2 Первоначальный наклон вниз светотеневой границы, подлежащий установке на порожнем транспортном средстве с одним человеком на **переднем сиденье водителя, расположенном ближе всего к встречному потоку транспорта**, должен определяться изготовителем с точностью до 0,1 % и указываться на каждом транспортном средстве рядом с передними противотуманными фарами или табличкой изготовителя либо в сочетании с указанием, предусмотренным в пункте 6.2.6.1.1, с помощью четкого и нестираемого условного обозначения, приведенного в приложении 7 к настоящим Правилам. Указанный наклон определяют в соответствии с пунктом 6.3.6.1.2.2.1».

Пункт 6.4.7.2 изменить следующим образом:

«6.4.7.2 Кроме того, электрическое подключение обоих факультативных устройств, упомянутых в пункте 6.4.2.2, должно осуществляться таким образом, чтобы эти устройства нельзя было включить без включения огней, упомянутых в пункте 5.11.

Устройства, установленные сбоку транспортного средства, могут включаться для выполнения маневров транспортного средства при движении вперед с малой скоростью, не превышающей 15 км/ч, если выполнены следующие условия:

- a) устройства должны включаться и выключаться вручную с помощью отдельного органа управления **или могут включаться и выключаться автоматически при помощи АСВ;**
- b) в случае такого включения они могут оставаться включенными после выключения задней передачи;
- c) они должны выключаться автоматически, если скорость транспортного средства в направлении вперед превышает 15 км/ч, независимо от положения отдельного органа управления; в этом случае они должны оставаться выключенными до их следующего преднамеренного включения».

Пункт 6.5.7 изменить следующим образом:

«6.5.7 Функциональная электрическая схема

Включение указателей поворота должно производиться независимо от включения других огней. Все указатели поворота, расположенные на одной и той же стороне транспортного средства, должны включаться и выключаться одним и тем же устройством и работать в одной фазе. **Кроме того, в случае задействования АСВ указатели поворота должны функционировать автоматически.**

На транспортных средствах категорий M₁ и N₁ длиной менее 6 м, соответствующих требованиям пункта 6.5.5.2 выше, боковые габаритные огни автожелтого цвета, если таковые установлены, должны работать в мигающем режиме с такой же частотой (по фазе), с какой включаются огни указателей поворота.

Указатель поворота, который может быть активирован в различных режимах (статическом или последовательном), не должен переключаться с одного режима на другой и обратно после активации.

Если на транспортных средствах категорий М₂, М₃, N₂, N₃ установлены два дополнительных огня (категории 2a или 2b), то они должны работать в том же режиме, что и другие обязательные задние указатели поворота (категории 2a или 2b); т. е. в статическом или последовательном режиме».

Пункт 6.6.7.1 изменить следующим образом:

«6.6.7.1 Включение сигнала должно производиться отдельным ручным приводом, обеспечивающим синхронное мигание всех указателей поворота. **Кроме того, в случае задействования АСВ указатели поворота должны функционировать автоматически.**»

Пункт 6.20.7.2 изменить следующим образом:

«6.20.7.2 При включении задней фары оба огня подсветки поворота могут включаться одновременно независимо от ~~положения~~ **положения** угла поворота рулевого колеса или ~~положения~~ **положения** включения указателя поворота.

В случае ее включения таким образом оба огня подсветки поворота должны выключаться:

- a) либо если выключается задняя фара;
- b) либо когда скорость движения транспортного средства вперед превышает 15 км/ч».

Пункт 6.22.6.1.1 изменить следующим образом:

«6.22.6.1.1 Первоначальный наклон вниз светотеневой границы основного луча ближнего света, подлежащий установке на порожнем транспортном средстве с одним человеком на **переднем** сиденье **водителя**, **расположенном ближе всего к встречному потоку транспорта**, должен определяться изготовителем с точностью до 0,1 % и указываться на каждом транспортном средстве рядом с системой переднего освещения или табличкой изготовителя в виде четкого нестираемого условного обозначения, приведенного в приложении 7.

В тех случаях, когда изготовителем указываются иные первоначальные углы наклона вниз для разных световых модулей, которые полностью или частично создают светотеневую границу основного луча ближнего света, эти углы наклона должны определяться изготовителем с точностью до 0,1 % и указываться на каждом транспортном средстве рядом с соответствующими световыми модулями или табличкой изготовителя в виде четкого нестираемого условного обозначения, приведенного в приложении 7, таким образом, чтобы все соответствующие световые модули можно было точно идентифицировать».

Значение(я) этого(их) указанного(ых) первоначального(ых) угла(ов) наклона вниз должно(ы) указываться изготовителем транспортного средства в диапазоне, определенном в пункте 6.2.6.1.2, с учетом высоты установки световых модулей, которые полностью или частично создают светотеневую границу основного луча ближнего света.

В рамках диапазона, определенного в пункте 6.2.6.1.2, могут указываться различные значения первоначального наклона вниз для различных вариантов/версий одного и того же типа транспортного средства при условии, что на каждом варианте/каждой версии указывается только соответствующее значение».

Добавить новый пункт 6.22.7.1.2.1 следующего содержания:

«**6.22.7.1.2.1** Если транспортное средство управляется при помощи АСВ, то:

- либо подаватель заявки должен доказать к удовлетворению органа по официальному утверждению типа, что адаптивное функционирование дальнего света управляется АСВ, так чтобы не создавалось неудобства, не отвлекалось внимание и не возникало ослепляющего эффекта для других участников дорожного движения;
- либо фары дальнего света должны отключаться».

Пункт 6.22.7.1.3 изменить следующим образом:

«6.22.7.1.3 За исключением случая задействования АСВ, неизменно ~~Во всех случаях~~ необходимо предусмотреть возможность ручного включения и выключения фар дальнего света — как адаптивных, так и неадаптивных — и ручного выключения системы автоматического управления.

Кроме того, выключение фар дальнего света и системы автоматического управления ими должно производиться посредством простой и мгновенной ручной операции; использования подменю не допускается».

Пункт 6.22.7.5 изменить следующим образом:

«**6.22.7.5** Если АСВ не активирована, водитель всегда должен быть в состоянии перевести АСПО в нейтральное положение и вернуть ее в режим автоматического функционирования. АСВ всегда должна обеспечивать возможность перевода АСПО в нейтральное положение».

Пункт 6.22.8.4 изменить следующим образом:

«6.22.8.4 Контрольный сигнал для указания того, что водитель или АСВ установили систему в состояние, определенное в пункте 5.8 Правил № 123 ООН или пункте 4.12 Правил № 149 ООН, является факультативным».

Приложение 1

Добавить новый пункт 9.31 следующего содержания:

«**9.31** Автоматизированная система вождения (АСВ): имеется/отсутствует²....»

Добавить новый пункт 10.8 следующего содержания:

«**10.8** Сиденье водителя установлено: да/нет².....»

Сиденье водителя является передним сиденьем, расположенным ближе всего к встречному потоку транспорта: да/нет².....»

Если нет, то указать его расположение».

Приложение 5

Пункт 2 изменить следующим образом:

«2. Условия нагрузки для транспортных средств различных типов

Для целей настоящего пункта переднее сиденье, расположенное ближе всего к встречному потоку транспорта (ранее известное как "сиденье водителя"), обозначается как "место для сидения 1".

Если в силу конструкции или условий эксплуатации транспортного средства место для сидения 1 не находится на переднем сиденье, расположенном ближе всего к встречному потоку транспорта, то изготовитель должен указать расположение места для сидения 1.

- В случае транспортных средств, предназначенных для передвижения без водителя и/или пассажиров, наличие каких-либо людей не учитывают;
- В случае транспортных средств, предназначенных для передвижения с водителем и/или пассажирами, применяют следующие условия загрузки:».

Пункты 2.1.1.1–2.4.2.2 изменить следующим образом:

- «2.1.1.1 один человек на ~~сиденье водителя~~ **месте для сидения 1**;
- 2.1.1.2 ~~водитель~~ **один человек на месте для сидения 1** плюс один ~~пассажир~~ **человек** на переднем сиденье, наиболее удаленном от ~~водителя~~ **человека на месте для сидения 1**;
- 2.1.1.3 ~~водитель~~ **один человек на месте для сидения 1** и один ~~пассажир~~ **человек** на переднем сиденье, наиболее удаленном от ~~водителя~~ **человека на месте для сидения 1**, причем все наиболее удаленные задние сиденья заняты;
- 2.1.1.4 все сиденья заняты;
- 2.1.1.5 все сиденья заняты плюс груз, равномерно распределенный в багажнике таким образом, чтобы достигалась допустимая нагрузка на заднюю или переднюю ось, если багажник расположен спереди. Если на транспортном средстве имеются передний и задний багажники, то дополнительный груз должен распределяться таким образом, чтобы достигалась допустимая нагрузка на оси. Если же максимально допустимая масса в груженом состоянии достигнута раньше, чем допустимая нагрузка на одну из осей, то загрузка багажника(ов) должна ограничиваться значением, позволяющим достичь этой массы;
- 2.1.1.6 ~~водитель~~ **один человек на месте для сидения 1** плюс груз, равномерно распределенный в багажнике таким образом, чтобы обеспечивалась допустимая нагрузка на соответствующую ось.
- Если же максимально допустимая масса в груженом состоянии достигнута раньше, чем допустимая нагрузка на ось, то загрузка багажника(ов) должна ограничиваться значением, позволяющим достичь этой массы.
- 2.1.2 При определении указанных выше условий нагрузки необходимо учитывать все ограничения, предусмотренные изготовителем в отношении нагрузки.
- 2.2 Транспортные средства категорий M_2 и M_3^1 ;
- Угол наклона луча ближнего света должен определяться при следующих условиях нагрузки:
- 2.2.1 порожнее транспортное средство и один человек на ~~сиденье водителя~~ **месте для сидения 1**;
- 2.2.2 транспортные средства, загруженные до достижения максимальной технической допустимой нагрузки на каждую ось или максимальной допустимой массы транспортного средства за счет загрузки передних и задних осей пропорционально предусмотренной для них максимальной технической допустимой нагрузки в зависимости от того, какая из этих нагрузок достигается раньше.
- 2.3 Транспортные средства категории N, имеющие загрузочное пространство:
- 2.3.1 Угол наклона луча ближнего света должен определяться при следующих условиях нагрузки;

- 2.3.1.1 порожнее транспортное средство и один человек на ~~сиденье водителя~~ **месте для сидения 1;**
- 2.3.1.2 ~~водитель~~ **один человек на месте для сидения 1** плюс груз, распределенный таким образом, чтобы достигалась максимальная технически допустимая нагрузка на заднюю ось или задние оси либо максимально допустимая масса транспортного средства в зависимости от того, какая из этих нагрузок достигается раньше, без превышения нагрузки на переднюю ось, рассчитываемой как сумма нагрузки на переднюю ось в случае порожнего транспортного средства плюс 25 % максимально допустимой полезной нагрузки на переднюю ось. Если загрузочное пространство находится спереди, то аналогичным образом рассматривают переднюю ось.
- 2.4 Транспортные средства категории N без загрузочного пространства:
- 2.4.1 Тягачи для полуприцепов:
- 2.4.1.1 порожнее транспортное средство без нагрузки на прицепное устройство и один человек на ~~сиденье водителя~~ **месте для сидения 1;**
- 2.4.1.2 один человек на ~~сиденье водителя~~ **месте для сидения 1:** технически допустимая нагрузка на прицепное устройство, которое находится в положении, соответствующем наибольшей нагрузке на заднюю ось.
- 2.4.2 Тягачи для прицепов:
- 2.4.2.1 порожнее транспортное средство и один человек на ~~сиденье водителя~~ **месте для сидения 1;**
- 2.4.2.2 один человек на ~~сиденье водителя~~ **месте для сидения 1**, причем все другие места в водительской кабине заняты».

II. Обоснование

1. Настоящее предложение по поправкам к Правилам № 48 ООН (установка устройств освещения и световой сигнализации) внесено экспертом от ЦГ по АВСР с целью введения положений о транспортных средствах с системой вождения, которая контролирует их работу или может управляться функциями содействия водителю, либо функциями автоматизированного вождения, либо автоматизированной системой вождения (АСВ). В его основу положены, в частности, итоги дискуссии, состоявшейся на онлайн-совещании ЦГ по АВСР, проведенном 16 октября 2023 года.
2. На первом совещании ЦГ по АВСР, состоявшемся 15 июня 2022 года в Стокгольме, для целей настоящих Правил были добавлены два новых определения для уточнения. Под «системой вождения» подразумевается описание отдельных частей транспортного средства, обеспечивающих автоматизированное или автономное вождение. Определение режима работы, независимо от того, управляется ли транспортное средство вручную или автоматически, обозначено как «режим вождения» и позаимствовано из ключевых определений, приведенных в стандарте SAE-J3016. Это может быть отражено, например, в контексте режима автономного вождения, в том значении, которое в данный момент предусматривается в настоящих Правилах. Эти два определения позволяют обозначить требования к освещению, не вдаваясь в подробности, касающиеся автоматизированного или автономного вождения различных уровней.
3. На своей восьмидесятой восьмой сессии в апреле 2023 года Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE) обратилась к ЦГ по АВСР с просьбой выявить совместно с Рабочей группой по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) общие определения. Были начаты соответствующие обсуждения с GRVA и ее неофициальной рабочей группой по функциональным требованиям для автоматизированных и автономных транспортных средств (НРГ по ФРАВ), которые продолжились на совещании НРГ по ФРАВ в

сентябре 2023 года в Берлине. Являющиеся результатом этого сотрудничества определения, приведенные в настоящем документе, основаны главным образом на неофициальном документе FRAV-43-05, материалах группы экспертов Всемирного форума (WP.29) по регуляторному соответствию для АСВ, представленных на ее совещании в октябре 2023 года, а также итогах совещания ЦГ по АВСР, состоявшегося 16 октября 2023 года. Определения понятий «АСВ», «ДЗУ» и «водитель», приведенные в настоящем документе, соответствуют фигурирующим в неофициальном документе GRVA-17-33.

4. Требования пункта 6.11.7.3.2 нуждаются в поправке только на случай отсутствия водительской двери. В целом существует потребность в предупреждении, по крайней мере в звуковом сигнале в дополнение к обязательному контрольному сигналу при выключении зажигания или извлечении ключа зажигания и открытии двери водителя, поскольку это не зависит от режима движения, т. е. от актуальной информации для водителя, и позволяет предотвратить непреднамеренные действия. Кроме того, в приложение 5, касающееся условий нагрузки, было внесено уточнение относительно транспортных средств без водителя и/или пассажиров.

Вспомогательная справочная информация

5. 2 декабря 2021 года Федеральное управление автомобильного транспорта Германии предоставило первое в мире официальное утверждение типа в области автоматизированного вождения в отношении автоматизированной системы удержания в полосе движения (АСУП) для одной из моделей изготовителя от фирмы «Мерседес-Бенц».

6. За основу взяты Правила № 157 ООН, в которых определены согласованные на международном уровне требования, касающиеся автоматизированных систем удержания в полосе движения. Предоставление Федеральным управлением автомобильного транспорта Германии этого официального утверждения типа в отношении автоматизированного вождения служит первым важным шагом на пути к автоматизации, как отметил по этому поводу президент данного ведомства г-н Ричард Дамм. Федеральное управление автомобильного транспорта Германии устанавливает национальные, европейские и международные стандарты безопасности дорожного движения на пути к автономному вождению. Это ключевой аспект, поскольку речь идет об уверенности потребителя в безопасности новых технологий. Как отметил г-н Ричард Дамм, для завоевания доверия потребителя мы применили жесткий стандарт, которого мы, как первопроходцы в этой области, будем придерживаться и в дальнейшем.

7. Автоматизированная система удержания в полосе движения (АСУП) классифицируется в качестве автоматизации «уровня 3». Речь идет об автоматизированном режиме, в рамках которого водителю нет необходимости постоянно контролировать систему. Поправки серии 01 к Правилам № 157 ООН все еще ограничивают использование систем АСУП в их нынешнем виде на дорогах типа автомагистрали на скорости до 130 км/ч: использования АСУП на дорогах типа автомагистрали не допускается. При этом условия водитель может выполнять не связанные с вождением действия при задействованной функции АСУП. Вместе с тем водитель должен быть всегда готов к возобновлению движения после получения соответствующего запроса.

8. Число официальных утверждений типа для автоматизированных и автономных транспортных средств будет стремительно расти. Без оперативной адаптации Правил № 48 ООН все соответствующие правила могут утратить актуальность в долгосрочной перспективе по мере разработки альтернативных правил в других странах.

9. В качестве одного из примеров уместно сослаться на «Приложения к делегированному регламенту Комиссии (ЕС) 2022/2236, содержащему поправки к приложениям I, II, IV и V к регламенту (ЕС) 2018/858 Европейского парламента и Совета в отношении технических требований к транспортным средствам, выпускаемым неограниченными партиями, транспортным средствам, выпускаемым малыми партиями, *полностью автоматизированным транспортным средствам,*

выпускаемым малыми партиями, и транспортным средствам специального назначения, а также в отношении обновлений программного обеспечения», которые вступили в силу 10 июля 2022 года¹.

10. В частности, речь идет о «добавлении 1 к части I приложения II к регламенту (ЕС) 2018/858, содержащем требования к официальному утверждению ЕС для транспортных средств, изготавливаемых малыми партиями, по типу конструкции, которое изменено и дополнено с учетом регламента (ЕС) 2019/2144, а также подзаконных и исполнительных актов, принятых на основании данного регламента. Кроме того, в новой таблице 2 этого добавления изложены требования к официальному утверждению ЕС полностью автоматизированных комплектных транспортных средств, изготавливаемых малыми партиями, по типу конструкции».

11. Указанная выше таблица 2 содержит следующие требования:

«D15 Установка устройств световой сигнализации, освещения дороги и светоотражающих устройств Регламент (ЕС) 2019/2144 А (который в целом касается Правил № 48 ООН)

Определение: X (для ручного режима вождения) // А (для полностью автоматизированного режима вождения)

Дополнительные требования: требования остаются прежними, но в случае неисправности информация должна направляться в АСВ и оператору дистанционного контроля (если это применимо).

Активация огней регулируется АСВ.

В случае двунаправленных транспортных средств выполнение требований должно осуществляться в обоих направлениях, если это не противоречит использованию по договоренности с органом по официальному утверждению типа».

12. Таким образом, ЦГ по АВСП предлагает как можно скорее адаптировать Правила № 48 ООН.

13. В 3-м пересмотренном варианте настоящего документа определение в пункте 2.3.12.3: «"Водитель" означает человека, который в реальном времени частично или полностью выполняет ДЗУ» — было заменено следующим определением: «"Водитель" означает пользователя-человека, который в реальном времени частично или полностью выполняет ДЗУ и/или которому может быть передано выполнение ДЗУ конкретным транспортным средством».

14. Новое определение соответствует документу ECE/TRANS/WP.29/2024/39, который был представлен Председателем GRVA Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) на его 193-й сессии и включает руководящие принципы по автоматизированным системам вождения, подготовленные интеграционной группой НРГ по функциональным требованиям к автоматизированным транспортным средствам и методу валидации для автоматизированного вождения. Представители Германии, Европейского союза, Канады, Китая, Соединенных Штатов Америки, Франции и Японии высказались в поддержку предложения и выразили благодарность всем заинтересованным сторонам за эту деятельность. WP.29 принял его и надеется ознакомиться с результатами деятельности НРГ по АСВ (документ ECE/TRANS/WP.29/1179, пункт 36). Данное определение можно найти в пункте 3.1.10 вышеупомянутых руководящих принципов.

¹ URL: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=PI_COM:Ares\(2022\)2077610](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=PI_COM:Ares(2022)2077610).