


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**
Седьмая сессия

Женева, (онлайн), 21–25 сентября 2021 года

**Записка Председателя о совещании Рабочей группы
по автоматизированным/автономным и подключенным
транспортным средствам, проведенном вместо
ее седьмой сессии**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники и открытие	1–2	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня).....	3–4	3
III. Основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в марте и июне 2020 года (пункт повестки дня 2).....	5–6	4
IV. Обмен мнениями по вопросу о руководящих принципах и соответствующих национальных мероприятиях (пункт повестки дня 3).....	7	4
V. Автоматизированные/автономные и подключенные транспортные средства (пункт 4 повестки дня).....	8–24	4
A. Результаты работы неофициальной рабочей группы по функциональным требованиям для автоматизированных и автономных транспортных средств.....	8–9	4
B. Результаты работы неофициальной рабочей группы по методам валидации для автоматизированного вождения	10–12	5
C. Результаты работы неофициальной рабочей группы по регистратору данных об авариях/системам хранения данных для автоматизированного вождения	13–16	5
D. Правила ООН, касающиеся автоматизированной системы удержания в пределах полосы движения	17–24	6
VI. Подключенные транспортные средства (пункт 5 повестки дня)	25–38	7
A. Кибербезопасность и защита данных.....	25–31	7



В.	Вопросы, касающиеся обновления программного обеспечения и беспроводной связи	32–36	8
С.	Правовые аспекты, касающиеся технических предписаний на протяжении всего срока эксплуатации транспортного средства	37	9
D.	Прочие вопросы.....	38	9
VII.	Правила № 79 ООН (оборудование рулевого управления) (пункт 6 повестки дня).....	39–51	9
A.	Автоматизированная функция рулевого управления	39–45	9
B.	Оборудование рулевого управления	46–47	10
C.	Дистанционное управление маневрированием	48	10
D.	Прочие вопросы.....	49–51	10
VIII.	Системы автоматического экстренного торможения (пункт 7 повестки дня).....	52–58	11
IX.	Правила № 13, 13-Н, 139, 140 ООН (пункт 8 повестки дня).....	59–69	12
A.	Электронный контроль устойчивости.....	59–60	12
B.	Составы модульных транспортных средств.....	61–63	12
C.	Уточнения.....	64–69	12
X.	Тормозные системы мотоциклов (пункт 9 повестки дня).....	70–71	13
A.	Глобальные технические правила № 3 ООН.....	70	13
B.	Правила № 78 ООН	71	13
XI.	Правила № 90 ООН (пункт 10 повестки дня).....	72	13
XII.	Пересмотр 3 Соглашения 1958 года (пункт 11 повестки дня)	73–74	14
A.	Осуществление соответствующих положений пересмотра 3 Соглашения 1958 год.....	73	14
B.	Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства.....	74	14
XIII.	Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня).....	75–84	14
A.	Перечень приоритетных направлений деятельности GRVA	75	14
B.	Искусственный интеллект	76–80	14
C.	Прочие вопросы.....	81–83	14
D.	Выражение признательности.....	84	15
XIV.	Выборы должностных лиц (пункт 13 повестки дня).....	85–86	15

Приложения

I	Перечень неофициальных документов (GRVA-07-...), рассмотренных в ходе сессии	16
II	Перечень неофициальных рабочих групп, подотчетных GRVA (по состоянию на сентябрь 2020 года)	19
III	Проект дополнения 1 к Правилам № [157] ООН (АСУП)	20
IV	Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/29	24
V	Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/26	25
VI	Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/27	28
VII	Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/28	30
VIII	Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/35	31
IX	Принятые круг ведения и правила процедуры новой НРГ по САЭТ для большегрузных транспортных средств.....	32
X	Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/30	34
XI	Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/36	37

I. Участники и открытие

1. Рабочая группа по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) провела 21–25 сентября 2020 года совещание в онлайн-режиме и без устного перевода (неофициальное совещание вместо седьмой сессии), которое должно было состояться в Женеве, под председательством г-на Р. Дамма (Германия). В соответствии с правилом 1 правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690/Rev.2) в его работе участвовали аккредитованные эксперты из следующих стран: Австрии, Бельгии, Венгрии, Германии, Дании, Израиля, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Люксембурга, Малайзии, Нидерландов, Новой Зеландии, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Сербии, Словакии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (СК), Соединенных Штатов Америки (США), Турции, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии. Кроме того, в работе сессии принял участие эксперт от Европейской комиссии (ЕК). В его работе также приняли участие эксперты от следующих неправительственных организаций (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), Международной ассоциации изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД/МЕМА/ЯПАД), Европейской ассоциации гаражного оборудования (ЕАГО), Конфедерации европейской велосипедной промышленности (КОНЕБИ), Европейской ассоциации производителей шин и резины (ЕТРМА), Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК), Европейского совета по транспортной безопасности (ЕСТБ), Федерации европейских предприятий по производству фрикционных материалов (ФЕПФМ), Международной автомобильной федерации (ФИА), Международной федерации оптовых поставщиков, импортеров и экспортеров автомобильных товаров (МФОИЭАТ), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), Института по вопросам безопасности и охраны Бранденбургского университета прикладных наук (ИБО), Международной организации по стандартизации (ИСО), Международного союза электросвязи (МСЭ) и Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Ассоциации предприятий по производству рекреационных автомобилей (РВИА), Международного общества инженеров автомобильной промышленности и транспорта (ОИАТ), НП по Ассоциации обеспечению США энергией в будущем (САФЕ), Международного союза общественного транспорта (МСОТ) и Всемирной ассоциации производителей велосипедов (ВБИА).

2. Председатель открыл совещание, упомянув о ситуации в связи с новой вспышкой пандемии COVID 2019, из-за которой совещание проходило в виртуальном режиме.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/19 и Add.1
неофициальные документы GRVA-07-01, GRVA-07-02
и GRVA-07-34

3. GRVA рассмотрела предварительную повестку дня, подготовленную к этой сессии, и утвердила ее (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/19 и Add.1) с указанным ниже добавлением. Утвержденная повестка дня воспроизведена в документе GRVA-07-34

с учетом неофициальных документов, поступивших до начала сессии. (Все представленные неофициальные документы перечислены в приложении I к настоящему докладу.) В приложении II содержится перечень неофициальных рабочих групп (НРГ), подотчетных GRVA.

Пункт повестки дня 13, включить следующее: «13. Выборы должностных лиц».

4. GRVA также согласовала порядок ведения сессии (GRVA-07-01) и приняла к сведению техническую информацию, содержащуюся в документе GRVA-07-02, к этой сессии, проходящей в виртуальном режиме.

III. Основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в марте и июне 2020 года (пункт 2 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/1151, ECE/TRANS/WP.29/1153
(ECE/TRANS/WP.1/2020/3)
неофициальный документ GRVA-07-13

5. Секретарь представил документ GRVA-07-13, в котором освещены основные этапы работы сессий Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29), состоявшихся в марте и июне 2020 года. Он сослался на документы ECE/TRANS/WP.29/1151 и ECE/TRANS/WP.29/1153, в которых можно ознакомиться с более подробной информацией. Он особо отметил, среди прочего, объединенную сессию Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1) и WP.29, которая была организована в марте 2020 года.

6. Он предложил рассмотреть документ ECE/TRANS/WP.1/2020/3, содержащий предложения по механизмам сотрудничества для выработки общих подходов WP.1 и WP.29 к автоматизированным транспортным средствам. Эксперт от Канады подчеркнул важное значение оптимального обмена мнениями между обеими рабочими группами. GRVA решила одобрить принципы, изложенные в этом документе, и рекомендовать WP.29 также одобрить их на его сессии в ноябре 2020 года.

IV. Обмен мнениями по вопросу о руководящих принципах и соответствующих национальных мероприятиях (пункт 3 повестки дня)

7. Никакого документа по этому пункту повестки дня представлено не было.

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

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

Документация: неофициальный документ GRVA-07-54

8. Эксперт от США, являющийся сопредседателем НРГ по функциональным требованиям для автоматизированных/автономных транспортных средств (ФТАТ) сообщил (документ GRVA-07-54) об итогах недавней сессии этой НРГ. Он пояснил, что группа завершила дискуссию по доменам штатной эксплуатации (ДШЭ), которые определяются изготовителем и в перспективе могут ограничиваться регулирующим органом. Он представил согласованную структуру, которая будет направлять работу

группы. Система, выполняющая динамическую задачу управления (ДЗУ), представляет собой автоматизированную систему управления (АСУ) и может осуществлять одну или несколько функций, каждая из которых обладает уникальным ДШЭ.

9. GRVA одобрила представленный доклад.

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

Документация: неофициальные документы GRVA-07-38, GRVA-07-55

10. Эксперт от Канады, являющийся сопредседателем НРГ по методам валидации для автоматизированного вождения (МВАВ), сообщил (документ GRVA-07-55) GRVA об итогах сессии этой НРГ в соответствии с указаниями, содержащимися в рамочном документе по автоматизированным транспортным средствам (РДАТС). Он упомянул, что за время, прошедшее после проведения последней сессии GRVA, эта НРГ провела шесть виртуальных совещаний. Он отметил, что деятельность, связанная с комплексными электронными системами и автоматизированными системами удержания в пределах полосы движения (АСУП), завершена и что в настоящее время группа сосредоточит внимание на новом методе оценки испытания. Эксперт от Японии, являющийся сопредседателем этой группы, осветил ее позицию в отношении возможного продления деятельности по вопросу об АСУП.

11. GRVA одобрила представленный доклад.

12. GRVA решила отложить рассмотрение документа GRVA-07-38, содержащего доклад о виртуальных испытаниях и подготовленного экспертом от Франции, до своей следующей сессии.

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

Документация: неофициальные документы GRVA-07-57, GRVA-07-58, GRVA-07-60, GRVA-07-61

13. Эксперт от США, являющаяся сопредседателем НРГ по регистратору данных об аварии (РДА)/системе хранения данных для автоматизированного вождения (СХДАВ), сообщила GRVA об итогах работы этой группы (GRVA-07-58), внимание которой в настоящее время сосредоточено на работе, связанной с РДА. Она отметила, что уже рассмотрен объемный перечень элементов данных и что аспекты, касающиеся уязвимых участников дорожного движения, будут рассмотрены на втором этапе этой деятельности. Она упомянула о том, что обсуждение вопроса о РДА затягивает проведение мероприятий, связанных с СХДАВ, из-за расхождения в мнениях членов этой группы в отношении элементов данных в РДА. GRVA настоятельно рекомендовала заинтересованным сторонам обсудить возможности устранения разногласий до следующей сессии Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), которая состоится в октябре 2020 года.

14. GRVA приняла к сведению документы GRVA-07-60 и GRVA-07-61, которые, как ожидается будут рассмотрены GRSG.

15. GRVA приняла к сведению неофициальный документ GRVA-07-57, озаглавленный «Обзор проводящихся национальных/региональных мероприятий и предлагаемый порядок работы в контексте системы хранения данных для автоматизированного вождения», который передала НРГ по РДА/СХДАВ.

16. GRVA одобрила представленный доклад.

D. Правила ООН, касающиеся автоматизированной системы удержания в пределах полосы движения

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/32
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/33
неофициальные документы GRVA-07-06, GRVA-07-07,
GRVA-07-21, GRVA-07-26, GRVA-07-27, GRVA-07-28,
GRVA-07-30, GRVA-07-31, GRVA-07-39, GRVA-07-45,
GRVA-07-56, GRVA-07-59, GRVA-07-62, GRVA-07-63,
GRVA-07-66, GRVA-07-69-Rev.1

17. Эксперт от Германии охарактеризовала документ GRVA-07-63, в котором представлен документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/32 с предложением по поправкам к Правилам № [157] ООН (АСУП), нацеленным на повышение максимальной скорости (с 60 км/ч до 130 км/ч) в контексте АСУП. Она также представила второе предложение (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/33), нацеленное на введение положений, касающихся смены полосы движения в контексте АСУП. Эксперты от Австрии, Дании, Италии, Китая, Нидерландов, Норвегии, Республики Корея, Соединенного Королевства, Франции, Швеции и Европейской комиссии в целом поддержали эти предложения. Они изложили свои мысли и технические замечания, нацеленные на их усовершенствование. Эксперт от Швейцарии выступил против предлагаемого повышения скорости (до 130 км/ч), заявив, что это было бы нецелесообразно и что Швейцария пересматривает правила дорожного движения на основе введенного положения относительно 60 км/ч. Эксперты от Японии, Канады и США не поддержали эти предложения, сославшись на РДАТС в качестве справочного документа, регулирующего работу GRVA в области автоматизации. Эксперт от САФЕ отметил потребность в разработке четкой «дорожной карты», упомянув о серьезных задачах, поставленных перед техническими службами и органами в отношении технологий третьего уровня, и присоединился к замечаниям Европейской комиссии, относительно потребности в разработке правил, касающихся автоматизации на автомагистралях.

18. Было отмечено, что эксперт от Соединенного Королевства работает над предложением по положениям о смене полосы движения при маневре с минимальным риском.

19. Эксперт от МОПАП охарактеризовал документ GRVA-07-26, в котором представлено предложение по поправкам к Правилам № [157] ООН (GRVA-07-31), нацеленным на распространение сферы применения этих Правил на большегрузные транспортные средства. Было отмечено, что эти категории транспортных средств уже были включены в сферу деятельности прежней НРГ по автоматизированным функциям рулевого управления (АФРУ), которая разработала Правила № [157] ООН.

20. GRVA отметила, что приоритетные направления ее работы в области автоматизации были определены WP.29 в РДАТС. GRVA также приняла к сведению, что ряд Договаривающихся сторон готовы работать над поправками к Правилам № [157] ООН, и поэтому решила проконсультироваться на этот счет с Административным комитетом по координации работы (АС.2).

21. Эксперт от Российской Федерации представил документ GRVA-07-07, подчеркнув некоторые несоответствия между различными частями Правил № [157] ООН. Он упомянул о расхождениях в употреблении термина «система». Он усомнился в необходимости разработки добавления 3 к приложению 4. Затем от имени Европейской комиссии и Российской Федерации он внес на рассмотрение предложение по поправкам к документу GRVA-07-06. Эксперт от МОПАП ответил на это предложение (GRRF-84-21). Он также кратко охарактеризовал документ GRVA-07-30, в котором предложены редакционные изменения к Правилам и к документу GRVA-07-21 с существенными поправками к Правилам.

22. Председатель упомянул о других неофициальных документах (GRVA-07-27, GRVA-45, GRVA-07-56, GRVA-07-62 и GRVA-07-66), в которых предлагаются поправки к Правилам № [157] ООН, и предложил заинтересованным сторонам

подготовить сводный документ с предложениями по поправкам, который мог бы способствовать достижению консенсуса в рамках GRVA. Заинтересованные стороны подготовили документ GRVA-07-69-Rev.1.

23. GRVA приняла предложения по поправкам, выделенным зеленым и желтым цветом в документе GRVA-07-69-Rev.1 (см. приложение III). GRVA поручила секретариату надлежащим образом исправить сокращения и представить их без текста в качестве дополнения к Правилам № [157] ООН для рассмотрения и проведения голосования Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административным комитетом Соглашения 1958 года (AC.1) на их сессиях в марте 2021 года.

24. В соответствии с просьбой о толковании, высказанной экспертом от Франции (GRVA-07-39), GRVA решила, что АСУП в принципе следует обнаруживать «приближающиеся аварийно-спасательные транспортные средства» в соответствии с правилами дорожного движения, отметив, что определение приближающегося аварийно-спасательного транспортного средства, а также другие разъяснения следует разработать по возможности в кратчайшие сроки.

VI. Подключенные транспортные средства (пункт 5 повестки дня)

A. Кибербезопасность и защита данных

Документация: (ECE/TRANS/WP.29/2020/94), неофициальные документы GRVA-07-04-Rev.1, GRVA-07-08, GRVA-07-25, GRVA-07-36, GRVA-07-41, GRVA-07-49, WP.29-179-27, WP.29-181-10

25. Эксперт от Японии, являющийся сопредседателем НРГ по кибербезопасности и беспроводному обновлению программного обеспечения (КБ/БПС), сообщил о деятельности этой группы (GRVA-07-49) и представил документ GRVA-07-04-Rev.1. GRVA обсудила необходимость принятия этого документа до вступления в силу Правил № [155] ООН (системы обеспечения кибербезопасности и управления кибербезопасностью). GRVA согласилась с тем, что эти Правила должны быть автономными, отметив, однако, что кибербезопасность относится к категории довольно новых вопросов для некоторых сторон, которые могут немедленно извлечь пользу из этих документов.

26. GRVA одобрила документ GRVA-07-04-Rev.1, в котором предложены указания относительно толкования Правил № [155] ООН, и рекомендовала WP.29 одобрить его на его сессии в ноябре 2020 года на основе соответствующего неофициального документа.

27. Эксперт от Российской Федерации представил документ GRVA-07-08, в котором предлагается разъяснить пункт 5.3.5 Правил № [155] ООН. Эксперт от Японии пояснил, что предлагаемое разъяснение следует тщательно изучить, поскольку оно может привести к ограничению прав Договаривающихся сторон в соответствии с Соглашением 1958 года. Автор согласился с этим, отметив, что некоторые разъяснения уже приведены в документе ECE/TRANS/WP.29/97.

28. Эксперт от Нидерландов, являющийся Председателем НРГ по базе данных для обмена документацией об официальном утверждении типа (ДЕТА), представил документ GRVA-07-25 (нацеленный на разъяснение положений документа ECE/TRANS/WP.29/2020/94, касающихся ДЕТА). GRVA одобрила его в принципе в качестве проекта руководящих указаний для органов, собирающихся использовать базу данных, размещенную в Германии, согласно соответствующим положениям Правил № [155] ООН. GRVA приняла к сведению, что подготовка этого документа будет завершена до сессии WP.29 в ноябре 2020 года, с тем чтобы его можно было принять вместе с вышеуказанным документом.

29. GRVA поручила секретариату выделить конкретное место на ее веб-сайте для занесения на него всех документов, касающихся кибербезопасности и обновления программного обеспечения.

30. Эксперт от ФИА представил документ GRVA-07-41, сославшись на документ WP.29-181-10 и предложив отразить в Правилах № 155 ООН профили защиты, разработанные его организацией в сотрудничестве с компанией «TüVIT». Эксперт от МОПАП ответил на это предложение (GRVA-07-36). Эксперт от ФИА согласился ответить на вызовы, обозначенные экспертом от МОПАП. Эксперт от Российской Федерации запросил более подробную информацию об использовании профилей защиты на практике. Эксперт от СЕН напомнил о том, что он представил документ WP.29-179-27 с целью информирования WP.29. Эксперт от Китая поинтересовался характером профиля защиты, а также тем, идет ли речь о руководстве или нормативных требованиях. В ответ эксперт от ФИА заявил, что профили защиты представляют собой соответствующую методологию. GRVA призвала заинтересованные стороны продолжить дискуссию на уровне НРГ. Эксперт от Нидерландов согласился оказать поддержку в организации этой дискуссии.

31. Эксперт от Соединенного Королевства, являющийся сопредседателем НРГ, сообщил о деятельности, связанной с запросом GRSG в отношении кибербезопасности виртуальных ключей. GRVA заявила, что Правила № [155] ООН (приложение 5, часть 4) охватывают аспекты кибербезопасности виртуальных ключей, определяемой в настоящее время GRSG.

В. Вопросы, касающиеся обновления программного обеспечения и беспроводной связи

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/29
неофициальные документы GRVA-07-37, GRVA-07-44,
GRVA-07-50 и GRVA-07-51

32. Эксперт от Соединенного Королевства, являющийся сопредседателем НРГ по КБ/БПС, внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/29, в котором предложены указания по толкованию Правил № [156] ООН (системы обновления программного обеспечения и системы управления обновлением программного обеспечения). Он ответил на заданный экспертом от Испании вопрос относительно ссылки в документе на стандарт ISO 9001, который представляет собой весьма общий стандарт качества.

33. Эксперт от МКТОТ представил документ GRVA-07-44, нацеленный на уточнение толкования пункта 7.1.1.12. GRVA не поддержала это предложение, поскольку было решено, что в документе, касающемся толкования, не следует косвенным образом вводить дополнительные требования к Правилам. GRVA предложила эксперту от МКТОТ продолжить обсуждение идеи, предложенной в документе, на уровне НРГ.

34. GRVA одобрила документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/29 с поправками, содержащимися в документе GRVA-07-50 (см. приложение IV), и рекомендовала WP.29 принять его на его сессии в ноябре 2020 года. (GRVA приняла к сведению, что НРГ представила документ GRVA-07-51, который идентичен по своему содержанию документу GRVA-07-50, но отличается от него по формату).

35. Эксперт от Франции внес на рассмотрение документ GRVA-07-37 с целью уточнения требований, предъявляемых к изготовителям, использующим альтернативную систему нумерации в программном обеспечении, которая отличается от системы, предусмотренной в Правилах № x (идентификационный номер программного обеспечения) (RxSWIN). GRVA одобрила это предложение.

36. GRVA решила возобновить обсуждение документа GRVA-07-37 на основе пересмотренного текста, который будет распространен под официальным условным обозначением на ее сессии в феврале 2021 года.

С. Правовые аспекты, касающиеся технических предписаний на протяжении всего срока эксплуатации транспортного средства

Документация: (неофициальный документ WP.29-180-18)

37. GRVA не обсуждала этот пункт на данной сессии, поскольку она уже одобрила базовый документ, использовавшийся для подготовки WP.29-180-18.

Д. Прочие вопросы

38. Никакого документа по этому пункту повестки дня представлено не было.

VII. Правила № 79 ООН (оборудование рулевого управления) (пункт 6 повестки дня)

А. Автоматизированная функция рулевого управления

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/22
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/23
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/24
неофициальные документы GRVA-07-15, GRVA-07-16,
GRVA-07-17, GRVA-07-18, GRVA-07-19, GRVA-07-20,
GRVA-07-29, GRVA-07-32, GRVA-07-43

39. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/22 (с поправками, содержащимися в документе GRVA-07-20), в котором предлагается внести поправки в положения, касающиеся АФРУ категории С. Он пояснил, что документ GRVA-07-20 включает в себя также документы GRVA-07-15, GRVA-07-16 и GRVA-07-19. Он снял с рассмотрения документ GRVA-07-18. Эксперт от АБЕРЕ поддержал предложение МОПАП. Документ GRVA-07-29 заменил собой документ GRVA-07-32. Члены GRVA расходятся во мнениях в отношении таких поправок со времени проведения ее четвертой сессии.

40. Эксперт от Германии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/24, содержащий поправки к пункту 5.6.4.7. Эксперт от Нидерландов представил свои замечания. GRVA просила экспертов от Германии и Нидерландов совместными усилиями разработать пересмотренное предложение. Эксперт от Соединенного Королевства указал на необходимость пересмотра положений, касающихся смены полосы движения.

41. GRVA приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/23, поручив секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве дополнения к поправкам серии 03 к Правилам № 79 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2021 года.

42. Эксперт от МОПАП представил документ GRVA-07-43 с предложением по поправкам к положениям относительно АФРУ категории С, направленным на включение требований о передаче данных между грузовым транспортным средством и прицепом. GRVA поручила секретариату распространить его под официальным условным обозначением на сессии GRVA в феврале.

43. Председатель отметил количество неофициальных документов, в которых предложены поправки к положениям, касающимся АФРУ, в Правилах № 79 ООН и просил заинтересованные стороны подготовить сводный документ с предложениями по поправкам, который мог бы способствовать достижению консенсуса в рамках GRVA.

44. Эксперт от АБЕРЕ представил документ GRVA-07-15. GRVA поручила секретариату распространить его под официальным условным обозначением на ее следующей сессии. Он также представил документ GRVA-07-16, содержащий предложения по поправкам, касающиеся АФПУ категории С. Эксперты от Нидерландов и Дании выразили оговорки в отношении этого документа. GRVA не смогла достичь консенсуса на этот счет.

45. GRVA не рассматривала документ GRVA-07-17 из-за недостатка времени. GRVA поручила секретариату распространить этот документ под официальным условным обозначением для рассмотрения на ее следующей сессии.

В. Оборудование рулевого управления

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/16
неофициальные документы GRVA-07-22, GRVA-07-24

46. Эксперт от МОПАП напомнил о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/16 и представил документ GRVA-07-22, предусматривающий включение в Правила положений об официальном утверждении функции снижения риска. Он напомнил, что существующие системы больше нельзя официально утверждать на основании поправок серии 03. GRVA решила возобновить обсуждение этого пункта, поручив секретариату включить в предварительную повестку дня следующей сессии GRVA соответствующий пункт.

47. Эксперт от МОПАП представил документ GRVA-07-24, содержащий положения об официальном утверждении систем, обеспечивающих помощь в процессе маневрирования при вождении на низкой скорости, и нацеленный на ограничение величины ущерба и численности наносимых травм. Эксперт от Японии заметил, что значение 2 м/с² представляется высоким. GRVA решила возобновить рассмотрение этого пункта повестки дня на своей сессии в феврале 2021 года.

С. Дистанционное управление маневрированием

48. Никакого документа по этому пункту повестки дня представлено не было.

Д. Прочие вопросы

Документация: неофициальные документы GRVA-07-23, GRVA-07-42

49. Эксперт от Германии кратко охарактеризовал документ GRVA-07-42, изложив свои мысли о том, каким образом применять современные системы содействия водителю и осуществлять непрерывную автоматизацию вплоть до второго уровня в рамках Правил № 79 ООН. GRVA решила сохранить этот документ для дальнейшего использования.

50. Эксперт от МОПАП представил документ GRVA-07-23, касающийся официального утверждения автоматических систем второго уровня. Он изложил свои соображения, нацеленные на осознание принципов, в соответствии с которыми подобная технология может быть приемлемой в качестве системы содействия водителю. Эксперт из Японии пояснил, что не поступало никаких сообщений о том, что в его стране такая технология создает конкретные риски для безопасности. Эксперт от Нидерландов выступил против этого предложения, заявив о необходимости проведения различия между вторым и третьим–четвертым уровнями, с тем чтобы избежать путаницы и чрезмерной зависимости водителей от этих систем. Эксперт от ЕСТБ выразил опасения в связи с безопасностью таких систем.

51. GRVA решила проконсультироваться с АС.2 по вопросу о проведении надлежащей деятельности в контексте так называемых автоматических технологий второго уровня.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/25
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/26
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/27
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/28
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/35
неофициальные документы GRVA-07-03, GRVA-07-09,
GRVA-07-10, GRVA-07-11, GRVA-07-12, GRVA-07-40,
GRVA-07-53, GRVA-07-70, GRVA-07-72, GRVA-07-74

52. Эксперт от Японии, являющийся сопредседателем НРГ по системам автоматического экстренного торможения (САЭТ) транспортных средств категорий M₁ и N₁, сообщил (документ GRVA-07-70) о результатах, достигнутых этой группой. Он внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/26 с разъяснениями, касающимися, в частности, реагирования на сбой, предотвращения ложной реакции, разрегулированности датчика и автоматического отключения. Он также представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/27, включающий положения об официальном утверждении САЭТ с охватом сценариев от легкового автомобиля до велосипеда (одноэтапный подход) и упомянул об альтернативных предложениях МОПАП (двухэтапный подход).

53. Эксперт от МОПАП внес альтернативные предложения, содержащиеся в документах ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/28 и ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/35. Они предусматривают переходные положения по конкретным случаям в отношении сценариев от легкового автомобиля до велосипеда (GRVA-07-12, GRVA-07-72 и GRVA-07-74). Он пояснил, что положения, разработанные группой, предполагают использование более низких скоростей по сравнению со скоростями существующих транспортных средств, соответствующих программам испытаний для оценки новых автомобилей. Кроме того, он отметил, что при использовании более низких скоростей потребуются модификация существующих транспортных средств, оснащенных такими системами, для увеличения угла охвата датчиков.

54. GRVA приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/26 с поправками, содержащимися в документе GRVA-07-09 (см. приложение V), и поручила секретариату представить его в качестве дополнения к поправкам серии 00/01 к Правилам № 152 ООН (САЭТ) для рассмотрения и голосования WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2021 года.

55. GRVA приняла документы ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/27 с поправками, содержащимися в документе GRVA-07-10 (см. приложение VI), ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/28 с поправками, содержащимися в документе GRVA-07-11 (см. приложение VII), и ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/35 с поправками, содержащимися в документе GRVA-07-53 (см. приложение VIII). GRVA поручила секретариату представить их для рассмотрения и принятия решения по одноэтапному или двухэтапному подходу в ноябре 2020 года, а также для проведения голосования в WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2021 года.

56. GRVA приняла к сведению, что в вышеуказанные документы был включен документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/25.

57. GRVA согласилась с предложением Германии об учреждении НРГ по САЭТ для большегрузных транспортных средств. GRVA также решила обсудить предложение Франции о конкретном рассмотрении ситуаций, связанных со шлагбаумами, устанавливаемыми в пунктах взимания автодорожных сборов и на железнодорожных переездах. GRVA одобрила круг ведения (KB), изложенный в документе GRVA-07-03 с изменениями, содержащимися в документе GRVA-07-40, воспроизведенном в приложении IX.

58. GRVA решила, что эксперт от Германии пригласит делегации на первое неофициальное совещание, и просила его участников представить обновленный KB для рассмотрения на следующей сессии GRVA.

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

A. Электронный контроль устойчивости

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/34
(ECE/TRANS/WP.29/2020/99)
неофициальный документ GRVA-07-64

59. Эксперт от Республики Корея внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/34, предложенный в соответствии с документом ECE/TRANS/WP.29/2020/99, в котором предоставлено разрешение на разработку поправки к Глобальным техническим правилам (ГТП) № 8 ООН. Эксперты от США поинтересовались, каким образом поправка к ГТП № 8 ООН позволит решить поставленный вопрос. Эксперт от Республики Корея напомнил о контексте этого предложения, касающегося новых систем рулевого управления с передаточными числами низшей передачи. Эксперт от МОПАП напомнил, что эта техническая дискуссия уже проходила в рамках Соглашения 1958 года. Эксперт от Канады изложил свои замечания (GRVA-07-64), усомнившись в необходимости допусков. Он заявил, что необходимо проверить воздействие такого предложения на безопасность. Эксперты от США и Нидерландов рекомендовали вначале приступить к будущей деятельности такого характера в рамках Соглашения 1998 года.

60. GRVA решила возобновить обсуждение документа ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/34 (или пересмотренного предложения) и доклада, соответствующего этой поправке, на своей следующей сессии.

B. Составы модульных транспортных средств

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/30
неофициальные документы GRVA-07-35, GRVA-07-71

61. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/30, содержащий положения об официальном утверждении составов модульных транспортных средств, и документ GRVA-07-71 с поправками к нему.

62. GRVA приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/30 с поправками, указанными в документе GRVA-07-71 (см. приложении X), и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве дополнения к поправкам серии 11 к Правилам № 13 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2021 года.

63. GRVA отметила, что Международная организация по стандартизации представила WP.29 и вспомогательным органам документ GRVA-07-35 с копией стандарта ISO 11992.

C. Уточнения

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/20
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/21
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/31
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/36
неофициальные документы GRVA-07-05, GRVA-07-46,
GRVA-07-47, GRVA-07-48, GRVA-07-67, GRVA-07-68,
GRVA-07-73-Rev.1, GRVA-07-75

64. Эксперт от Франции представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/20, нацеленный на уточнение положений пункта 1.5.3.1 приложения 3 в том случае, если аккумуляторы были перезаряжены или заменены заряженным комплектом в промежутке между горячим режимом работы и процедурой восстановления, когда температура накладок уже изменилась. GRVA приняла это предложение, поручив

секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве дополнения к поправкам серии 01 к Правилам № 13-Н ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2021 года.

65. Эксперт от КСАОД внес на рассмотрение документ GRVA-07-68, в котором представлен документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/21, содержащий положения об официальном утверждении типа электромеханических тормозных систем. Эксперт от МОПАП представил документ GRVA-07-46, нацеленный на усовершенствование формулировки и окончательную доработку некоторых открытых вопросов в предложении КСАОД. Эксперт от Нидерландов заявил, что некоторые из открытых вопросов, например в пункте 5.1.1.2, все еще нуждаются в окончательной доработке для их решения и что следует рассмотреть аспекты снижения степени заряженности и возникновения неисправностей с течением времени. Он также упомянул о проблемах, связанных с разницей температур во время поездки, которые могут повлиять на эффективность работы системы. GRVA решила возобновить рассмотрение этого пункта на своей следующей сессии.

66. GRVA решила отложить рассмотрение документов ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/31 и GRVA-07-48, касающихся освещения стоп-сигналов, до своей следующей сессии.

67. Эксперт от Польши представил документ GRVA-07-67 с предложением о внесении исправлений в таблицу в пункте 2.1.1 приложения 4 к Правилам № 13 ООН. GRVA поручила секретариату распространить этот документ под официальным условным обозначением к сессии GRVA в феврале 2021 года.

68. Эксперт от Германии внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/36, в котором предложены поправки к требованиям в отношении торможения с помощью системы замедления без тормозов с учетом опасений, связанных с электромобилями. Эксперт от МОПАП снял с рассмотрения документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/37, отметив необходимость работы над документом ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/36. Он охарактеризовал документ GRVA-07-75, в котором представлен документ GRVA-07-73-Rev.1, заменяющий собой документ GRVA-07-47 и включающий документ GRVA-07-05, представленный экспертом от Чешской Республики.

69. GRVA приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/36 с поправками, содержащимися в документе GRVA-07-73-Rev.1 (приложение XI), и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве дополнения к поправкам серии 11 для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2021 года.

X. Тормозные системы мотоциклов (пункт 9 повестки дня)

A. Глобальные технические правила № 3 ООН

70. Никакого документа по этому пункту повестки дня представлено не было.

B. Правила № 78 ООН

71. Никакого документа по этому пункту повестки дня представлено не было.

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

Документация: неофициальный документ GRVA-07-52

72. GRVA решила отложить обсуждение этого пункта до своей следующей сессии, поручив секретариату распространить документ GRVA-07-52 под официальным условным обозначением.

ХII. Пересмотр 3 Соглашения 1958 года (пункт 11 повестки дня)

A. Осуществление соответствующих положений пересмотра 3 Соглашения 1958 года

73. Никакого документа по этому пункту повестки дня представлено не было.

B. Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства

74. Никакого документа по этому пункту повестки дня представлено не было.

ХIII. Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня)

A. Перечень приоритетных направлений деятельности GRVA

Документация: (ECE/TRANS/WP.29/2020/1/Rev.1)

75. GRVA решила провести консультации с АС.2 по вопросам, имеющим важное значение для определения таких приоритетных направлений деятельности, как дальнейшая разработка Правил № 79 ООН, АФРУ и АСУП, в свете рамочного документа по автоматизированным транспортным средствам.

B. Искусственный интеллект

Документация: неофициальные документы GRVA-07-33, GRVA-07-77

76. GRVA были переданы: i) поступившая от члена делегации Израиля презентация в документе GRVA-07-77, в котором представлены технологии повышения безопасности мотоциклов, и ii) поступившая от Целевой группы Международного союза электросвязи (МСЭ) по использованию искусственного интеллекта для вождения презентация в документе GRVA-07-33. МСЭ изложил свое понимание аспектов разделения ответственности между WP.1 и WP.29, а также свою точку зрения (с учетом заданных вопросов) в связи с гипотетической «проблемой Молли», предложив, осуществлять сбор дополнительных данных в рамках РДА/СХДАВ.

77. В ответ на выступление представителя МСЭ заместитель Председателя GRVA заявил о необходимости уточнения понятия искусственного интеллекта и связанных с его использованием вопросов безопасности. Он просил МСЭ присоединиться к работе МВАВ.

78. Секретарь НРГ по ФТАТ также предложил МСЭ присоединиться к работе ФТАТ.

79. Представитель Канады заявил о том, что важно избегать дублирования и параллелизма в работе. В связи с участием в работе МВАВ и ФТАТ он отметил потребность в создании официального механизма для этого.

80. GRVA решила проконсультироваться с АС.2 по вопросу о том, каким образом WP.29 следует относиться к проблематике искусственного интеллекта.

C. Прочие вопросы

Документация: (ECE/TRANS/294, пункты 31–32)
неофициальные документы GRVA-07-14, GRVA-07-65,
GRVA-07-76

81. Секретариат сообщил GRVA о том, что группа по изучению человеческого фактора в контексте международных правил, касающихся систем

автоматизированного вождения, функционирующая под эгидой Международной ассоциации эргономики (МАЭ), представила документ с изложением позиции (GRVA-07-65) по вопросам дистанционного управления, который рассматривается в качестве эффективного резервного решения на случай возникновения проблем с АСВ. Он пояснил, что этот документ с изложением позиции был представлен в течение той же недели на сессии WP.1.

82. Секретариат внес на рассмотрение документ GRVA-07-14, содержащий информацию относительно проводящейся деятельности в связи с принятым Комитетом по внутреннему транспорту на его сессии в феврале 2020 года решением (ECE/TRANS/294, пункты 31 и 32) об обновлении «дорожной карты» ЕЭК ООН по интеллектуальным транспортным системам. В GRVA поступила информация о том, что замечания по проекту обновленной «дорожной карты» можно передать в онлайн-режиме, см. URL: <https://docs.google.com/document/d/1-tlgg7XLAaax0t-WuiMrdU8WFxH3eOO6/edit>.

83. После виртуальной неофициальной сессии, проведенной вместо седьмой сессии GRVA, секретариат подготовил перечень решений, обусловленных итогами этой сессии, на английском, русском и французском языках (GRVA-07-76), который был направлен главам делегаций и постоянных представительств Договаривающихся сторон в Женеве для одобрения посредством процедуры «отсутствия возражений» в соответствии с особым порядком, установленным Исполнительным комитетом ЕЭК ООН. Через десять дней после начала этой процедуры секретариат проинформировал делегации по электронной почте о том, что молчание не было нарушено.

D. Выражение признательности

84. GRVA была проинформирована о том, что г-н Стокрэйф (Нидерланды) больше не будет присутствовать на сессиях GRVA. GRVA поблагодарила его за важный вклад в работу как GRRF, так и GRVA. на протяжении последних десятилетий. GRVA пожелала ему всего доброго в связи с его выходом на пенсию.

XIV. Выборы должностных лиц (пункт 13 повестки дня)

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

86. Г-н Р. Дамм (Германия) был избран Председателем сессий GRVA в 2021 году. Г-жа К. Чэнь (Китай) и г-н Т. Онода (Япония) были избраны заместителями Председателя сессий GRVA в 2021 году.

Приложение I

[Только на английском языке]

Перечень неофициальных документов (GRVA-07-...), рассмотренных в ходе сессии

No.	(Author) Title	Follow-up
1	(Chair) Running order	C
2	(Secretariat) Information on the virtual informal meeting in place of the seventh GRVA session	C
3	(Germany) Proposal for establishing a new IWG on AEBS for Heavy Vehicles	C
4r1	(CS/OTA) Proposal for an Interpretation Document for UN Regulation No. [155]	A
5	(Czech Republic) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/36	C
6	(EC and Russian Federation) Proposal for a supplement to UN Regulation No. [157] (ALKS)	C
7	(Russian Federation) Identified gaps in the provisions of UN Regulation No. [157] (ALKS)	C
8	(Russian Federation) Proposal for a supplement to UN Regulation No. [155] (CS and CSMS)	C
9	(AEBS) Proposal for Supplement 3 to UN Regulation No. 152 (AEBS)	C
10	(AEBS) Proposal for Supplement 2 to the 01 series of amendments to UN Regulation No.152 (AEBS)	C
11	(AEBS) Proposal for a supplement to the 02 series of amendments to UN Regulation No.152 (AEBS)	C
12	(OICA/CLEPA) Justification for a two-step approach for AEBS "car-to-bicycle"	C
13	(Secretariat) Highlights of the March and June 2020 sessions of WP.29	C
14	(Secretariat) Draft revision of the UNECE roadmap on ITS	C
15	(AVERE) Proposal for amendments to UN Regulation No. 79 (Steering equipment)	B
16	(AVERE) Proposal for amendments to UN Regulation No. 79 (Steering equipment)	C
17	(OICA/CLEPA) Alternative to the actuation of the remote control device for the use of RCP (UN Regulation No. 79)	B
18	(OICA/CLEPA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/22	C
19	(OICA/CLEPA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/22	C
20	(OICA/CLEPA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/22	C
21	(OICA/CLEPA) Proposal for clarifications to UN Regulation No. [157] (ALKS)	C
22	(OICA/CLEPA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 79 (Steering equipment) - Emergency assist / RMF	C
23	(OICA/CLEPA) UN Regulation No. 79 and Lane Keeping Assist "Hands Off"	C
24	(OICA/CLEPA) Proposal for amendments to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 79 (ESF)	C
25	(DETA) Guideline on the use of DETA as per UN Regulation No. [155] (CS and CSMS)	C
26	(OICA/CLEPA) ALKS: Scope extension for commercial vehicles and buses	C
27	(OICA/CLEPA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/32	C
28	(OICA/CLEPA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/33	C
29	(OICA/CLEPA) Proposal for clarifications to UN Regulation No. 79 - ACSF B1	C

No.	(Author) Title	Follow-up
30	(OICA/CLEPA) Proposal for editorial corrections to UN Regulation No. [157] (ALKS)	C
31	(OICA/CLEPA) Proposal for amendments to UN Regulation No. [157] (ALKS) - Scope extension	C
32	(OICA/CLEPA) Proposal for clarifications to UN Regulation No. 79 - ACSF B1	C
33	(ITU/FGAI4AD) Update on the ITU focus group "AI4AD" related activities	C
34r2	(Secretariat) Updated and consolidated agenda for the virtual and informal session (in place of the seventh GRVA session) - incl. informal documents received until 16 September 2020	C
35	(ISO) ISO 11992	C
36	(OICA) OICA comments on WP.29-181-10	C
37	(France) Proposal for amendments to UN Regulations Nos. [156] (CS+CSMS) and [157] (ALKS)	B
38	(France) Virtual testing methodology	C
39	(France) Request for interpretation of UN Regulation No. [157] (ALKS) regarding approaching emergency vehicles	C
40	(Japan) Proposal for amendments to GRVA-07-03 (AEBS)	C
41	(FIA) Protection profile for automated and connected vehicles	C
42	(Germany) How to proceed with ADAS and continuous automation up to Level 2 within UN Regulation No. 79?	C
43	(OICA/CLEPA) Amendments proposal to the ACSF of Category C provisions, with the main aim to include a truck-trailer data transmission	B
44	(CITA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/29	C
45	(ROK) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/33	C
46	(OICA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/21	C
47	(OICA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/36	C
48	(OICA/CLEPA) Supporting Presentation to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/31	C
49	(CS/OTA) Report of the current activities of the IWG on CS/OTA	C
50	(CS/OTA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/29 (tracked)	A
51	(CS/OTA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/29 (clean)	C
52	(CLEPA) Proposal for supplements to the 01 and 02 series of amendments to UN Regulation No. 90 (Replacement braking parts)	B
53	(AEBS) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/35	C
54	(FRAV) Status report of the IWG on FRAV	C
55	(VMAD) Status report on the IWG on VMAD	C
56	(EC) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/32 and ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/33	C
57	(EDR/DSSAD) Review of the existing national / regional activities and a proposed way forward for DSSAD	C
58	(EDR/DSSAD) Status report of the IWG on EDR/DSSAD	C
59	(OICA) Comments on GRVA-07-06	C
60	(EDR/DSSAD) Proposal to amend document ECE/TRANS/WP.29/2020/123	C
61	(EDR/DSSAD) Proposal to amend document ECE/TRANS/WP.29/2020/100	C
62	(UK) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/33	C
63	(Germany) Introducing two amendment proposals to UN Regulation No. [157] on ALKS	C
64	(Canada) Proposal for an amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/34	C
65	(HF-IRADS/IAE) HF-IRADS position paper on Human factors challenges of remote support and control (Also Informal document No. 8 of the September 2020 session of	C

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
	WP.1)	
66	(OICA/CLEPA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/33	C
67	(Poland) Proposal for amendments to UN Regulation No. 13 (Heavy vehicle braking)	B
68	(CLEPA) UN Regulation No. 13 and EMB	C
69r1	(OICA/CLEPA) Proposal for amendments to UN Regulation No. [157] (ALKS)	C
70	(AEBS) Presentation of the proposals submitted by the IWG on AEBS	C
71	(OICA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/30 - MVC	C
72	(OICA) Recommended UN Regulation No. 152 implementation	C
73r1	(OICA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/202/36	C
74	(OICA) Visualization - Transitional Provisions according to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/28	C
75	(OICA) Supporting presentation for GRVA-07-73	C
76	(Secretariat) List of decisions for the silence procedures	C
77	(Israel) Ride Vision - saving rider's life	C

Notes:

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

- A Adopted and to be forwarded to WP.29 as informal document;
- B Resume consideration on the basis of a document with an official symbol;
- C Consideration completed.

Приложение II

[Только на английском языке]

Перечень неофициальных рабочих групп, подотчетных GRVA (по состоянию на сентябрь 2020 года)

<i>Informal Working Group</i>	<i>Chair/Co-Chairs</i>	<i>Country</i>	<i>Mandate until</i>
Functional Requirements for Automated and Autonomous Vehicles (FRAV)	Ms. C. Chen ¹ Mr. R. Damm ¹ Mr. E. Wondimneh. ¹	China Germany USA	March 2020*
Validation Method for Automated Driving (VMAD)	Mr. I. Sow ¹ Mr. T. Onoda ¹ Mr. P. Striekwold ¹	Canada Japan Netherlands	December 2020*
Cyber Security and Over-The-Air software updates (CS/OTA)	Mr. T. Niikuni ¹ Dr. D. Handley ¹ Ms. M. Versailles ¹	Japan UK USA	March 2022
Event Data Recorder / Data Storage System for Automated Driving (EDR/DSSAD)	Mr. T. Guiting ¹ Mr. T. Tokai ¹ Mrs. J. Doherty ¹	Netherlands Japan USA	November 2020*
Advanced Emergency Braking Systems (AEBS)	Mr. A. Lagrange ¹ Mr. T. Hirose ¹	EC Japan	March 2022

* The mandate dates are being reviewed by WP.29 in the review process of the Framework Document on Automated Vehicles

¹ IWG Co-Chairs

Приложение III

Проект дополнения 1 к Правилам № [157] ООН (АСУП)

Принят на основе документа GRVA-07-69-Rev.1 (см. пункт 23)

Пункт 2.10 изменить следующим образом:

- 2.10 «*Диапазон обнаружения*» сенсорной системы — это расстояние, на котором система может надежно распознать цель, учитывая возрастную и эксплуатационный износ компонентов сенсорной системы в течение всего срока службы системы, и подать сигнал управления.

Пункт 2.11.4 изменить следующим образом:

- 2.11.4 «*Критический отказ транспортного средства*» — это любой отказ транспортного средства (например, электрический, механический), который влияет на способность АСУП выполнять динамическую задачу управления, а также может повлиять на ручное управление транспортным средством (например, отключение электропитания, отказ тормозной системы, внезапная потеря давления в шинах).

Пункт 2.18 изменить следующим образом:

- 2.18 «*Идентификационный номер программного обеспечения R₁₅₇ (R₁₅₇ SWIN)*» означает присвоенный изготовителем транспортного средства идентификатор, несущий информацию о связанном с официальным утверждением типа программном обеспечении электронной системы управления для целей официального утверждения типа транспортного средства с соответствующими характеристиками на основании Правил № 157 ООН.

Пункт 2.20 изменить следующим образом:

- 2.20 «*Программное обеспечение*» означает компонент электронной системы управления в виде цифровой информации и соответствующих инструкций.

Пункт 5 изменить следующим образом:

5. Безопасность системы и отказоустойчивое реагирование

Выполнение положений настоящего пункта подтверждается изготовителем технической службе в ходе проверки подхода к обеспечению безопасности в рамках оценки, предусмотренной в приложении 4 (в частности, в отношении параметров, не испытанных согласно приложению 5), и в соответствии с результатами надлежащих испытаний, предусмотренных в приложении 5.

Пункт 5.1 изменить следующим образом (исключение подпункта, перенесенного в пункт 5):

- 5.1 Общие требования

Пункт 5.1.9 изменить следующим образом:

- 5.1.9 Когда система более не соответствует требованиям настоящих Правил, должна быть исключена возможность осуществить ее активацию.

Изготовитель сообщает о процессе управления безопасностью и дальнейшего соблюдения требований, предъявляемых к АСУП, в течение всего срока эксплуатации системы и обеспечивает внедрение данного процесса.

Пункт 5.2 изменить следующим образом (исключение подпункта, перенесенного в пункт 5):

5.2 Динамическая задача управления

Пункт 5.2.5 изменить следующим образом (исключение подпункта, перенесенного в пункт 5):

5.2.5 Активированная система обнаруживает опасность столкновения, в частности с другим участником дорожного движения, идущим впереди транспортного средства или рядом с ним, в результате замедления идущего впереди транспортного средства, внезапного перестроения другого транспортного средства или внезапного появления препятствия и автоматически выполняет соответствующее маневрирование для сведения к минимуму рисков для безопасности водителя и пассажиров транспортного средства и других участников дорожного движения.

Пункт 5.2.5.4 изменить следующим образом:

5.2.5.4 Признается, что выполнение требования, содержащегося в подпункте 5.2.5, может не быть полностью обеспечено в условиях, отличных от описанных выше. Однако система не должна отключать или необоснованно изменять стратегию управления в таких иных условиях. Выполнение этого требования должно быть продемонстрировано в соответствии с приложением 4 к настоящим Правилам.

Включить новые пункты 5.2.6 и 5.2.7 следующего содержания:

5.2.6 Зарезервировано (смена полосы)

5.2.7 Для условий, не указанных в подпунктах 5.2.4, 5.2.5 или в их подпунктах, эффективность системы должна обеспечиваться по крайней мере до того уровня, на котором компетентный и осторожный человек-оператор мог бы свести к минимуму риски. В качестве руководства можно использовать модель эффективности внимательного человека-оператора и соответствующие параметры в сценариях критического нарушения регулярности дорожного движения, указанных в приложении 3. Возможности системы должны быть продемонстрированы в ходе оценки, проводимой в соответствии с приложением 4.

Пункты 5.3 и 5.3.1 изменить следующим образом:

5.3 Экстренное маневрирование (ЭМ)

5.3.1 ЭМ производится в случае неминуемой опасности столкновения.

Пункт 5.4 изменить следующим образом (исключение подпункта, перенесенного в пункт 5):

5.4 Запрос на передачу управления и работа системы на переходном этапе.

Пункт 5.5, изменить следующим образом (исключение подпункта, перенесенного в пункт 5):

5.5 Маневрирование с минимальным риском (ММР)

Нумерацию пунктов 5.5.4, 5.5.5 и 5.5.6 изменить на 5.5.3, 5.5.4 и 5.5.5.

Пункты 6 и 6.1 изменить следующим образом:

6. Человеко-машинный интерфейс (ЧМИ)/ информация оператора

Выполнение положений настоящего пункта подтверждается изготовителем технической службе в ходе проверки подхода к обеспечению безопасности в рамках оценки, предусмотренной в приложении 4, и в соответствии с результатами соответствующих испытаний, предусмотренных в приложении 5.

6.1 Система распознавания готовности водителя

Пункты 6.1.4 и 6.2 изменить следующим образом:

6.1.4 «Другие виды деятельности помимо управления транспортным средством» через бортовые дисплеи, доступные при активации АСУП, автоматически приостанавливаются: i) как только система выдает запрос на передачу управления или ii) как только система деактивируется, в зависимости от того, что наступает раньше.

6.2 Активация, деактивация и действия водителя

Пункт 6.2.5.1 а) и б) изменить следующим образом:

- а) водитель отключает систему поворотом руля, продолжая удерживать его, причем такое отключение в свою очередь не отменяется, как указано в пункте 6.3.1; или
- б) водитель удерживает рулевое управление и отключает систему путем торможения или ускорения, как указано в подпунктах 6.3.2 или 6.3.3 ниже.

Пункт 6.3.7 исключить.

Подпункт в пункте 6.4.3, вместо «маневрирование с минимальным риском» читать «ММП».

Пункт 6.4.4 изменить следующим образом:

6.4.4 В приведенных в пункте 6.4 и его подпунктах примерах вместо этого может быть использована адекватная и одинаково воспринимаемая конструкция интерфейса для оптических сигналов. Такая конструкция демонстрируется изготовителем и подкрепляется документальными свидетельствами. Соответствие данному требованию оценивается технической службой согласно приложению 4.

Пункт 6.4.5 изменить следующим образом:

6.4.5 Приоритизация предупреждений АСУП

Предупреждения АСУП на переходном этапе, при ММП или ЭМ могут иметь приоритет над другими предупреждениями в транспортном средстве.

О приоритизации различных акустических и оптических предупреждений в процессе эксплуатации АСУП заявляет изготовитель технической службе во время официального утверждения типа.

Пункты 7 и 7.1 изменить следующим образом:

7. Обнаружение и реагирование на объекты и ситуации (ОРОС)

Выполнение положений настоящего пункта подтверждается изготовителем технической службе в ходе проверки подхода к обеспечению безопасности в рамках оценки, предусмотренной в приложении 4, и в соответствии с результатами соответствующих испытаний, предусмотренных в приложении 5.

7.1 Требования к сенсорам

Пункт 7.1.4 изменить следующим образом:

7.1.4 Изготовитель транспортного средства представляет доказательства того, что в результате износа и старения эксплуатационные характеристики системы обнаружения не оказываются ниже минимального требуемого значения, указанного в пункте 7.1, в течение срока службы системы.

Пункты 8 и 8.1 изменить следующим образом:

8. Система хранения данных для автоматизированного вождения (СХДАВ)
Выполнение положений настоящего пункта подтверждается изготовителем технической службе в ходе проверки подхода к обеспечению безопасности в рамках оценки, предусмотренной в приложении 4.
- 8.1 Оборудование
Каждое транспортное средство, оснащенное системой АСУП (системой), должно быть оборудовано системой СХДАВ, отвечающей указанным ниже требованиям.

Пункт 8.3.2, вместо «R_{15x}» читать «R₁₅₇».

Пункты 9, 9.1 и 9.2 изменить следующим образом:

9. Кибербезопасность и обновление программного обеспечения
- 9.1 Кибербезопасность и система управления кибербезопасностью
Эффективность системы не должна страдать от кибератак, киберугроз и уязвимостей. Эффективность мер безопасности должна быть продемонстрирована соблюдением Правил № 155 ООН.
- 9.2. Обновление программного обеспечения и система управления обновлением программного обеспечения
Если система допускает обновление программного обеспечения, эффективность процедур и процессов обновления программного обеспечения должна быть продемонстрирована соблюдением Правил № 156 ООН.

В пунктах 9.3.1–9.3.2.3 вместо «R_{15x}» читать «R₁₅₇» и вместо «15Y» читать «156».

Примечание: Дополнительные поправки к приложениям были приняты в том виде, в каком они содержатся в документе GRVA-07-69-Rev.1. Они не воспроизведены в настоящем докладе, поскольку их текст является слишком объемным для отражения в настоящем докладе.

Приложение IV

Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/29

Приняты на основе документа GRVA-07-50 (см. пункт 34)

Пункт 3.1 а) изменить следующим образом:

- а) перед первым обновлением программного обеспечения, установленного на транспортном средстве, изготовитель этого транспортного средства должен удостовериться в наличии у него действительного официального утверждения типа в контексте процесса обновления программного обеспечения и действующей системы управления программным обеспечением (СУПО), которая имеет отношение к типу транспортного средства;

В диаграмме в пункте 3.3 вместо «ИОО» читать «изготовитель транспортного средства».

Пункт Q изменить следующим образом (включив «с»):

...

- с) Что касается способов регистрации информации, относящейся к обновлению в контексте R_xSWIN, то следует включать:

...

- і) перечень R_xSWIN, затрагиваемых обновлением программного обеспечения.

Приложение V

Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/26

Приняты на основе документа GRVA-07-09 (см. пункт 54)

Включить новый пункт 5.1.4.1.3 следующего содержания:

5.1.4.1.3 При обнаружении любого неэлектрического состояния отказа (например, слепоты датчика или разрегулированности датчика) должен загораться предупреждающий сигнал, определенный в пункте 5.1.4.1.

Пункт 5.1.4.3 исключить.

Пункт 5.1.6 изменить следующим образом:

5.1.6 Предотвращение ложного реагирования

Система должна быть сконструирована таким образом, чтобы сигналы предупреждения об опасности столкновения сводились к минимуму и чтобы не допускалось опережающего экстренного торможения в ситуациях, когда **не существует опасности неизбежного столкновения** ~~водитель не обнаруживает препятствия, угрожающего столкновением~~. Это должно быть продемонстрировано в ходе оценки, проведенной в соответствии с приложением 3, и эта оценка должна включать, в частности, сценарии, перечисленные в добавлении 2 к приложению 3.

Пункт 5.2.1.4 f) изменить следующим образом:

f) при отсутствии погодных условий, которые влияли бы на динамические характеристики транспортного средства (например, отсутствие бури, температура не ниже 0 °C); **и**

Пункт 5.4.2 изменить следующим образом:

5.4.2 Если транспортное средство оснащено устройством для автоматического отключения функции САЭТ, например в таких ситуациях, как использование в условиях бездорожья, буксировка, работа на динамометре, работа на моечной установке, ~~необнаруживаемая разрегулированность датчиков~~, должны надлежащим образом выполняться следующие условия:

Включить новый пункт 5.4.2.3 следующего содержания:

«5.4.2.3 В тех случаях, когда автоматическая деактивация функции САЭТ является следствием ручного отключения водителем функции ЭКУ транспортного средства, такая деактивация САЭТ должна потребовать по крайней мере двух преднамеренных действий водителя».

Пункт 5.5.7 изменить следующим образом:

«5.5.7 Когда водителю подается оптический сигнал предупреждения для указания временного отсутствия функции САЭТ, например из-за неблагоприятных погодных условий, данный сигнал должен быть постоянным ~~и его цвет должен быть желтым~~. Для этой цели может использоваться сигнал о сбое в работе, указанный в пункте 5.5.4 выше».

Пункт 6.1.1.1 изменить следующим образом (включая текст сноски):

«6.1.1.1 Испытательная поверхность дорожного покрытия должна обладать номинальным³ пиковым коэффициентом торможения (ПКТ)

не менее 0,9, если не оговорено иное, при измерении с использованием одного из двух методов:

...

Сноска 3: Под «номинальным» значением подразумевается ~~минимальное~~ заданное теоретическое значение».

Включить новый пункт 6.1.6 следующего содержания:

«6.1.6 По просьбе изготовителя и с согласия технической службы испытания могут проводиться при различающихся условиях (в субоптимальных условиях, например на поверхности, которая не является сухой, при температуре окружающей среды, которая ниже указанной минимальной температуры), между тем как требования относительно эффективности все же должны быть соблюдены».

Пункт 6.4 изменить следующим образом (включая добавление одного столбика в каждой таблице):

«6.4 Испытание на предупреждение и включение в случае стационарного объекта — транспортного средства

Данное транспортное средство ...

...

... в сценарии столкновения с неподвижным объектом

Максимальная масса	Масса в снаряженном состоянии	Допуск
20	20	+2/-0
40	42	+0/-2
60	60	+0/-2

Все значения в км/ч с допуском +0/-2 км/ч.

... в сценарии столкновения с неподвижным объектом

Максимальная масса	Масса в снаряженном состоянии	Допуск
20	20	+2/-0
38	42	+0/-2
60	60	+0/-2

Все значения в км/ч с допуском +0/-2 км/ч.

Функциональный этап...».

Пункт 6.5 изменить следующим образом (включая добавление одного столбика в каждой таблице):

«6.5 Испытание на предупреждение и включение в случае движущегося объекта — транспортного средства

Данное транспортное средство...

Испытания проводятся на транспортном средстве, движущемся со скоростью 30 км/ч и 60 км/ч, указанной в приведенных ниже таблицах соответственно для транспортных средств категорий M₁ и N₁, и объекте, движущемся со скоростью 20 км/ч (с допуском +0/-2 км/ч ~~как для данного транспортного средства, так и для объекта-транспортного средства~~). Если это будет сочтено оправданным, то...

... в сценарии столкновения с движущимся объектом

Максимальная масса	Масса в снаряженном состоянии	Допуск
30	30	+2/-0
60	60	+0/-2

Все значения в км/ч с допуском +0/-2 км/ч.

... в сценарии столкновения с движущимся объектом

Максимальная масса	Масса в снаряженном состоянии	Допуск
30	30	+2/-0
58	60	+0/-2

Все значения в км/ч с допуском +0/-2 км/ч.

Функциональный этап ...».

Пункт 6.6.1 изменить следующим образом (включая добавление одного столбика в каждой таблице):

«6.6 Испытание на предупреждение и включение в случае объекта — пешехода

6.6.1 Данное транспортное средство ...

...

Объект-пешеход движется по прямой линии, перпендикулярной направлению движения данного транспортного средства, с постоянной скоростью 5 км/ч + 0/-0,4 ~~± 0,2~~ км/ч, начиная не ранее начала функционального этапа испытания. Положение объекта-пешехода координируется...

... в сценарии столкновения с объектом-пешеходом

Максимальная масса	Масса в снаряженном состоянии	Допуск
20	20	+2/-0
40	42	+0/-2
60	60	+0/-2

Все значения в км/ч с допуском +0/-2 км/ч.

... в сценарии столкновения с объектом-пешеходом

Максимальная масса	Масса в снаряженном состоянии	Допуск
20	20	+2/-0
38	42	+0/-2
60	60	+0/-2

Все значения в км/ч с допуском +0/-2 км/ч.

Функциональный этап ...».

Примечание: Дополнительные поправки к приложениям были приняты в том виде, в каком они содержатся в документе GRVA-07-09. Они не воспроизведены в настоящем докладе, поскольку их текст является слишком объемным для отражения в настоящем докладе.

Приложение VI

Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/27

Приняты на основе документа GRVA-07-10 (см. пункт 55)

Принятые поправки к пунктам 5.1.4.1.3–6.6.1, см. приложение V.

Пункт 6.7 изменить следующим образом:

«6.7 Испытание на предупреждение и включение в случае объекта-велосипеда

6.7.1 Данное транспортное средство приближается к точке удара объекта-велосипеда по прямой линии по крайней мере до момента, наступающего за две секунды до начала функционального этапа испытания, причем ожидаемое смещение данного транспортного средства по осевой линии точки удара о шатун велосипеда должно составлять не более 0,1 м.

...

Объект-велосипед движется по прямой линии, перпендикулярной направлению движения данного транспортного средства, с постоянной скоростью 15 км/ч $+0/-1 \pm 0,5$ км/ч, начиная не ранее начала функционального этапа испытания.

...

Испытания проводятся на транспортном средстве, движущемся со скоростью, указанной в приведенных ниже таблицах соответственно для транспортных средств категорий M₁ и N₁. Техническая...

... в сценарии столкновения с объектом-велосипедом

Максимальная масса	Масса в снаряженном состоянии	Допуск
20	20	+2/-0
38	40	+0/-2
60	60	+0/-2

Максимальная масса	Масса в снаряженном состоянии
30	30
38	38
60	60

Все значения в км/ч с допуском $+0/-2$ км/ч.

...

Испытательная скорость данного транспортного средства для транспортных средств категории N₁ в сценарии столкновения с объектом-велосипедом

Максимальная масса	Масса в снаряженном состоянии	Допуск
20	20	+2/-0
36	40	+0/-2
60	60	+0/-2

<i>Максимальная масса</i>	<i>Масса в снаряженном состоянии</i>
30	30
35	38
60	60

Все значения в км/ч с допуском $\pm 0/2$ км/ч.

...».

Примечание: Дополнительные поправки к приложениям были приняты в том виде, в каком они содержатся в документе GRVA-07-10. Они не воспроизведены в настоящем докладе, поскольку их текст является слишком объемным для отражения в настоящем докладе.

Приложение VII

Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/28

Приняты на основе документа GRVA-07-11 (см. пункт 55)

Принятые поправки к пунктам 6.7 и 6.7.1 см. в приложении VI.

Приложение VIII

Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/35

Приняты на основе документа GRVA-07-53 (см. пункт 55)

Принятые поправки к пунктам 5.1.4.1.3–5.2.1.4 f) см. в приложении V.

Пункт 5.2.3.4 изменить следующим образом:

«5.2.3.4 Снижение скорости путем запроса на применение тормоза

Максимальная скорость при ударе (км/ч) для транспортных средств категории M₁*

Скорость движения данного транспортного средства (км/ч)	Максимальная масса	Масса в снаряженном состоянии
30	0,00	0,00
35	0,00	0,00
38	0,00	0,00
40	10,00	0,00 10,00
45	25,00	25,00
50	30,00	30,00
55	35,00	35,00
60	40,00	40,00

Все значения в км/ч.

* В случае скоростей данного транспортного средства ...».

Принятые поправки к пунктам 5.4.2–6.6.1 см. в приложении V.

Принятые поправки к пунктам 6.7 и 6.7.1 см. в приложении V за исключением нижеследующих таблиц:

... в сценарии столкновения с объектом-велосипедом

Максимальная масса	Масса в снаряженном состоянии	Допуске
30	30	+2/-0
38	38	+0/-2
60	60	+0/-2

Все значения в км/ч с допуском +0/ -2 км/ч.

... в сценарии столкновения с объектом-велосипедом

Максимальная масса	Масса в снаряженном состоянии	Допуске
30	30	+2/-0
35	38	+0/-2
60	60	+0/-2

Все значения в км/ч с допуском +0/ -2 км/ч.

...».

Примечание: Дополнительные поправки к приложениям были приняты в том виде, в каком они содержатся в документе GRVA-07-53. Они не воспроизведены в настоящем докладе, поскольку их текст является слишком объемным для отражения в настоящем докладе.

Приложение IX

Принятые круг ведения и правила процедуры новой НРГ по САЭТ для большегрузных транспортных средств

На основе неофициального документа GRVA-09-03 с поправками, содержащимися в документе GRVA-09-40

A. Круг ведения

1. Неофициальная рабочая группа (НРГ) должна разработать проект нормативного предложения для пересмотра Правил № 131 ООН с целью корректировки их текста с учетом передовых технологий и приведения его в соответствие с новыми концепциями, которые были выработаны в контексте систем автоматического экстренного торможения (САЭТ) для транспортных средств категорий M₁ и N₁ (Правила № 152 ООН).
2. В частности, НРГ должна заниматься следующими вопросами:
 - a) оценкой ситуации в связи с ДТП с участием большегрузных транспортных средств в тех регионах, где в настоящее время применяются Правила № 131 ООН, с учетом эффективности нынешних требований об эксплуатационных характеристиках и проведением различия между транспортными средствами категории M₂/N₂ и транспортными средствами категории M₃/N₃;
 - b) определением современных требований об эксплуатационных характеристиках, в частности применительно к столкновениям с неподвижными транспортными средствами и/или объектами, на основе результатов деятельности, указанной в приведенном выше подпункте;
 - c) пересмотром значений целевого снижения скорости для транспортных средств категорий M₂ и N₂ (как это предусмотрено в приложении 3 к Правилам № 131 ООН) до ноября 2021 года;
 - d) рассмотрением вопроса об эффективности САЭТ для большегрузных транспортных средств применительно к сценариями столкновения автомобиля с другим автомобилем (C2C), автомобиля с пешеходом (C2P) и автомобиля с велосипедом (C2B); интеграцией в ~~максимально возможной степени~~ до ноября 2021 года новых концепций из Правил № 152 ООН, касающихся САЭТ для большегрузных транспортных средств (например, определением требований по целому диапазону параметров).
3. НРГ в полной мере учитывает изменения и работает в полном сотрудничестве с другими вспомогательными рабочими группами WP.29 и их НРГ.
4. При разработке своих предложений НРГ следует принимать во внимание существующие данные, результаты исследований и добровольные стандарты, имеющиеся в распоряжении Договаривающихся сторон.
5. Текст должен в максимально возможной степени основываться на эксплуатационных характеристиках и должен быть технологически нейтральным.
6. НРГ должна представить полный нормативный текст, касающийся требований относительно САЭТ для большегрузных транспортных средств, в качестве пересмотра Правил № 131 ООН к сессии GRVA в феврале 2021 года.

В. Правила процедуры

1. НРГ отчитывается перед GRVA и открыта для участия всех членов WP.29.
2. Работой НРГ будут руководить два сопредседателя и секретарь.
3. Для содействия в разработке технических стандартов сопредседатели могут приглашать (по собственному усмотрению) экспертов, в том числе не участвующих в работе WP.29.
4. Рабочим языком НРГ будет английский язык.
5. Все документы и/или предложения должны передаваться секретарю соответствующей группы в приемлемом электронном формате заблаговременно до начала совещания. Группа может отказаться от обсуждения любого вопроса или предложения, которые не были распространены за пять рабочих дней до начала совещания.
6. Повестка дня и соответствующие документы будут распространяться среди всех членов НРГ заблаговременно до начала всех запланированных совещаний.
7. Решения будут приниматься консенсусом. Если консенсуса достичь невозможно, то сопредседатели групп представляют GRVA различные точки зрения. В соответствующих случаях сопредседатели могут обращаться за указаниями к GRVA.
8. Информация о ходе работы НРГ будет регулярно доводиться сопредседателями до сведения GRVA по возможности в формате неофициального документа.
9. Все документы распространяются в цифровом формате. Документы о работе совещаний следует передавать секретарю для опубликования на специально выделенном вебсайте
10. Окончательное решение по предложениям остается за WP.29 и Договаривающимися сторонами.

Приложение X

Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/30

Приняты на основе документа GRVA-07-71 (см. пункт 62)

Включить новый пункт 1.2.4 следующего содержания:

1.2.4 Подкатная тележка с шарнирной сцепкой в соответствии с определением в пункте 2.42.1;

Пункт 5.1.3.9 изменить следующим образом:

5.1.3.9 В случае составов тягачей и полуприцепов гибкие шланги и кабели должны являться частью механического транспортного средства. Во всех прочих случаях гибкие шланги и провода должны быть частью прицепа. Гибкие шланги и кабели, используемые в целях соединения транспортного средства для буксирования полуприцепа ~~{(например, тягача, соединительного прицепа, подкатной тележки)}~~ со следующим за ним полуприцепом, должны быть частью буксирующего транспортного средства.

Гибкие шланги и кабели, используемые в целях соединения транспортного средства для буксирования прицепа, кроме полуприцепов, ~~{(например, грузового автомобиля с жесткой рамой, прицепа с центральной осью)}~~ со следующим за ним прицепом ~~{(например, подкатной тележкой, прицепом с центральной осью)}~~, должны быть частью этого прицепа.

В случае автоматизированного соединителя данное требование в отношении распределения гибких шлангов и кабелей не применяется.

Пункт 5.2.1.29.2.1 изменить следующим образом:

5.2.1.29.2.1 На механическом транспортном средстве, которое оборудовано электрической управляющей магистралью и которое соединено с прицепом с помощью электрической управляющей магистрали, должен также использоваться красный предупреждающий сигнал, указанный в пункте 5.2.1.29.1.1 выше, для обозначения некоторых конкретных неисправностей тормозов прицепа во всех тех случаях, когда с прицепа поступает соответствующая информация о неисправности через блок передачи данных электрической управляющей магистрали. **Вышеуказанное требование применяется также в тех случаях, когда буксировочный прицеп, подсоединенный к механическому транспортному средству, передает красный предупреждающий сигнал от любого последующего буксируемого прицепа, как это определено в части 2 стандарта ISO 11992-2:2014.** Этот индикатор должен дополнять желтый предупреждающий сигнал, указанный в пункте 5.2.1.29.2 выше. В качестве альтернативного варианта вместо красного предупреждающего сигнала, указанного в пункте 5.2.1.29.1.1, и вышеупомянутого дополнительного желтого предупреждающего сигнала на буксирующем механическом транспортном средстве может быть предусмотрен специальный красный предупреждающий сигнал для информирования о такой неисправности тормозов ~~одного из прицепов~~ прицепа.

Пункт 5.2.1.34 изменить следующим образом:

5.2.1.34 ~~Дополнительные/~~Особые} требования, применимые к механическим транспортным средствам, допущенным к буксировке более чем одного прицепа категории O₃ или O₄.

Пункт 5.2.2.17.3 изменить следующим образом:

5.2.2.17.3 Повторитель

Если длина электрической управляющей магистрали, установленной на прицепе, превышает максимально допустимую(ые) длину(ы) в соответствии со стандартом ISO 11992-1:2003, то для разделения электрической управляющей магистрали на два электрических сегмента, которые соответствуют максимально допустимой длине в соответствии со стандартом ISO 11992-1:2003, устанавливается устройство для повторения передаваемых сообщений. ~~{Во всех случаях повторение сообщений не должно задерживать их передачу.}~~ Требования стандарта ISO 11992 и соответствующие требования настоящих Правил по-прежнему должны соблюдаться. Что касается применения стандарта ~~{ISO 11992-2:2014}~~, то функция повторителя должна рассматриваться как особая функция маршрутизации сообщений, в рамках которой все сообщения передаются напрямую без изменений.

Новые пункты 5.2.2.24–5.2.2.25.2 изменить следующим образом:

5.2.2.24 ~~{Дополнительные/Особые}~~ требования, применимые к буксировочным прицепах категории О₃ или О₄, способным буксировать другой прицеп категории О₃ или О₄.

5.2.2.24.1 Буксировочные прицепы должны быть оборудованы пневматическими управляющими/питающими магистралями и электрической управляющей магистралью, как это указано в пункте 5.1.3.1.2 настоящих Правил, для целей подсоединения к буксирующему и буксируемым транспортным средствам ~~{, соответственно через «переднюю» и «заднюю» соединительные головки и электрический соединитель}~~.

5.2.2.24.2 Функция маршрутизации сообщений

На буксировочных прицепах должна быть предусмотрена функция маршрутизации сообщений, определенная в пункте 6.3 стандарта ~~{ISO 11992-2:2014}~~. Устройство, поддерживающее эту функцию, считается отвечающим требованию в отношении двухточечного соединения, предусмотренному в пункте 5.1.3.6, для электрической управляющей магистрали между электронными блоками управления.

5.2.2.24.3 Сигнал на контакте 5, передаваемый с буксируемого прицепа через контакт 5 электрического соединителя, соответствующего стандарту ISO 7638:2003 (или, в зависимости от обстоятельств, через эквивалентный контакт автоматизированного соединителя, соответствующего требованиям приложения 22), ~~объединяется~~ подсоединяется электрическими средствами к ~~е~~ сигнальному на контакте 5, генерируемому буксирующим прицепом, и передается на буксирующее транспортное средство. ~~Контакт 5 заднего электрического соединителя должен быть электрически изолирован от контакта 5 переднего электрического соединителя.~~

...

5.2.2.24.7 Тормозную систему буксируемого прицепа разрешается приводить в действие только в сочетании с рабочей или стояночной тормозной системой либо с автоматической тормозной системой буксировочного прицепа. Вместе с тем применение одних лишь тормозных систем буксируемого прицепа допускается в тех случаях, когда включение тормозных систем буксируемого прицепа осуществляется буксировочным(и) транспортным(и) средством(ами) ~~прицепом {или механическим транспортным~~

~~средством~~ автоматически исключительно для целей стабилизации транспортного средства.

...

5.2.2.24.11 ~~Дополнительные/Особые~~ требования для подкатных тележек

5.2.2.24.11.1 Подкатная тележка с жесткой сцепкой

Подкатная тележка с жесткой сцепкой, определение которой содержится в пункте 2.42.1 настоящих Правил, считается прицепом с центральной осью в соответствии с требованиями пункта 3 приложения 4 и пункта 5 приложения 10.

5.2.2.24.11.2 Подкатная тележка с шарнирной сцепкой

(Зарезервировано; положениями настоящих Правил не охватывается)

5.2.2.24.12 ~~Дополнительные/Особые~~ требования для соединительных прицепов

Соединительный прицеп, определение которого содержится в пункте 2.42.2 настоящих Правил, считается полуприцепом в соответствии с требованиями пункта 3 приложения 4 и пункта 5 приложения 10.

5.2.2.25 ~~Дополнительные/Особые~~ требования, применяемые к прицепам, кроме буксировочных прицепов, категории О₃ или О₄, допущенным к сцепке с буксировочным прицепом.

5.2.2.25.1 Прицеп должен быть оборудован пневматической и электрической управляющими магистралями в соответствии с пунктом 5.1.3.1.2.

5.2.2.25.2 Тормозная эффективность стояночного тормоза прицепа должна обеспечиваться путем применения пружинных тормозов, отвечающих соответствующим требованиям приложения 4 и приложения 8.

Примечание: Дополнительные поправки к приложениям были приняты в том виде, в каком они содержатся в документе GRVA-07-71. Они не воспроизведены в настоящем докладе, поскольку их текст является слишком объемным для отражения в настоящем докладе.

Приложение XI

Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/36

Приняты на основе документа GRVA-07-73-Rev.1 (см. пункт 69)

В новый пункт 2.40 внести поправки следующего содержания:

- 2.40** ~~«Оценка тормозной эффективности» означает функцию, позволяющую оценить~~ **«Оценка тормозной эффективности» означает функцию, позволяющую оценивать** оценивающую ~~существующую~~ **оценивающую** существующую эффективность ~~фрикционного тормоза замедление транспортного средства при торможении~~ **фрикционного тормоза замедление транспортного средства при торможении** из-за с учетом разогрева тормозов, работающую с помощью образцов, учитывающих такие вводимые параметры, как, например, тип и положение тормозов, количество и интенсивность торможений, скорость движения транспортного средства или температура окружающей среды

В новый пункт 5.1.2.4 и его подпункты внести поправки следующего содержания:

- 5.1.2.4 Система замедления без тормозов**
Система замедления без тормозов должна позволять поддерживать постоянную скорость на спуске в течение длительного времени без использования фрикционных тормозов.
Следующие требования применяются только к транспортным средствам, указанным в пункте 1.8.1 приложения 4. Эти требования считаются выполненными, если выполнены соответствующие требования, касающиеся испытаний и указанные в пункте 1.8 приложения 4.
- 5.1.2.4.1** В качестве эквивалента длительного времени считается достаточным время продолжительностью не менее [12] мин.
- 5.1.2.4.2** В течение времени, указанного в пункте 5.1.2.4.1, система замедления без тормозов должна быть способна поддерживать ~~постоянную~~ **постоянную** среднюю скорость на уровне ~~не более [35] км/ч и не менее [30] км/ч~~ **не более [35] км/ч и не менее [30] км/ч** на спуске с уклоном 7 процентов ~~на протяжении 6 км.~~
- Вместе с тем к транспортным средствам, в которых энергия поглощается только за счет торможения двигателем, для средней скорости допускается отклонение, указанное в пункте 1.8.2.3 приложения 4.
- 5.1.2.4.3** Особые требования, применимые к системе замедления без тормозов, включающей системы электрического рекуперативные торможения
- 5.1.2.4.3.1** ~~В случае системы замедления без тормозов, включающей в себя системы электрического рекуперативного торможения, считается,~~ **В случае системы замедления без тормозов, включающей в себя системы электрического рекуперативного торможения, считается,** что такая система замедления без тормозов соответствует требованиям, изложенным в пунктах 5.1.2.4.1 и 5.1.2.4.2, если она транспортное средство, оборудованное ею, способно аккумулировать и/или рассеивать [(например, при помощи дополнительной системы замедления без тормозов)] энергию максимальной отрицательной разности вертикальных высот (для чего требуется способность к аккумуляции энергии в тяговой батарее), которая ограничена уровнем, требуемым для выполнения требований пунктов 5.1.2.4.1 и 5.1.2.4.2, и может быть достигнута транспортным средством (при потреблении энергии, аккумулированной в тяговой батарее во время движения к

соответствующей отрицательной разнице вертикальных высот), с учетом текущей степени заряженности и при использовании таких методов, как глобальные навигационные спутниковые системы в сочетании с топографической моделью и интеллектуальной системой управления аккумуляторами.

Это должно быть подтверждено приемлемым для технической службы образом.

5.1.2.4.4.3.2 В качестве альтернативы пункту 5.1.2.4.3.1 в системах замедления без тормозов, включающих в себя системы электрического рекуперативного торможения, может использоваться рабочая тормозная система в тех случаях, когда тяговая батарея транспортного средства не способна аккумулировать рекуперированную энергию из-за высокой степени заряженности, при условии, что рабочая тормозная система способна должна удовлетворять требованиям пункта 1.8.2.4 1.8.2.5 приложения 4.

Кроме того, модуль оценки тормозной эффективности должен предупреждать водителя в соответствии с пунктом 5.2.1.29.7.

5.1.2.4.3.3 Дополнительное требование в случае системы замедления без тормозов, основывающейся исключительно на системе электрического рекуперативного торможения

До того момента, когда система электрического рекуперативного торможения уже не сможет обеспечивать тормозную силу (например, когда батарея полностью заряжена) водитель информируется о возникшей ситуации (например, об оставшейся эффективности замедления, сокращении обеспечиваемой силы замедления).

Включить новый пункт 5.2.1.29.7., следующего содержания:

5.2.1.29.7 Транспортные средства, оснащенные системой электрического рекуперативного торможения категории А или В (как это определено в пунктах 2.21.2 и 2.21.3), использующие рабочую тормозную систему в дополнение к системе замедления без тормозов только в том случае, когда заряженность тяговой батареи не позволяет аккумулировать энергию из-за высокой степени заряженности, должны предупреждать водителя не позднее того момента, когда эффективность рабочих тормозов опускается ниже минимального значения, указанного:

а) в пункте 1.6.3 приложения 4, с помощью желтого предупреждающего сигнала в соответствии с пунктом 5.2.1.29.1.2, и

б) в пункте 2.2.1 приложения 4, с помощью желтого предупреждающего сигнала в соответствии с пунктом 5.2.1.29.1.1.

Описание метода оценки эффективности рабочих тормозов [(например, путем расчета температуры/энергии и/или регулирования замедления)] предоставляется технической службе изготовителем транспортного средства вместе с пакетом документации, требуемой в приложении 18 к настоящим Правилам.

Примечание: Дополнительные поправки к приложениям были приняты в том виде, в каком они содержатся в документе GRVA-07-71. Они не воспроизведены в настоящем докладе, поскольку их текст является слишком объемным для отражения в настоящем докладе.