


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**
Четырнадцатая сессия

Женева, 26–30 сентября 2022 года

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

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–3	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	4–6	3
III. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в июне 2022 года (пункт 2 повестки дня)	7–8	4
IV. Искусственный интеллект в транспортных средствах (пункт 3 повестки дня)	9–21	4
V. Автоматизированные/автономные и подключенные транспортные средства (пункт 4 повестки дня)	22–58	5
A. Результаты работы неофициальной рабочей группы по функциональным требованиям для автоматизированных и автономных транспортных средств	22–25	5
B. Результаты работы неофициальной рабочей группы по методам валидации для автоматизированного вождения	26–28	6
C. Результаты работы неофициальной рабочей группы по регистратору данных о событиях/системам хранения данных для автоматизированного вождения	29–32	6
D. Правила № 157 ООН	33–37	7
E. Координация работы по автоматизации между рабочими группами (РГ)	38–56	8
F. Прочие вопросы	57–58	11



VI.	Подключенные транспортные средства (пункт 5 повестки дня)	59–68	11
A.	Кибербезопасность и защита данных	59–65	11
B.	Вопросы, касающиеся обновлений программного обеспечения и беспроводной связи	66	12
C.	Передача данных и коммуникационные возможности транспортных средств	67	12
D.	Прочие вопросы	68	13
VII.	Усовершенствованные системы помощи водителю и Правила № 79 ООН (пункт 6 повестки дня)	69–77	13
A.	Усовершенствованные системы помощи водителю	69	13
B.	Правила № 79 ООН (оборудование рулевого управления)	70–74	13
C.	Прочие вопросы	75–77	14
VIII.	Система автоматического экстренного торможения (пункт 7 повестки дня)	78–91	15
IX.	Правила №№ 13, 13-Н, 139, 140 ООН и ГТП № 8 ООН (пункт 8 повестки дня)	92–104	17
A.	Электронный контроль устойчивости	92–95	17
B.	Электромеханические тормоза	96–97	17
C.	Пояснения	98–104	18
X.	Торможение мотоциклов (пункт 9 повестки дня)	105–111	19
A.	Глобальные технические правила № 3 ООН	105	19
B.	Правила № 78 ООН	106–111	19
XI.	Правила № 90 ООН (пункт 10 повестки дня)	112	20
XII.	Обмен мнениями по вопросу о руководящих принципах и соответствующих национальных мероприятиях (пункт 11 повестки дня) ...	113	20
XIII.	Пересмотр 3 Соглашения 1958 года (пункт 12 повестки дня)	114–115	20
A.	Осуществление соответствующих положений Пересмотра 3 Соглашения 1958 года	114	20
B.	Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства	115	20
XIV.	Выборы должностных лиц (пункт 13 повестки дня)	116–117	20
XV.	Прочие вопросы (пункт 14 повестки дня)	118–119	21
A.	Организация совещаний	118	21
B.	Прочие вопросы	119	21
XVI.	Выражение признательности	120	21
Приложения			
I.	Перечень неофициальных документов (GRVA-14-...), рассмотренных в ходе сессии		22
II.	Перечень неофициальных рабочих групп, подотчетных GRVA (по состоянию на сентябрь 2022 года)		24
III.	Заявления, сделанные государствами-членами		25

I. Участники

1. Рабочая группа по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) провела свою сессию, которая была организована из Женевы, 26–30 сентября 2022 года. На совещании, которое проходило под председательством г-на Р. Дамма (Германия), в соответствии с правилом 1 правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690/Rev.2) присутствовали 205 экспертов от следующих стран: Австралии, Австрии, Венгрии, Вьетнама, Германии, Дании, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Литвы, Люксембурга, Малайзии, Нидерландов, Норвегии, Республики Корея, Российской Федерации, Сингапура, Словакии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Турции, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии. В нем участвовали также эксперты от Европейской комиссии (ЕК).

2. В совещании приняли участие эксперты от следующих неправительственных (НПО) и международных организаций: Американского совета по автомобильной политике (АСАП), Партнерства «Архитектура открытых систем для автомобильной отрасли» (АВТОСАР), 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/ЯАПАД), Европейской ассоциации гаражного оборудования (ЕАГО), Европейской ассоциации производителей шин и резины (ЕТРМА), Европейского совета по транспортной безопасности (ЕСТБ), Европейской ассоциации производителей двигателей внутреннего сгорания (ЕВРОМОТ), Международной автомобильной федерации (ФИА), Международной федерации дистрибьютеров автомобильных компонентов (ФИГИЭФА), Международной ассоциацией заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной организации по стандартизации (ИСО), Международного союза электросвязи (МСЭ), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), «SAE интернэшнл», Ассоциации по обеспечению США энергией в будущем (САФЕ), Всемирной ассоциации производителей велосипедов (ВБИА) и Всемирного экономического форума (ВЭФ). По приглашению секретариата в работе совещания в качестве наблюдателя участвовал эксперт от компании «Амазон веб сервисиз».

3. Открывая заседание, Председатель приветствовал 100 делегатов, присутствовавших в зале заседаний.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/15
неофициальные документы GRVA-14-01 и GRVA-14-02

4. GRVA рассмотрела предварительную повестку дня, подготовленную к этой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/15). GRVA утвердила ее без изменений в том виде, в каком она воспроизведена в документе GRVA-14-02, со ссылками на все неофициальные документы, поступившие до 23 сентября 2022 года. (Все неофициальные документы перечислены в приложении I к настоящему докладу. В приложении II содержится перечень неофициальных рабочих групп (НРГ), подотчетных GRVA.)

5. GRVA утвердила также порядок рассмотрения пунктов повестки дня (документ GRVA-14-01).

6. Председатель приветствовал делегацию Вьетнама, впервые участвующую в работе GRVA.

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

Документация: (ECE/TRANS/WP.29/1166)
неофициальный документ GRVA-14-03

7. Секретарь представил документ GRVA-14-03 с указанием основных вопросов, рассмотренных на сессии WP.29 в июне 2022 года и имеющих отношение к GRVA. Он сообщил, что более подробные сведения содержатся в докладе о работе сессии ECE/TRANS/WP.29/1166. Он указал, что поправку к документу о толковании Правил № 155 ООН (принятую GRVA на ее сессии в марте 2022 года) во время ее принятия WP.29 потребовалось исправить и для подтверждения этого исправления он высказался от имени GRVA. Секретарь предложил GRVA ознакомиться с пунктом 103 документа ECE/TRANS/WP.29/1166. Он сообщил, что представитель Нидерландов, являющийся сопредседателем НРГ по методам валидации автоматизированного вождения (ВМАД), принял к сведению разработку Правил № 157 ООН и предложил пересмотреть их название. GRVA приняла к сведению сообщение секретариата.

8. Секретарь сообщил GRVA, что подготовленные ею справочные документы, в частности руководства, рекомендации и документы о толковании, были размещены на веб-сайте ЕЭК ООН: <https://unece.org/reference-documents-0>.

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

Документация: (неофициальный документ GRVA-13-04)
неофициальные документы GRVA-14-04/Rev.1 и GRVA-14-23

9. Секретарь напомнил о цели документа GRVA-13-04, озаглавленного «Итоги рабочих совещаний GRVA по теме искусственного интеллекта (ИИ) и правил в области транспортных средств». Он подчеркнул, что в документе содержатся соответствующие проекты определений ИИ, заключенные в квадратные скобки. Он представил документ GRVA-14-04/Rev.1, основанный на документе GRVA-13-04 и включающий пересмотренные определения, представленные экспертом от МОПАП.

10. Эксперт от Нидерландов приветствовал этот документ. Он поинтересовался, являются ли указанные определения новыми либо заимствованными из других справочных документов. Эксперт от МОПАП подтвердил, что некоторые определения (при их наличии) были взяты из стандарта ИСО, тогда как другие определения, не входящие в этот стандарт, являются новыми определениями, предложенными МОПАП.

11. Эксперт от ФИА представил документ GRVA-14-23, в котором излагается позиция его организации, сформированная по итогам обсуждений с Федеральным управлением по информационной безопасности Германии, МСЭ и МОПАП. Он пояснил, что его организация больше доверяет ограниченному искусственному интеллекту и контролируемому обучению, нежели другим формам ИИ. Он пояснил, что для устранения рисков, связанных с ИИ, будут необходимы нормативные требования. Эксперт предположил, что компонент тестирования в реальных условиях будет включать соображения, связанные с ИИ в качестве конкретной технологии. Он поддержал шаги, предложенные МОПАП (см. главу 4 документа GRVA-13-04). Он предложил несколько ориентированных на потребителя принципов, касающихся ИИ в автомобильной продукции: ИИ должен а) поддерживать задачи, относящиеся к безопасности и экологической эффективности, б) демонстрировать поведение, поощряющее безопасное вождение, в) поддерживать человека, г) избегать цикличности и е) иметь конфигурацию, допускающую перенастройку пользователем.

12. Эксперт от МСЭ поддержал документ и посоветовал продолжать работу над ним. Он упомянул о мероприятиях, относящихся к ИИ в контексте безопасности дорожного движения, которые МСЭ начал проводить в сентябре 2021 года, и призвал делегации принять участие в следующих совещаниях.

13. Эксперт от Франции поделился обеспокоенностью своей делегации относительно прозрачности, которая является основой для формирования доверия к технологиям ИИ. Он подчеркнул, что важна возможность проверки исправности таких систем. Он вызвался подробнее разъяснить свое заявление на следующей сессии GRVA.

14. Эксперт от МОПАП задал уточняющие вопросы и спросил, почему ФИА предпочитает ограниченный ИИ и контролируемое обучение (ФИА ответила, что это консервативная позиция). Он согласился с мнением ФИА относительно онлайн-обучения и поддержал точку зрения GRVA о том, что новая версия основанного на ИИ программного обеспечения, связанного с официальным утверждением типа, подлежит утверждению в соответствии с положениями Правил № 156 ООН, прежде чем будет произведен переход на нее.

15. Эксперт от Российской Федерации поддержал предложение о том, чтобы этот вопрос рассматривался НРГ по функциональным требованиям для автоматизированных и автономных транспортных средств (ФРАВ). Эксперт от МОПАП/КСАОД возразил, что это также актуально для НРГ по ВМАД.

16. Эксперт от Германии отметил важность этой работы, поскольку продуманные определения являются необходимым условием для начала внедрения инициатив по нормативно-правовому регулированию. Он предложил прокомментировать предложенные определения.

17. Эксперт от Соединенных Штатов Америки поставил под сомнение необходимость нормативно-правового регулирования ИИ.

18. Эксперт от МСЭ заявил о важности понимания принципа работы ИИ. Он также подчеркнул, что перед переходом на программное обеспечение, использующее ИИ, необходимо «заморозить» систему и протестировать это программное обеспечение.

19. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии высказал мнение о том, какие аспекты могут подлежать нормативно-правовому регулированию. В качестве примера он упомянул риски, связанные с дискриминацией. Он предположил, что в ближайшем будущем могут понадобиться дальнейшие действия.

20. GRVA решила сохранить этот пункт в своей повестке дня. GRVA предложила эксперту от МОПАП при содействии секретариата провести рабочее совещание для завершения работы над определениями.

21. Эксперт от «CAE интернэшнл» заявил, что члены его организации могут оказать содействие в этом процессе. GRVA предложила «CAE интернэшнл» принять участие в рабочем совещании.

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-14-35

22. Эксперт от Соединенных Штатов Америки, являющийся сопредседателем НРГ по ФРАВ, представил документ GRVA-14-35 с докладом о ходе работы группы. Он представил результаты совещания, прошедшего в Детройте (штат Мичиган) в сентябре 2022 года. Он сообщил о последних изменениях относительно требований, связанных с выполнением динамических задач управления (ДЗУ); преобразованием правил дорожного движения с учетом местных требований; руководством по документированию домена штатной эксплуатации (ДШЭ) функций автоматизированной системы вождения (АСВ); основанным на ДШЭ механизмом

создания сценариев оценки функционирования АСВ; моделями безопасности для оценки реакции АСВ при выполнении сценариев; относящимися к поведению компетенциями, необходимыми для установления проверяемых критериев эффективности сценариев; а также требованиями безопасности для пользовательского человеко-машинного интерфейса (ЧМИ) АСВ и взаимодействия.

23. Эксперт МСЭ отметил конкретную трудность, с которой сталкиваются заинтересованные стороны, занимающиеся разработкой автоматизированных систем вождения, а именно отсутствие единых и согласованных правил дорожного движения на мировом уровне. Он пояснил, что на совместном рабочем совещании (см. пункт 39) неофициальной группы экспертов по автоматизированному вождению (НГЭАВ) и НРГ по ФРАВ в качестве одного из потенциальных направлений сотрудничества была определена необходимость предоставления информации о правилах дорожного движения в разбивке по юрисдикциям. Эксперт предложил МСЭ под руководством Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1) разместить на своих ресурсах базу данных по правилам дорожного движения, а WP.29 определить ее формат. Он предложил МСЭ принять участие в работе WP.1 в целях предоставления ООН информационно-коммуникационных технологий (ИКТ).

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

25. GRVA обсудила вклад НРГ по ФРАВ в работу по вопросу световой сигнализации для АСВ в рамках пункта 4 е) повестки дня.

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

Документация: неофициальные документы GRVA-14-16 и GRVA-14-45

26. Эксперт от Японии, являющийся сопредседателем НРГ по ВМАД, представил документ GRVA-14-45 с кратким обзором результатов работы группы до июня 2022 года; информацию о смене руководства четвертой подгруппы НРГ по ВМАД; предложения по ожидаемым результатам работы на двухгодичный период, предусмотренный продлением мандата WP.29; и доклад о деятельности после окончания сессии GRVA в мае 2022 года (разработка документа GRVA-14-16, организация будущей деятельности четырех подгрупп и подготовка предложений по ожидаемым результатам работы до июня 2024 года). Он перечислил открытые вопросы, рассматриваемые каждой подгруппой, представил ожидаемые результаты работы до июня 2024 года и выдвинул предложения в отношении группы руководителей по вопросу сотрудничества с НРГ по ФРАВ. Он объявил о предложении Японии принять совещания НРГ по ФРАВ и НРГ по ВМАД в декабре 2022 года, включая совместную сессию.

27. Эксперты от Нидерландов, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии и Франции просили дать разъяснения. GRVA одобрила доклад о ходе работы НРГ по ВМАД.

28. GRVA рассмотрела и одобрила документ GRVA-14-16, включая поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/2022/58 (Руководство по валидации автоматизированной системы вождения).

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

Документация: неофициальные документы GRVA-14-29, GRVA-14-39 и GRVA-14-40/Rev.1

29. Эксперт от Японии, являющийся сопредседателем НРГ по регистратору данных о событиях (РДС)/системам хранения данных для автоматизированного вождения (СХДАВ), представил документ GRVA-14-39, содержащий напоминание о мандате

группы, обзор деятельности группы и перечень мероприятий, проведенных группой после окончания сессии GRVA в мае 2022 года. Он пояснил, что группа уточнила основную цель СХДАВ, которая состоит в регистрации данных для оценки и мониторинга общих показателей безопасности, а также в определении периодов, когда транспортными средствами управляет АСВ. GRVA согласилась с предположением группы относительно того, что, хотя полученные от СХДАВ данные могут использоваться для других целей, включая установление ответственности, с точки зрения разработки требований к СХДАВ это не является основной целью или задачей.

30. Эксперт сообщил, что сопредседатели НРГ по РДС/СХДАВ в рамках работы по пункту 4 d) повестки дня провели обсуждения с сопредседателями специальной группы по автоматизированной системе удержания в полосе (АСУП) и представителями МОПАП с целью пересмотреть документ ECE/TRANS/WP.29/2022/59/Rev.1 и заменить формулировку «прерывание процедуры смены полосы движения» (подлежащее регистрации), на формулировку «прерывание маневра по смене полосы движения», как предлагается в документе ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/16.

31. GRVA пересмотрела документ GRVA-14-40 (Инвентаризация наилучших методов хранения применительно к АСВ (Обзор проводящихся национальных/региональных мероприятий и предлагаемый порядок работы в контексте СХДАВ)) и приняла документ GRVA-14-40/Rev.1 — вариант, который включает обновления, внесенные экспертом от Франции. GRVA поручила секретариату представить его WP.29 для информации на его сессии в ноябре 2022 года.

32. Эксперт от МОПАП представил документ GRVA-14-29, в котором подчеркиваются последствия отсутствия в главе 8 (СХДАВ) Правил № 157 ООН (АСУП) согласованных требований, касающихся наличия, поиска данных и доступа к ним. Он также упомянул, что некоторые договаривающиеся стороны пытаются внедрить требования о хранении дополнительных элементов данных (например, касающихся местоположения), которые не включены в Правила и не предусмотрены ими. Он предложил GRVA рассмотреть возможность согласования этих требований. Эксперт от Соединенных Штатов Америки, являющийся сопредседателем НРГ по РДС/СХДАВ, подтвердил, что НРГ не обсуждает этот вопрос.

D. Правила № 157 ООН

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2022/16
неофициальные документы GRVA-14-42 и GRVA-14-43

33. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии представил документ GRVA-14-42 от имени специальной группы заинтересованных экспертов по Правилам № 157 ООН (АСУП). Он напомнил о последних достижениях и сообщил, что поправки серии 01 к Правилам № 157 ООН должны вступить в силу в течение ближайших шести месяцев. Он пояснил, что группа работает над разъяснением требований СХДАВ в документе ECE/TRANS/WP.29/2022/16, который предлагается принять в качестве дополнения 1 к поправкам серии 01 к Правилам № 157 ООН. Эксперт сообщил об обсуждениях в рамках группы, касающихся составления документа о толковании, усовершенствования информационного документа и пересмотра ограничения на обычную смену полосы движения для транспортных средств категорий M₁ и N₁. Он предложил GRVA обсудить указанные будущие действия.

34. Эксперт от МОПАП предложил группе разрабатывать документ о толковании только в случае выявления потребности в таковом и заявил, что принимать решение по этому рабочему вопросу преждевременно. Эксперт от Франции предложил в тех случаях, когда какое-либо положение Правил требует разъяснений, оформлять такие разъяснения как дополнения к Правилам. Эксперт от Нидерландов согласился с Францией и добавил, что перед началом подобной работы следует накопить опыт. Эксперт от Японии поддержал мнение МОПАП.

35. Эксперт от Германии заявил, что с точки зрения технического обслуживания можно рассмотреть порядок работы, аналогичный порядку работы группы технического обслуживания (ГТО) при Рабочей группе по пассивной безопасности (GRSP). GRVA высказала предостережение против создания «параллельной вселенной» в сфере нормативно-правового регулирования и согласилась с тем, что любой потенциальный недостаток ясности следует устранять посредством разработки дополнений.

36. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии представил документ ECE/TRANS/WP.29/2022/16 (с поправками, внесенными согласно документу GRVA-14-43), который был разработан с применением указаний руководства НРГ по РДС/СХДАВ и направлен на решение остающихся открытыми вопросов, связанных с регистрацией СХДАВ элементов данных, в Правилах № 157 ООН.

37. GRVA приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/16 с поправками, внесенными согласно документу GRVA-14-43, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве дополнения к поправкам серии 01 к Правилам № 157 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2023 года.

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

Документация: неофициальные документы GRVA-14-15/Rev.3, GRVA-14-31, GRVA-14-36, GRVA-14-41, GRVA-14-44, GRVA-14-51/Rev.2, GRVA-14-53, GRVA-14-54/Rev.1 и GRVA-14-56

38. Эксперт от Соединенных Штатов Америки, являющийся сопредседателем НРГ по ФРАВ, представил документ GRVA-14-15. Он пояснил, что: а) НРГ не рекомендует вводить обязательные требования в отношении дополнительных устройств световой сигнализации в рамках WP.29 помимо требований, которые уже установлены для транспортных средств, управляемых вручную; б) НРГ считает, что существующие устройства световой сигнализации (при наличии разрешения) могут быть пригодны для указания на запуск автоматизированной процедуры реагирования на сбой, разработанной в целях перевода транспортного средства, оборудованного АСВ, в условия минимального риска; в) НРГ рекомендовала разработать единые положения относительно светового сигнала, указывающего на рабочее состояние АСВ, в случае его установки на транспортном средстве с АСВ и при соблюдении определенных условий, отвечающих задачам стран, которые могут пожелать ввести требования в отношении такого светового сигнала; д) НРГ отмечает, что для удовлетворения потребностей, касающихся безопасности, могут быть пригодны и другие средства, помимо световой сигнализации; и е) НРГ рекомендует продолжать мониторинг или исследования вопросов сигнализации, связанной с АСВ, и вопросов безопасного взаимодействия между транспортными средствами, оборудованными АСВ, и другими участниками движения.

39. GRVA подробно рассмотрела документ, к которому поступили комментарии экспертов от Канады, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Франции и Японии, а также от АСАМ, МОПАП, МСЭ, и «САЕ интернэшнл». Секретариат подготовил пересмотренные варианты документа, которые отражают полученные в ходе сессии материалы. GRVA отметила обеспокоенность МОПАП в связи с подходом, согласно которому выбор относительно требования, разрешения или запрещения такого светового сигнала для АСВ остается на усмотрение стран либо субъектов (федеративных государств). GRVA приняла документ GRVA-14-15/Rev.3 (рекомендации GRVA по внешней световой сигнализации, связанной с АСВ) и поручила секретариату передать его AC.2 и WP.29 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2022 года.

40. Секретарь представил документ GRVA-14-44, содержащий информацию об участии Председателя и секретаря GRVA в сессии WP.1, которая состоялась за неделю до четырнадцатой сессии GRVA. Он пояснил, что WP.1 был проинформирован о

содержании документа GRVA-14-15, касающегося световой сигнализации для АСВ, что WP.1 обсудил вопросы сигнализации на оборудованных АСВ транспортных средствах (в том числе на основе неофициального документа, представленного экспертом от Нидерландов), что Председатель WP.1 напомнил о предложении GRVA провести совместное публичное мероприятие, возможно в ходе сессии КБТ, и что договаривающиеся стороны, присутствовавшие на сессии WP.1, выразили заинтересованность в проведении обмена мнениями (рабочего совещания) с участием НРГ по ФРАВ (GRVA) и НГЭАВ (WP.1). Он обратил внимание GRVA на документы WP.1 (касающиеся человеческого фактора и проекта резолюции WP.1 о действиях, не связанных с вождением), которые для удобства также размещены на веб-странице GRVA.

41. Эксперт от Канады приветствовал взаимодействие с WP.1; предложил, чтобы обсуждения деятельности, представляющей общий интерес, также проводились на уровне WP.29; и упомянул о том, что он участвует в деятельности WP.1, касающейся человеческого фактора и относящейся к пункту 3 d) 1) повестки дня, возглавляя обсуждение аспектов человеческого фактора в формате дискуссионной группы. Эксперт сообщил, что не поддерживает проведение совместного публичного мероприятия с WP.1. Он предложил возобновить работу над таксономией, определениями и лексиконом (начатую за несколько лет до пандемии COVID-19).

42. Эксперт от МОПАП описал два вида мероприятий, обсуждаемых WP.1. Он упомянул, с одной стороны, предложение о проведении учебного мероприятия по коммуникации, поступившее в адрес GRVA от Председателя WP.1, а с другой стороны — решение WP.1 о проведении рабочего совещания, совместно организуемого НРГ по ФРАВ и НГЭАВ и направленное на обмен информацией во избежание дублирования работы или повторений, а также на выявление вопросов, представляющих общий интерес, и недопущение замедления работы. Эксперт подтвердил информацию, представленную секретариатом в документе GRVA-14-44, и заявил о потребности отрасли в согласованных правилах дорожного движения во избежание фрагментации правил, которые будет необходимо добавлять в алгоритмы АСВ.

43. Эксперт от Канады напомнил о характере деятельности НГЭАВ, которая является неофициальной группой заинтересованных сторон. Он заявил, что любое обсуждение должно быть также проведено в WP.1 и что повторение обсуждений будет полезным.

44. GRVA отметила, что сотрудничество не должно влиять на соответствующие внутренние процессы. GRVA предложила Председателю сообщить АС.2 и WP.29 о неофициальных обменах мнениями между НРГ по ФРАВ при GRVA и НГЭАВ при WP.1.

45. Эксперт от МОПАП представил документ GRVA-14-31, содержащий напоминание о том, что представителям отрасли автомобильной промышленности было предложено запланировать на конец 2025 года завершение разработки согласованной на международном уровне схемы сертификации автоматизированных систем вождения. Он представил рекомендации по разработке перечня категорий транспортных средств в отношении АСВ. Он также высказал идеи, актуальные с точки зрения отбора и обзора глобальных технических правил ООН (ГТП ООН) и правил ООН, находящихся в ведении GRVA, на предмет их пригодности для АСВ.

46. Эксперт от Нидерландов, являющийся сопредседателем НРГ по ВМАД, отметил заинтересованность отрасли в согласованной на международном уровне схеме сертификации АСВ. Он заявил, что НРГ по ВМАД вряд ли будет готова охватить все варианты использования и категории транспортных средств к концу 2025 года и что на данном этапе нет никаких обязательств по соблюдению этого срока.

47. Эксперт от Канады, являющийся сопредседателем НРГ по ВМАД, напомнил о недавнем продлении мандата НРГ. Он согласился со своим коллегой из Нидерландов. Он заявил, что работа продолжается и что отрасли также следует адаптировать свои сроки. Эксперт предложил проконсультироваться с WP.29 по поводу предложения, касающегося категорий транспортных средств в отношении АСВ. Он посоветовал

избегать «евроцентричности» при отборе ГТП ООН и правил ООН. Он предупредил, что на ход работы НРГ по ВМАД может повлиять любой запрос об ускорении работы, равно как и любой сбой. Эксперт предложил представителям отрасли участвовать в совещаниях НРГ по ВМАД с целью информирования о современных технологиях, препятствиях и принятых в рамках отрасли способах решения проблем безопасности перед проведением испытаний либо перед выходом на рынок.

48. Секретарь напомнил GRVA, что за резолюции, включающие определения категорий транспортных средств, отвечает Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), и предложил установить контакт с этой рабочей группой.

49. Эксперт от МСЭ высказал мнение о том, что у GRVA нет времени для рассмотрения каждой темы. Он предложил сосредоточиться на обычных транспортных средствах, оснащенных АСВ.

50. Эксперт от «САЕ интернэшнл» отметил, что категории транспортных средств могут влиять даже на идентификационные номера транспортных средств (VIN).

51. GRVA просила Председателя проконсультироваться с АС.2 и WP.29 на их сессиях в ноябре 2022 года на предмет способов решения вопроса о категориях для автоматизированных транспортных средств.

52. Эксперт от Объединенного исследовательского центра Европейской комиссии, являющаяся Председателем третьей подгруппы НРГ по ВМАД, пояснил, что Европейский союз (ЕС) недавно принял регламент ЕС, относящийся, в частности, к утверждению (малых партий) беспилотных маршрутных транспортных средств, и тем самым подал первый и очень хороший пример применения принципов нового метода оценки/испытаний с использованием многокомпонентного подхода GRVA. Она вызвалась представить этот регламент на следующих заседаниях НРГ по ФРАВ и ВМАД.

53. Эксперт от МОПАП, отвечая сопредседателям НРГ по ВМАД, заявил о важности признания необходимости безотлагательных действий. Он высоко оценил роль GRSG в работе над перечнем категорий транспортных средств, отметил специфику АСВ и призвал GRVA оказать помощь GRSG. Он поблагодарил эксперта от ЕС за освещение работы, проделанной на уровне ЕС, и признал, что многие аспекты этой работы тесно связаны с деятельностью НРГ по ФРАВ/ВМАД; поэтому обсуждение и обмен мнениями были бы интересны. Эксперт подтвердил, что проделанная работа по предварительной оценке правил ООН и ГТП ООН не является евроцентричной.

54. Эксперт от Франции представил документ GRVA-14-36, проинформировав GRVA о работе, проделанной Целевой группой (ЦГ) по оценке пригодности для АСВ правил ООН и ГТП ООН, относящихся к ведению GRVA. Он поблагодарил эксперта от Китая за сотрудничество по этой теме. Эксперт от Нидерландов представил документ GRVA-14-41, сообщив о работе GRSG по этой теме и поручив дать руководящие указания GRVA. Эксперт от Германии сообщил о деятельности GRSP по этой теме.

55. GRVA обсудила документ GRVA-14-54, подготовленный секретарем на основе полученных материалов и содержащий предлагаемое руководство для РГ, занимающихся отбором правил ООН и ГТП ООН. Замечания по этому предложению были высказаны экспертами от Германии (GRVA-14-53), Китая, Нидерландов, Российской Федерации, Франции, Японии, а также МОПАП (GRVA-14-56). GRVA подтвердила, что в сферу охвата отбора не входит АСУП. GRVA одобрила документ GRVA-14-54/Rev.1, содержащий руководство для экспертов из всех РГ, участвующих в этой деятельности. GRVA просила Председателя проинформировать АС.2 о координации работы различных РГ.

56. GRVA обсудила результаты работы НРГ по ФРАВ и НРГ по ВМАД. GRVA приняла документ GRVA-14-51/Rev.2 (Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/2021/151 (Рамочный документ)) и просила секретариат представить его АС.2 и WP.29 для информации на их сессиях в ноябре 2022 года.

Е. Прочие вопросы

Документация: неофициальные документы GRVA-14-08 и GRVA-14-19

57. Эксперт от Китая представила документ GRVA-14-19, содержащий мнение Китая по открытым вопросам, которыми необходимо заняться для эффективного решения проблемы оценки и испытания характеристик АСВ, а также другие предложения. Эксперт от Канады напомнил о руководящей функции эксперта от Китая в рамках НРГ по ФРАВ и о том, что она имеет возможность напрямую довести эти предложения до сведения своей группы. Он предложил Китаю адресовать свои предложения непосредственно первой подгруппе НРГ по ВМАД. Эксперт от Соединенных Штатов Америки поддержал высказанные Канадой замечания. Эксперт от Китая пояснила, что в целях обеспечения эффективного управления Китай предпочел сначала поделиться этими соображениями с GRVA — официальным головным органом НРГ по ФРАВ и по ВМАД. GRVA приняла к сведению эти соображения, которые будут переданы обеим НРГ.

58. Эксперт от САФЕ представил документ GRVA-14-08, в котором Ассоциация по стандартизации систем автоматизации и измерения (АССАИ) информирует сообщество о выпуске программы ASAM OpenSCENARIO® 2.0.0, включающей новый язык описания сценариев и содержащей инструменты и механизмы для взаимодействия регуляторов с разработчиками, направленные на повышение эффективности валидации, испытаний и сертификации относящихся к безопасности аспектов компонентов АСВ.

VI. Подключенные транспортные средства (пункт 5 повестки дня)

А. Кибербезопасность и защита данных

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/17
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/18
неофициальные документы GRVA-14-06, GRVA-14-07,
GRVA-14-11, GRVA-14-33, GRVA-14-34 и GRVA-14-46

59. Эксперт от СЕМА представил документ GRVA-14-33, в котором подробно описана работа по стандартизации в отношении кибербезопасности и обновления программного обеспечения для отрасли сельскохозяйственных транспортных средств, а также соответствующие сроки. По просьбе эксперта от Соединенных Штатов Америки он пояснил, что его делегация поддержит учреждение новой рабочей группы для рассмотрения этого вопроса.

60. Эксперт от Италии поддержал процедуры и направления деятельности, представленные СЕМА. Эксперт от Германии согласился рассмотреть документ, подготовленный СЕМА. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии отметил, что результаты работы НРГ по вопросам кибербезопасности (КБ) и беспроводному обновлению программного обеспечения (БПС) носят весьма общий характер, т. е. представляют собой требования, основанные на оценке рисков, и выразил мнение, что ожидать завершения процесса стандартизации будет слишком долго. Эксперт от Канады подтвердил, что работа Группы является достаточно общей, чтобы охватить сельскохозяйственные транспортные средства, и пояснил, что не уверен, что НРГ по КБ/БПС придется рассмотреть много других требований.

61. GRVA отметила, что некоторым делегациям требуется дополнительное время для рассмотрения предложения СЕМА. GRVA призвала СЕМА поддерживать связь с НРГ по КБ/БПС. GRVA решила сохранить документы GRVA-14-33 и GRVA-14-34 в повестке дня своей сессии в январе 2023 года.

62. Эксперт от Национальной лаборатории Японии по безопасности дорожного движения и охране окружающей среды представил документ GRVA-14-07, в котором обобщены итоги рабочего совещания по кибербезопасности транспортных средств, организованного ИТСЕЛ и секретариатом по просьбе GRVA для договаривающихся сторон Соглашений 1958 и 1998 годов (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/13, пп. 48–50). GRVA приняла к сведению выводы рабочего совещания: а) основное влияние Правил № 155 ООН было обусловлено требованиями, связанными с анализом угроз и оценкой рисков (АУОР); б) приложение 5 не следует делать основным направлением работы или контрольным списком, поскольку в противном случае воздействие требований может быть ослаблено. GRVA приветствовала сообщение эксперта. GRVA одобрила возможность проведения еще одного рабочего совещания для договаривающихся сторон Соглашения 1958 года и особенно Соглашения 1998 года, если об этом попросит одна из договаривающихся сторон.

63. Эксперт от Национальной лаборатории Японии по безопасности дорожного движения и охране окружающей среды представил документ GRVA-14-46, в котором сообщается об итогах рабочих совещаний по осуществлению Правил № 155 ООН. Он напомнил о цели этих рабочих совещаний, в которых принимают участие органы по официальному утверждению типа и технические службы, назначенные договаривающимися сторонами Соглашения 1958 года. Он пояснил, что нерешенный вопрос, обсуждающийся группой, касается условий признания иностранных сертификатов системы управления кибербезопасностью в контексте проектов с участием различных торговых марок и многоэтапного официального утверждения типа. GRVA отметила, что проведение рабочих совещаний скоро завершится, и обсудила потенциальную необходимость в аналогичных мероприятиях, относящихся к Правилам № 156 ООН и системам управления обновлением программного обеспечения. GRVA приветствовала заслушанный доклад и отметила, что результатом работы может стать либо предложение о внесении поправок в документ о толковании Правил № 155 ООН, либо проект поправок к этим Правилам ООН, которые могут быть рассмотрены НРГ по КБ/БПС до представления GRVA.

64. Эксперт от «CAE интернэшнл» напомнил о своем сообщении на предыдущей сессии GRVA. Он представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/17 и ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/18 (в документе GRVA-14-06 представлен вариант документа ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/18 с функцией отслеживания изменений), которые направлены на разъяснение требований приложения 5, касающихся аутентификации сообщений Глобальной навигационной спутниковой системы (ГНСС). КСАОД и МОПАП высказали свои замечания по этому предложению (GRVA-14-11). GRVA решила передать все четыре документа, перечисленные в данном пункте, НРГ по КБ/БПС для дальнейшего обсуждения.

65. GRVA отметила количество задач, поставленных перед НРГ по КБ/БПС, и приняла к сведению, что следующая сессия группы пройдет в формате двухчасового виртуального совещания. GRVA просила НРГ предоставить дополнительное время для обсуждений. GRVA отметила, что срок действий мандата НРГ истекает в ноябре 2022 года. GRVA решила, что мандат НРГ по КБ/БПС можно продлить, по крайней мере, на один год. GRVA просила секретариат представить АС.2 и WP.29 на их сессиях в ноябре 2022 года информацию о том, что предлагаемые результаты работы группы будут подробно изложены на следующей сессии.

В. Вопросы, касающиеся обновлений программного обеспечения и беспроводной связи

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

С. Передача данных и коммуникационные возможности транспортных средств

Документация: неофициальный документ GRVA-14-20

67. Эксперт от Китая представил документ GRVA-14-20. Он отметил, что в названии GRVA упоминаются *подключенные транспортные средства*, тогда как результаты работы GRVA по вопросу подключенных транспортных средств пока ограничиваются аспектами кибербезопасности и обновления программного обеспечения. Он предложил GRVA рассмотреть новые задачи в этой области. Эксперт подчеркнул, что способность транспортного средства безошибочно отправлять и принимать данные является важным фактором для реализации функций, связанных с подключением. Он заявил, что для раскрытия потенциала технологий в области безопасности дорожного движения важен обмен данными между транспортными средствами (V2V). Он принял к сведению деятельность по стандартизации и регулированию, которую ведут ИСО, МСЭ, Международная электротехническая комиссия (МЭК), «SAE интернэшнл», Европейский институт по стандартизации в области связи (ЕИСС) и Японская ассоциация содействия подключению интеллектуальных транспортных систем (ИТС). Эксперт предложил GRVA провести предварительное исследование в области обмена данными в формате V2V, содержания данных, формата данных, правил передачи данных и требований к характеристикам связи. Он предложил рассмотреть три вопроса: а) является ли субъект обмена данными в формате V2V системой транспортного средства; б) на каком уровне может осуществляться такая деятельность; и с) как координировать разработку согласованных технических требований. В связи с этим предложением поступили замечания экспертов от Германии, Канады, Франции, Японии, МОПАП и МСЭ. GRVA решила изучить необходимость такой деятельности и проверить, уместно ли участие в ней других РГ или НРГ по ИТС. GRVA решила проинформировать АС.2 и WP.29 о дальнейших действиях по этому техническому пункту и провести с ними консультации на их сессиях в ноябре 2022 года.

D. Прочие вопросы

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

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

A. Усовершенствованные системы помощи водителю

Документация: неофициальный документ GRVA-14-18

69. Эксперт от Российской Федерации, являющийся сопредседателем ЦГ по усовершенствованным системам помощи водителю (УСПВ), представил документ GRVA-14-18, в котором отображен прогресс, достигнутый группой в разработке проекта Правил ООН, касающихся систем содействия контролю со стороны водителя (ССКВ). Он подробно рассказал о деятельности небольшой редакционной группы. Он упомянул об обсуждении в рамках ЦГ вопроса о распределении аспектов, относящихся к системам содействия контролю транспортных средств, между Правилами № 79 ООН и новыми Правилами ООН, касающимися ССКВ. Эксперт подробно описал процесс рассмотрения основного документа по ССКВ и связанные с ним сроки. По его словам, завершение разработки проекта Правил ООН ожидается к маю или сентябрю 2023 года. GRVA одобрила доклад о ходе этой работы.

B. Правила № 79 ООН (оборудование рулевого управления)

Документация: (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/9
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/10)
неофициальные документы GRVA-14-24/Rev.1 и GRVA-14-25

70. По рекомендации ЦГ по УСПВ GRVA решила сохранить документы ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/9 и ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/10 в повестке дня своей сессии в январе 2023 года.

71. Эксперт от МОПАП представил документ GRVA-14-25, в котором подробно изложено предложение по внесению поправок в положения, касающиеся активации автоматизированной функции рулевого управления категории С с целью снизить дезориентацию водителя.

72. Эксперт от Японии поддержал предложение. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии поддержал намерение, лежащее в основе предложения, и предложил пересмотреть предлагаемые формулировки.

73. Эксперт от Германии не поддержал документ GRVA-14-25. Он предложил решить этот вопрос путем усовершенствования требований к человеко-машинному интерфейсу.

74. Эксперт от МОПАП представил документ GRVA-14-24/Rev.1, направленный на решение проблемы, затронутой в комментарии эксперта от Германии. Эксперт от Германии приветствовал предложенные изменения, но все же выразил обеспокоенность по поводу формулировки пункта 5.6.4.5, поскольку она вводит слабое требование, выполнение которого трудно проверить. GRVA в принципе согласилась с целью предложения, однако просила улучшить формулировку, которая будет вынесена на рассмотрение на ее сессии в январе 2023 года.

С. Прочие вопросы

Документация: неофициальный документ GRVA-14-14

75. Эксперт от Японии представила документ GRVA-14-14, в котором GRVA предлагается согласовать требования к подавлению ускорения при ошибочном нажатии педали акселератора (ПУОП) в рамках Соглашения 1958 года. Она подробно описала ситуацию в Японии, где водители в возрасте 75 лет и старше по статистике чаще попадают в ДТП по причине ошибочного нажатия педали акселератора вместо педали тормоза. Она представила подробную информацию, демонстрирующую преимущества внедрения схемы ПУОП, и предложила план работы для GRVA.

76. Эксперт от Соединенных Штатов Америки поинтересовался, почему согласование предлагается проводить в рамках Соглашения 1958 года, и задал вопросы о данных в целях определения соотношения потенциальных затрат и выгод в поддержку деятельности по нормативно-правовому регулированию. Эксперт от Франции задал вопрос относительно существующих аналитических данных о ложных нажатиях и поинтересовался, не имеет ли смысла использовать такую систему только на транспортных средствах с автоматической коробкой передач. Эксперт от Швеции поинтересовался, могут ли в подобных ситуациях применяться правила, касающиеся системы автоматического экстренного торможения (САЭТ). Эксперт от Республики Корея пояснил, что в его стране подобные ситуации случаются (что подтверждается данными РДС) и что представители ее делегации, согласно предложению Японии, будут принимать участие в соответствующей деятельности. Эксперт от Германии сообщил о подобных ДТП в своей стране и пояснил, что такие системы требуют регулирования, поскольку они потенциально могут действовать вопреки желанию водителя. Эксперт от МОПАП поинтересовался, можно ли рассмотреть разработку руководящих принципов для решения проблемы ПУОП. Он отметил, что вопрос «управления вопреки желанию водителя» обсуждался в контексте сложных УСПВ и АСВ, но с точки зрения регулятора до нынешнего момента он был неприемлем для более простых систем, таких как САЭТ, и, следовательно, для ПУОП.

77. GRVA решила, что эксперт от Японии совместно с заинтересованными договаривающимися сторонами составит предварительный круг ведения (КВ) потенциальной НРГ по ПУОП. GRVA решила рассмотреть проект КВ и принять решение о дальнейших действиях на следующей сессии.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/19
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/20
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/21
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/22
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/23
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/24
неофициальные документы GRVA-14-10, GRVA-14-21,
GRVA-14-26, GRVA-14-28, GRVA-14-37, GRVA-14-38,
GRVA-14-47, GRVA-14-48, GRVA-14-49, GRVA-14-50
и GRVA-14-57

78. Эксперт от Европейской комиссии внес на рассмотрение документ GRVA-14-38, в котором представлены документы ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/19, ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/20 и ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/21 и который направлен на согласование Правил № 152 ООН с последней утвержденной редакцией Правил № 131 ООН. Эксперт от МОПАП предложил два редакционных исправления.

79. Эксперт от МОПАП представил документ GRVA-14-28, в котором предлагаются разъяснения к положениям всех трех вышеуказанных официальных документов, касающихся восстановления функций САЭТ, например при следующем запуске двигателя. Эксперт от Франции представил документ GRVA-14-21 по тому же вопросу, направленный на уточнение текста на французском языке. Секретариат подготовил документы GRVA-14-48, GRVA-14-49 и GRVA-14-50, включив в них все предложенные изменения.

80. GRVA приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/19 с поправками, внесенными согласно документу GRVA-14-48, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве дополнения к первоначальному тексту Правил № 152 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2023 года.

81. GRVA приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/20 с поправками, внесенными согласно документу GRVA-14-49, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве дополнения к поправкам серии 01 к Правилам № 152 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2023 года.

82. GRVA приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/21 с поправками, внесенными согласно документу GRVA-14-50, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве дополнения к поправкам серии 02 к Правилам № 152 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2023 года.

83. Эксперт от Германии, являющийся сопредседателем НРГ по САЭТ для транспортных средств большой грузоподъемности, представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/22 и ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/23, в которых предлагаются поправки к положениям о восстановлении функции САЭТ (например, при следующем запуске двигателя), содержащимся в Правилах № 131 ООН, и уточнение положений относительно прочности. Эксперт от МОПАП представил документ GRVA-14-26, в котором предлагаются разъяснения положений обоих вышеуказанных официальных документов, касающихся восстановления функций САЭТ, например при следующем запуске двигателя. Секретариат подготовил документы GRVA-14-47 и GRVA-14-57 для отражения этих поправок.

84. GRVA приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/22 с поправками, внесенными согласно документу GRVA-14-47, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве дополнения к поправкам серии 02 к Правилам № 131 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2023 года.

85. GRVA приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/23 с поправками, внесенными согласно документу GRVA-14-57, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве дополнения к поправкам серии 01 к Правилам № 131 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2023 года.

86. Эксперт от Франции представил устный доклад о деятельности, связанной с виртуальными испытаниями САЭТ. Он пояснил, что виртуальные испытания САЭТ могут опираться на деятельность второй подгруппы НРГ по ВМАД.

87. Эксперт от Италии предложил повысить предельное значение, составляющее 8 тонн и указанное в разделе «Область применения» Правил № 152 ООН, до 10 тонн. GRVA просила эксперта от Италии предоставить дополнительную информацию для обсуждения на следующей сессии.

88. Эксперт от Германии внес на рассмотрение документ GRVA-14-37, в котором представлен документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/24 — предложение по согласованию требований к городской системе экстренного торможения (ГСЭТ) посредством подготовки новых правил ООН, которые будут непосредственно касаться большегрузных транспортных средств, движущихся на низких скоростях, и будут направлены на защиту уязвимых участников дорожного движения. Эксперт заявил, что с помощью этих правил ООН в правила, посвященные вопросам прямого обзора и находящиеся в ведении GRSG, могут быть внесены изменения, с тем чтобы установить различные критерии эффективности для транспортных средств, оснащенных такой ГСЭТ.

89. Эксперт от Дании представил документ GRVA-14-10. Он выступил с заявлением о ситуации на Украине (см. приложение III). Эксперт от Российской Федерации ответил на вопросы посредством комментариев в чате совещания, другие заявления были представлены в секретариат для воспроизведения в докладе (см. приложение III). Эксперт от Дании пояснил, что новые правила ООН, касающиеся ГСЭТ, можно обсуждать отдельно от соображений, связанных с работой GRSG по теме прямого обзора. Он предложил вместо принятия новых правил ООН внести поправки в Правила № 131 ООН. Эксперт изложил технические замечания к представленному Германией проекту, направленные на то, чтобы лучше учитывать реальные условия. Эксперт от Нидерландов поддержал мнение, высказанное Данией, и заявил, что для целей ГСЭТ не следует смягчать требования к прямому обзору, разработанные GRSG. Он признал недавнее большое достижение, состоящее в обновлении Правил № 131 ООН (в том числе требований, касающихся обнаружения пешеходов и велосипедистов), но при этом отметил возможность дополнительных действий для лучшего учета реальных условий. Он согласился с мнением Дании о недостатках стандарта ISO 19206-4:2020, упомянутого в Правилах № 131 ООН, в котором не в полной мере учитываются велосипедисты.

90. Эксперт от МОПАП выразил обеспокоенность по поводу заявлений, связанных с функционированием в реальных условиях. Он заявил, что правила ООН №№ 131 и 152 запрещают системам ГСЭТ изменять стратегию управления в условиях, отличных от апробированных в рамках испытаний. Он отметил амбициозное предложение Германии, согласно которому ГСЭТ не является АСВ, но может вмешиваться в процесс вождения. Эксперт выразил обеспокоенность тем, что применение ГСЭТ может стать обязательным, при том что пересмотр Правил № 131 ООН только что завершился.

91. Эксперт от Германии предложил сохранить этот пункт в повестке дня, представить ГСЭТ в рамках GRSG и проконсультироваться с WP.29 на предмет того, может ли предложение быть рассмотрено одной из НРГ. GRVA постановила, что Германии следует самой решить, представлять или не представлять ГСЭТ в рамках GRSG, и что взаимодействие с GRSG, способствующее достижению общего понимания, будет приветствоваться. GRVA поручила Председателю на сессии WP.29 в ноябре 2022 года сообщить о ходе обсуждения этого предложения (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/24).

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

A. Электронный контроль устойчивости

Документация: (ECE/TRANS/WP.29/2020/99,
неофициальные документы GRVA-13-23 и GRVA-13-39)
неофициальные документы GRVA-14-27 и GRVA-14-30

92. Эксперт от Республики Корея проинформировал GRVA о том, что в отношении потенциальной поправки к ГТП № 8 ООН, касающейся положений об испытаниях инновационных систем рулевого управления на пониженной передаче, не было достигнуто никакого прогресса. Он пояснил, что его страна вызвалась на сессии АС.3 выступить спонсором для внесения этой поправки в целях обеспечения соответствия между Правилами № 140 ООН и ГТП № 8 ООН. Он пояснил, что у него нет опыта работы с такой системой. Эксперт от Канады выразил заинтересованность в получении данных в поддержку предложения по поправке. Эксперт от Соединенных Штатов Америки отметил сложность поддержки предложения в отсутствие фактических данных. Он предложил привлечь договаривающиеся стороны Соглашения 1998 года в том случае, если в Правилах № 140 ООН будут внесены дополнительные поправки с целью облегчить согласование с ГТП № 8 ООН. GRVA решила приостановить работу по этому вопросу в ожидании поступления дальнейших данных.

93. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ GRVA-14-30, в котором представлен документ GRVA-14-27, содержащий поправки к Правилам № 140 ООН, касающиеся уточнения процедуры испытаний систем рулевого управления на пониженной передаче. Эксперт от Канады отметил указанные в предложении показатели механической мощности управляющего робота и спросил, может ли МОПАП поделиться данными в их подтверждение. Эксперт от Франции выразил заинтересованность в предложении, упомянул вспомогательные материалы в стандартах ИСО, касающиеся условий испытаний, которые могут служить справочной основой, и запросил дополнительное время для изучения предложения.

94. Эксперт от Франции сообщил GRVA обновленную информацию о разработке содержащегося в документе ECE/TRANS/WP29/GRVA/2022/14 предложения, направленного на установление требования об оснащении автобетоносмесителей функцией обеспечения устойчивости транспортного средства. Он обсудил это предложение с экспертом от МОПАП в целях определения приемлемой конфигурации транспортных средств. Эксперт от МОПАП пояснил, что автобетоносмесители выпускаются не изготовителями транспортных средств, большинство из них конструируется на базе шасси 8x4 или 8x4/4 и лишь немногие имеют колесную базу 8x2. Эксперт от Швейцарии определил, что многие автобетоносмесители являются транспортными средствами категории G со значительным риском опрокидывания.

95. GRVA решила сохранить документы GRVA-13-23, GRVA-13-39 и GRVA-14-27, касающиеся электронного контроля устойчивости, в повестке дня своей следующей сессии.

B. Электромеханические тормоза

Документация: неофициальные документы GRVA-14-12 и GRVA-14-52

96. Эксперт от КСАОД представил GRVA обновленную информацию (GRVA-14-52) о результатах еженедельных совещаний, которые КСАОД проводит с февраля 2022 года с участием представителей отраслевых групп и договаривающихся сторон по вопросам разработки положений об официальном утверждении электромеханических тормозов (ЭМТ) для электрических грузовых транспортных средств и междугородных автобусов. Впервые вопрос об ЭМТ был вынесен на рассмотрение GRVA на ее седьмой сессии (см. ECE/TRANS/WP.29/2020/21).

Первоначальное предложение поэтапно обновлялось в соответствии с указаниями GRVA (см. ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/24, ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/8 и GRVA-13-05). Эксперт сообщил о последних обновлениях, связанных с последствиями старения накопителя электроэнергии. Он представил документ GRVA-14-12 — последний проект, заменяющий документ GRVA-13-05. Он любезно предложил заинтересованным договаривающимся сторонам присоединиться к их деятельности.

97. GRVA приняла к сведению сообщение эксперта от КСАОД, посвященное ЭМТ, и намерение этой организации представить предложение по поправкам к Правилам № 13 ООН, основанное на документе GRVA-14-12, для рассмотрения на следующей сессии.

С. Пояснения

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/25
неофициальные документы GRVA-14-13, GRVA-14-32
и GRVA-14-55/Rev.1

98. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/25, направленный на обеспечение последовательности применения метода E1337 Американского общества по испытаниям и материалам (ASTM) для измерения пикового коэффициента торможения (ПКТ) в Правилах № 140 ООН путем включения ссылки на новый стандарт ASTM F2493, касающийся стандартной эталонной испытательной шины.

99. Эксперт от Канады отметил, что аналогичное изменение было внесено в поправки серии 01 к Правилам № 13-Н ООН. Он поинтересовался, потребуется ли оно и для первоначального текста. Эксперт от МОПАП ответил, что в этом есть смысл. Секретариат подготовил соответствующий документ GRVA-14-55.

100. GRVA приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/25 и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве дополнения к первоначальному варианту Правил № 140 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2023 года.

101. GRVA приняла документ GRVA-14-55/Rev.1 и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве дополнения к первоначальному варианту Правил № 13-Н ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2023 года.

102. Эксперт от МАИАКП представил документ GRVA-14-13, направленный на то, чтобы допустить официальное утверждение типа тормозных систем для прицепов, оснащенные системой электрического рекуперативного торможения и/или силовой установкой на ведущем мосту. Такой новый вид мостов в прицепах потенциально способен преобразовывать кинетическую энергию моста в электрическую для питания электрических систем (например, холодильных установок в рефрижераторах), а также для помощи автотранспортному средству (например, тягачу) во время маневров «старт–стоп» и при разгоне/торможении. Это позволяет снизить расход топлива на приведение в движение автотранспортного средства или поддержание работы холодильных установок соответственно (а, следовательно, снизить выбросы CO₂). Эксперт от КСАОД поддержал это предложение. Эксперт от МОПАП приветствовал нововведение, предложенное МАИАКП, но не смог поддержать предложение по поправкам в его нынешней редакции.

103. GRVA предложила представителям отрасли вести совместную работу по данному пункту и поручила секретариату распространить документ GRVA-14-13 с официальным условным обозначением на следующей сессии GRVA.

104. GRVA возобновила рассмотрение предложения по поправкам к приложению 18 к Правилам № 13 ООН, представленного экспертом от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии. GRVA приняла к сведению, что эксперт подготовит для рассмотрения на следующей сессии GRVA пересмотренное

предложение или рабочий документ, возможно, основанный на документе GRVA-14-32, а также, возможно, объединенный с предложением КСАОД по поправкам к Правилам № 13 ООН, касающимся ЭМТ.

Х. Торможение мотоциклов (пункт 9 повестки дня)

А. Глобальные технические правила № 3 ООН

105. Эксперт от Италии сообщил GRVA, что после окончания сессии Исполнительного комитета Соглашения 1998 года, состоявшейся в июне 2022 года, проводились обсуждения потенциальной поправки к ГТП № 3 ООН. GRVA последовала его рекомендации относительно того, что эту поправку следует отложить до рассмотрения дальнейших поправок к Правилам № 78 ООН.

В. Правила № 78 ООН

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/26
неофициальный документ GRVA-14-09

106. Эксперт от МАЗМ представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/26, в котором вводятся положения относительно систем автоматически включающегося торможения. Эксперты от Германии, Испании, Италии, Нидерландов, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Франции и Японии поддержали это предложение. Эксперт от Канады отметил, что системы автоматически включающегося торможения могут срабатывать неожиданно для мотоциклистов и привести к непредвиденным последствиям. Он поинтересовался, будут ли где-либо еще рассматриваться вопросы безопасности этих систем. Эксперт от МАЗМ пояснил, что требования в отношении безопасности включены в предложение, содержащееся в документе GRVA-14-09.

107. Эксперт от Нидерландов представил документ GRVA-14-09, подготовленный совместно с экспертом от МАЗМ. Он пояснил, что предложение направлено на введение приложения по комплексным электронным системам по образцу того, которое имеется в других правилах относительно торможения.

108. Эксперт от Канады отметил, что такое приложение основано на требованиях аудита и не связано с требованиями относительно прохождения/непрохождения испытаний. Эксперт от МАЗМ признал, что для обсуждения в рамках Соглашения 1998 года потребуются измеримые критерии прохождения/непрохождения.

109. Эксперты от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии и от Франции поддержали цель предложения.

110. GRVA приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/26 и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве дополнения к поправкам серии 05 к Правилам № 78 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2023 года.

111. GRVA поручила секретариату распространить документ GRVA-14-09 под официальным условным обозначением на ее следующей сессии. По просьбе секретариата эксперт от МАЗМ подтвердил, что предложение относится к новым поправкам серии 06.

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

Документация: неофициальный документ GRVA-14-17

112. Эксперт от Италии представил документ GRVA-14-17, направленный на исправление ошибки в тексте Правил № 90 ООН. GRVA приняла документ GRVA-14-17, содержащий безотлагательные поправки, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве дополнения к поправкам серии 02 к Правилам № 90 ООН для рассмотрения и голосования по возможности на их сессиях в ноябре 2022 года либо, если ускоренную процедуру применить не удастся, на их сессиях в марте 2023 года.

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

Документация: неофициальный документ GRVA-14-22

113. Эксперт от Франции представил документ GRVA-14-22, содержащий предназначенную для GRVA обновленную информацию о национальной нормативной деятельности по внедрению во Франции транспортных средств, оборудованных АСВ. Эксперт от МОПАП приветствовал это сообщение и призвал другие страны сделать то же самое, поскольку такая информация имеет решающее значение для развития АСВ.

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

A. Осуществление соответствующих положений Пересмотра 3 Соглашения 1958 года

Документация: неофициальный документ GRVA-14-05/Rev.1

114. Секретариат представил документ GRVA-14-05 и Rev.1, содержащий перечень находящихся в ведении GRVA правил ООН, применительно к которым не разрешается использование уникального идентификатора (УИ), согласно его определению в приложении 5 к Соглашению 1958 года. Эксперт от Нидерландов заявил, что в целом УИ предоставляет немного преимуществ, однако будет создавать проблемы, связанные с правоприменением и периодическими техническими осмотрами. GRVA обсудила вопрос о необходимости включения положений об УИ в отдельные правила ООН для целей единообразного применения и решила возобновить обсуждение в январе 2023 года.

B. Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства

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

XIV. Выборы должностных лиц (пункт 13 повестки дня)

116. В соответствии с правилом 37 правил процедуры (документ TRANS/WP.29/690 с поправками) GRVA предложила избрать должностных лиц путем аккламации.

117. Г-н Р. Дамм (Германия) был избран Председателем сессий GRVA в 2023 году. Г-жа Ч. Чэнь (Китай) и г-н Т. Наоно (Япония) были избраны заместителями Председателя сессий GRVA в 2023 году.

XV. Прочие вопросы (пункт 14 повестки дня)

A. Организация совещаний

118. GRVA отметила, что ни одна страна не выдвинула предложения об организации сессии GRVA. GRVA решила при поддержке секретариата изучить возможности проведения сессии за пределами Женевы либо в 2023 году, либо в 2024 году. GRVA отметила, что в 2023 году совещания, как ожидается, будут проходить только в очном формате.

B. Прочие вопросы

119. GRVA отметила, что эксперты НГЭАВ при WP.1 и НРГ по ФРАВ при GRVA проведут совещание 7–8 ноября 2022 года. GRVA решила продолжить консультации с WP.29 по поводу возможного проведения совместного мероприятия с WP.1 в рамках недели заседаний Комитета по внутреннему транспорту в феврале 2023 года.

XVI. Выражение признательности

120. GRVA узнала о том, что г-н А. Лагранж (Европейская комиссия) больше не будет присутствовать на сессиях GRVA. GRVA отметила его большой вклад в развитие АСВ, УСПВ, САЭТ и других технологий, а также в деятельность нескольких рабочих групп WP.29 за последнее десятилетие, в том числе в качестве секретаря, и пожелала ему успехов в карьере.

Приложение I

[Только на английском языке]

List of informal documents (GRVA-14-...) considered during the session

No.	(Author) Title	Follow-up
1	(Chair) Running order of the fourteenth GRVA session	A
2	(Secretariat) Updated and consolidated provisional agenda for the 14th session of GRVA	A
3	(Secretariat) General information and highlights from the June 2022 sessions of AC.1/AC.2/AC.3/(AC.4)	C
4/Rev.1	(CLEPA/OICA) Industry input on GRVA-13-04 titled "Outcome of the GRVA workshops on Artificial Intelligence and Vehicle Regulations"	C
5/Rev.1	(Secretariat) Unique Identifier and UN Regulations under the purview of the Working Party GRVA	D
6	(SAE International) Proposal for amendments to the interpretation document of UN Regulation No. 155	C
7	(NTSEL/secretariat) Summary of Vehicle Cyber Security Workshop with the contracting parties of the 1958 and 1998 Agreements	C
8	(SAFE) Update to WP.29/GRVA - ASAM OpenSCENARIO 2.0.0	C
9	(Netherlands/IMMA) Proposal for a new 06 series of amendments to UN Regulation No. 78	B
10	(Denmark) Position paper - Danish position on the proposal on UEBS (Germany)	C
11	(OICA/CLEPA) CLEPA and OICA comments on GRVA-14-06	C
12	(CLEPA) EMB - Proposal for a supplement to the 12 series of amendments UN Regulation No. 13	C
13	(CLCCR) Proposal for a Supplement to the 11 series of amendments to UN Regulation No. 13	B
14	(Japan) Proposal to start discussion of Acceleration Control for Pedal Error (ACPE)	C
15/Rev.3	(FRAV) FRAV recommendations on ADS external light-signalling	A
16	(VMAD) NATM guideline - proposal for updates to WP.29-187-08	C
17	(Italy) Proposal for a corrigendum to UN Regulation No. 90	A
18	(ADAS) Report of the TF on ADAS for the 14th GRVA session	C
19	(China) Open issues for Automated Driving Assessment & Test and Suggestions (reissued on 24/09/2022)	C
20	(China) Proposal for V2V data interaction (reissued on 24/09/2022)	C
21	(France) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/22	C
22	(France) Automated and connected road transport - regulatory framework in France - Latest update	C
23	(FIA) GRVA - Artificial Intelligence	C
24/Rev.1	(OICA, CLEPA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 79	D
25	(OICA, CLEPA) UN Regulation No. 79 - ACSF C - Amendment for HMI	C
26	(OICA, CLEPA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 131 - proposed amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/22	C
27	(OICA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 140	D
28	(OICA, CLEPA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 152	C
29	(OICA) National/Regional DSSAD requirements and need for harmonization	C

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
30	(OICA) UN Regulation No. 140 modification proposal	C
31	(OICA, CLEPA) Regulatory activities related to Automated Driving - View from Industry	C
32	(UK) Working draft for amendments to UN Regulation No. 13	C
33	(CEMA) Agricultural Machinery Industry Roadmap on Cybersecurity – SUMS	C
34	(CEMA) Proposal for a Roadmap on CS and SUMS for Categories R, S and T	C
35	(FRAV) Status Report	C
36	(France) Taskforce on the Fitness of GRVA Regulations and GTRs for ADS	C
37	(Germany) Justification for the UEBS proposal (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/24)	C
38	(EC) Proposal for a supplement to the Original text and the 01 and 02 series of Amendments to UN Regulation No. 152	C
39	(EDR/DSSAD) Activities/Deliverables of IWG on EDR/DSSAD	C
40/Rev.1	(EDR/DSSAD) Inventory of best ADS storage practices (Review of the existing national / regional activities and a proposed way forward for DSSAD)	A
41	(Netherlands) Automated Vehicles – Regulatory Screening (AVRS) of UN Regulations and GTRs under responsibility of GRSG	C
42	(SIG R157) Progress report	C
43	(SIG R157) Proposal for amendments to document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/16	C
44	(Secretariat) WP.1 exchange with the Chair of GRVA on 22 September 2022	C
45	(VMAD) Status report	C
46	(NTSEL/secretariat) Questions and Answers/Comments derived from the Workshop on the implementation of UN Regulation No. 155 (Updated, 24 September 2022)	C
47	(GRVA) Amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/22	A
48	(GRVA) Amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/19	A
49	(GRVA) Amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/20	A
50	(GRVA) Amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/21	A
51/Rev.2	(Secretariat) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/2021/151 (Framework document)	A
52	(CLEPA) UN Regulation No. 13 and Electro-Mechanical Brakes	C
53	(France, Germany, the Netherlands) Automated Vehicles – Regulatory Screening (AVRS) of UN Regulations and GTRs – Scope of the study	C
54	(Secretariat) Automated Vehicles Regulatory Screening of UN Regulations and GTRs - Guidance	C
55/Rev.1	(Secretariat) Proposal for amendments to the original version of UN Regulation No. 13-H (Braking of passenger cars)	A
56	(OICA) Automated Vehicles Regulatory Screening of UN Regulations and GTRs – Guidance – Comments on GRVA-14-54	C
57	(Secretariat) Proposal for a supplement to the 01 series of amendments to UN Regulation No. 131 (Advanced Emergency Braking System)	A

Notes:

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

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

Приложение II

Перечень неофициальных рабочих групп, подотчетных GRVA (по состоянию на сентябрь 2022 года)

<i>Неофициальная рабочая группа</i>	<i>Председатель/Сопредседатель</i>	<i>Страна</i>	<i>Окончание срока действия мандата</i>
Функциональные требования для автоматизированных и автономных транспортных средств (ФРАВ)	Г-жа Ч. Чэнь ¹ Г-н Р. Дамм ¹ Г-н Е. Вондимне ¹	Китай Германия США	Июнь 2024 года
Методы валидации для автоматизированного вождения (ВМАД)	Г-н И. Соу ¹ Г-н Т. Нонака ¹ Г-н П. Стрикволд ¹	Канада Япония Нидерланды	Июнь 2024 года
Кибербезопасность и беспроводное обновление программного обеспечения (КБ/БПС)	Г-н Т. Ниикунни ¹ Г-н Д. Хэндли ¹ Г-жа М. Вондимне ¹	Япония СК США	[ноябрь 2024 года]
Регистратор данных о событиях/системы хранения данных для автоматизированного вождения (РДС/СХДАВ)	Г-н Т. Гейтин ¹ Г-н Т. Нонака ¹ Г-жа Дж. Доэрти ¹	Нидерланды Япония США	Июнь 2024 года

¹ Сопредседатели НРГ.

Приложение III

Заявления, сделанные государствами-членами

[только на английском/французском языках]

Canada

[English] Canada continues to condemn in the strongest possible terms Russia's egregious attack on Ukraine. These unprovoked actions are a clear further violation of Ukraine's sovereignty and territorial integrity, in violation of Russia's obligations under international law and the Charter of the United Nations.

Canada calls on Russia to immediately cease all hostile and provocative actions against Ukraine and withdraw all military and proxy forces from the country.

We call on Russia to de-escalate and to provide transparency in its military activities. Dialogue is the only path forward, including that ongoing between Ukraine, the OSCE, and Russia, and via the NATO-Russia Council.

Canada remains a steadfast ally of the Ukrainian people and reaffirms its unwavering commitment to Ukraine's sovereignty and territorial integrity, as well as the right of any sovereign state to determine its own future.

Canada strongly condemns the sham referendums planned in occupied regions of Ukraine. These phony exercises with predetermined results will have zero legitimacy, and Canada will not recognize them. Borders will not change. Ukraine's territory will remain Ukraine's.

[French] Le Canada condamne dans les termes les plus fermes qui soient l'attaque injustifiable de la Russie contre l'Ukraine. Ces actions non provoquées constituent une autre violation flagrante de la souveraineté et de l'intégrité territoriale de l'Ukraine et elles contreviennent également aux obligations de la Russie dans le cadre du droit international et de la Charte des Nations Unies.

Le Canada exhorte la Russie à mettre fin immédiatement à toute action hostile et provocatrice contre l'Ukraine et à retirer du pays la totalité de ses forces militaires et agents interposés.

Nous appelons la Russie à la désescalade et à la transparence dans ses activités militaires. Le dialogue est la seule voie possible, y compris celui qui est en cours entre l'Ukraine, l'OSCE et la Russie, et par le biais du Conseil OTAN-Russie.

Le Canada demeure un allié indéfectible du peuple ukrainien et réaffirme son engagement indéfectible envers la souveraineté et l'intégrité territoriale de l'Ukraine, ainsi que le droit de tout État souverain de déterminer son propre avenir.

Le Canada condamne fermement les référendums fictifs prévus dans les régions occupées de l'Ukraine. Ces exercices bidons aux résultats prédéterminés n'auront aucune légitimité, et le Canada ne les reconnaîtra pas. Les frontières ne changeront pas. Le territoire de l'Ukraine restera celui de l'Ukraine.

Denmark

Oral statement of the representative of Denmark, mentioned in para. 89 of the report.

At the outset, allow me to express Denmark's full solidarity with Ukraine and the Ukrainian people. We condemn in the strongest possible terms Russia's acts of aggression against Ukraine; a grave violation of international law and the UN Charter. President Putin's unjustified and unprovoked attack undermines international peace and security.

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

European Union

The European Union and its Member States would like to reiterate their unwavering support to Ukraine and condemnation of Russia's unprovoked and unjustified war of aggression against Ukraine, in line with UNGA Resolution ES-11/1 entitled "Aggression against Ukraine". The EU and its Member States take this opportunity to again urge Russia to immediately stop its indiscriminate attacks against civilians and civilian infrastructure, and to immediately and unconditionally withdraw all its troops and military equipment from the entire territory of Ukraine within its internationally recognised borders.

The European Union condemns in the strongest possible terms the illegal sham "referenda" conducted in parts of the Donetsk, Kherson, Luhansk, and Zaporizhzhia regions of Ukraine currently and partially occupied by Russia. The EU does not and will never recognise these illegal "referenda" and their falsified outcome, nor any decision taken on the basis of this outcome, and urges all Members of the United Nations to do the same. We deplore Russia's path of confrontation also by announcing a partial mobilization and by threatening again with the use of weapons of mass destruction.

Russia's attacks harming the Ukrainian civilian population and infrastructure have far-reaching consequences on road transport services and technologies necessary for safety and sustainability, both in Ukraine and abroad. We emphasize that the Russian Federation's unprovoked war of aggression against Ukraine, facilitated by Belarus, undermines the achievement of the UN Sustainable Development Goals, already off track by the COVID-19 pandemic.

Japan

The recent aggression by Russia against Ukraine is a clear violation of Ukraine's sovereignty and territorial integrity, a unilateral attempt to change the status quo by force, and an act that shakes the very foundations of the international order.

Japan condemns in the strongest terms Russia's act of aggression and has urged Russia to cease the attack and withdraw its forces back to Russian territory immediately.

Japan stands with the people of Ukraine. Aligning closely with the international community, we will help Ukraine people through providing humanitarian assistance as well as accepting Ukraine people who have evacuated from their home country.

United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

The UK stands united with partners in condemning Russia's outrageous attack on Ukraine as a clear breach of international law and the UN Charter. As a Permanent Member of the UN Security Council, Russia has a particular responsibility to uphold international peace and security. Instead, it is violating the borders of another country and its actions are causing widespread suffering. While Russia continues to violate international law, human rights and multiple commitments to peace and security, we will work with our allies and partners across the multilateral system to condemn Russia's appalling actions and to isolate it on the international stage.

United States of America

The United States stands with the people and government of Ukraine as they fight to defend their country from Russia's forces. Vladimir Putin has chosen to launch a premeditated, unprovoked war that is bringing catastrophic loss of life, human suffering, and destruction of

critical infrastructure and institutions. In response to Russia's aggression and in coordination with partners around the globe, the United States has resolved to impose severe economic costs on Russia, and we urge member states who have not yet done so to join us or adopt similarly restrictive measures. The Inland Transport Committee was crucial to rebuilding Europe after World War II and Russia's aggression seeks to reverse much of that progress by destroying civilian transport infrastructure.
