


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**
Пятая сессия

Женева, 10–14 февраля 2020 года

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

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники и вступительные заявления	1–2	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	3–4	3
III. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в ноябре 2019 года (пункт 2 повестки дня)	5	4
IV. Обмен мнениями по вопросу о руководящих принципах и соответствующих национальных мероприятиях (пункт 3 повестки дня)	6–7	4
V. Автоматизированные/автономные и подключенные транспортные средства (пункт 4 повестки дня)	8–24	4
A. Результаты работы неофициальной рабочей группы по автоматизированной функции рулевого управления	8–17	4
B. Результаты работы неофициальной рабочей группы по функциональным требованиям для автоматизированных и автономных транспортных средств	18–20	6
C. Результаты работы неофициальной рабочей группы по методам валидации для автоматизированного вождения	21–22	6
D. Результаты работы неофициальной рабочей группы по регистратору данных об авариях/системе хранения данных для автоматизированного вождения	23–24	7



VI.	Подключенные транспортные средства (пункт 5 повестки дня)	25–42	7
A.	Кибербезопасность и защита данных, а также обновление программного обеспечения	25–39	7
B.	Правовые аспекты, касающиеся технических предписаний на протяжении всего срока эксплуатации транспортного средства	40–41	9
C.	Прочие вопросы	42	10
VII.	Правила № 79 ООН (механизм рулевого управления) (пункт 6 повестки дня)	43–55	10
A.	Автоматизированная функция рулевого управления	43–51	10
B.	Оборудование рулевого управления	52–53	11
C.	Дистанционное управление маневрированием	54	11
D.	Прочие вопросы	55	11
VIII.	Системы автоматического экстренного торможения (пункт 7 повестки дня)	56–60	11
IX.	Правила ООН № 13, 13-Н, 139 и 140 (пункт 8 повестки дня)	61–72	12
A.	Электронный контроль устойчивости	61–63	12
B.	Составы модульных транспортных средств	64–66	13
C.	Уточнения	67–72	13
X.	Тормозные системы мотоциклов (пункт 9 повестки дня)	73–75	14
A.	Глобальные технические правила № 3 ООН	73	14
B.	Правила № 78 ООН	74–75	14
XI.	Правила № 90 ООН (пункт 10 повестки дня)	76	14
XII.	Пересмотр 3 Соглашения 1958 года (пункт 11 повестки дня)	77–79	14
A.	Осуществление новых положений пересмотра 3 Соглашения 1958 года	77–78	14
B.	Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства	79	14
XIII.	Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня)	80	15
Приложения			
I.	List of informal documents (GRVA-05-...) considered during the session		16
II.	Перечень неофициальных рабочих групп, подотчетных GRVA (по состоянию на февраль 2020 года)		18
III.	Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/4		19
IV.	Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/9		21
V.	Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/12		22
VI.	Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/17		23

I. Участники и вступительные заявления

1. Рабочая группа по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) провела свою пятую сессию 10–14 февраля 2020 года 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 работе участвовали аккредитованные эксперты из следующих стран: Австрии, Венгрии, Германии, Дании, Израиля, Индии, Ирландии, Испании, Италии, Канады, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Сингапура, Словакии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (СК), Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии. Кроме того, в работе сессии принял участие эксперт от Европейской комиссии (ЕК). На сессии также присутствовали 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), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД/МЕМА/ЯПАД), Международной ассоциации изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП), Европейской ассоциации гаражного оборудования (ЕАГО), Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК), Европейского совета по транспортной безопасности (ЕСТБ), Международной автомобильной федерации (ФИА), Международной федерации оптовиков, импортеров и экспортеров автомобильных компонентов (МФОИЭАК), Федерации европейских предприятий по производству фрикционных материалов (ФЕПФМ), Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), Института по вопросам безопасности и охраны Бранденбургского университета прикладных наук (ИБО), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международного кооперативного альянса (МКА), Международной автодорожной федерации (МАФ), Международной организации по стандартизации (ИСО), Международного союза электросвязи (МСЭ), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Ассоциации предприятий по производству рекреационных автомобилей (РВИА), НП по Ассоциации обеспечению США энергией в будущем (САФЕ), Международного союза общественного транспорта (МСОТ) и Всемирной ассоциации производителей велосипедов (ВБИА).
2. Открывая пятую сессию GRVA, Председатель коснулся ситуации со вспышкой нового вируса Covid-2019 и пояснил в этой связи отсутствие эксперта от Китая – заместителя Председателя GRVA.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/1 и Add.1
неофициальные документы GRVA-05-01 и GRVA-05-32

3. GRVA рассмотрела предварительную повестку дня, подготовленную для этой сессии, и утвердила ее (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/1 и Add.1) с указанным ниже добавлением. Утвержденная повестка дня воспроизведена в документе GRVA-05-32 с учетом неофициальных документов, поступивших до начала сессии. (неофициальные документы, распространенные в ходе сессии, перечислены в приложении I к настоящему докладу.)

Пункт 8 с), документация, включить ссылку на документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/14/Rev.1.

4. GRVA утвердила также порядок рассмотрения пунктов повестки дня, предложенный в документе GRVA-05-01.

III. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в ноябре 2019 года (пункт 2 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/1149
неофициальный документ GRVA-05-28

5. Секретарь представил документ GRVA-05-28, в котором освещены основные этапы работы сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29), состоявшейся в ноябре 2019 года. Так, он обратил внимание на вопрос, адресованный WP.29 вспомогательным органам относительно использования уникального идентификатора, в частности в связи с положениями, касающимися маркировки с информацией об установке. Более подробные сведения содержатся в документе ECE/TRANS/WP.29/1149.

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

Документация: неофициальные документы GRVA-05-21, GRVA-05-48 и GRVA-05-49

6. Эксперт от Нидерландов представила доклад (GRVA-05-48 и GRVA-05-49) под заголовком «Кто управляет?» и результаты проведенных исследований ДТП с участием транспортных средств, оснащенных автоматическими системами помощи при вождении (АСПВ). Она подчеркнула важность извлечения уроков из ДТП с участием транспортных средств, в которых используются эти технологии. Она обратила также внимание на риск, связанный с расхождениями между знаниями водителей об этих технологиях и ожиданиями в отношении использующих их водителей.

7. Эксперт от Японии представил документ GRVA-05-21, информирующий Рабочую группу о нормативной деятельности Японии в области автоматизированного вождения, направленной на внедрение автоматизации уровня 3 (согласно определениям, содержащимся в документе ECE/TRANS/WP.29/1140), в соответствии с правилами ООН, прилагаемыми к Соглашению 1958 года.

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

A. Результаты работы неофициальной рабочей группы по автоматизированной функции рулевого управления

Документация: неофициальные документы GRVA-05-07 (пересмотренный), GRVA-05-18, GRVA-05-19, GRVA-05-25, GRVA-05-31, GRVA-05-36, GRVA-05-37, GRVA-05-44, GRVA-05-45, GRVA-05-46, GRVA-05-62

8. Эксперт от Германии, являющийся секретарем неофициальной рабочей группы (НРГ) по автоматизированной функции рулевого управления (АФРУ), представил документ GRVA-05-25, содержащий доклад о работе группы, внес на рассмотрение содержание документа GRVA-05-07, а также представил предложение по тексту новых правил ООН, касающихся автоматизированных систем удержания в полосе движения (АСУП), с пустыми разделами, зарезервированными для положений, подготовленных НРГ по методам валидации для автоматизированного вождения (МВАВ) и НРГ по регистратору данных об авариях/системе хранения данных для автоматизированного вождения (РДА/СХДАВ). GRVA, подробно рассмотрев документ GRVA-05-07, решила достичь консенсуса в отношении положений, заключенных в квадратные скобки.

9. Эксперт от МОПАП представил документ GRVA-05-46, в котором предлагаются поправки к пункту 2.1.1, и документ GRVA-05-45 с пояснениями относительно необходимости разрешения смены полосы движения для транспортных средств, оснащенных АСУП, при маневрах с минимальным риском или экстренных маневрах. Эксперт от Великобритании поддержал эту позицию и заявил о необходимости разрешить смену полосы движения в этих случаях. GRVA не смогла прийти к согласию относительно разрешения смены полосы движения при отсутствии соответствующих положений на данном этапе, но продолжит обсуждение этого вопроса.

10. Эксперт от Японии, являющийся сопредседателем НРГ по РДА/СХДАВ, рассказал о деятельности группы, касающейся СХДАВ для АСУП. GRVA подробно рассмотрела документ GRVA-05-31, содержащий проект положений о СХДАВ для включения в проект правил ООН, касающихся АСУП.

11. Эксперт от Германии представил документ GRVA-05-36, в котором излагаются обоснования требований, касающихся реагирования АСУП на вклинивание в полосу движения другого транспортного средства.

12. Заместитель Председателя GRVA, являющийся сопредседателем НРГ по МВАВ, проинформировал GRVA о соответствующей деятельности этой группы. Он представил обзор проекта добавления 1 к приложению 4 к проекту правил ООН, касающихся АСУП (GRVA-05-19), по которому были получены замечания от представителей автомобильной промышленности. Он проинформировал о процессе доработки документов группы для этой сессии, согласованном в ходе веб-совещания, организованного секретариатом 12 февраля 2020 года (в обеденный перерыв). Он отметил, что, хотя документы, касающиеся АСУП, все еще находятся на рассмотрении НРГ, он может пояснить отдельные аспекты их содержания, – если этого пожелает GRVA, – например, в отношении интерфейса, целостности системы и согласованности с другими документами по АСУП, представленными на рассмотрение в ходе этой сессии. GRVA приветствовала это предложение изложить цели готовящихся документов.

13. Эксперт от Японии представил обзор содержания проекта добавления 1 к приложению 4 (GRVA-05-62). Эксперт от Российской Федерации отметил, что следует уточнить связь между требованием, содержащимся в основном тексте, и сценариями, включенными в данное добавление. Эксперт от Европейской комиссии заявил, что параметры, предусмотренные в пункте 5.2.5.2 основного текста, и параметры, включенные в добавление, должны быть согласованы.

14. Эксперт от Европейской комиссии сделал обзор предлагаемого приложения 4 к правилам ООН, касающимся АСУП (GRVA-05-18). Он поднял вопрос о том, соответствует ли введение требования об отчетности в процессе эксплуатации положениям Соглашения 1958 года. Представитель секретариата заявил, что секретариату неизвестно о каких-либо положениях Соглашения, которые препятствовали бы представлению такой отчетности.

15. Согласно поступившей просьбе, эксперт от Германии пояснил, что, по мнению Германии, оценка, предусмотренная в проекте приложения 4, и испытания, предписанные в проекте приложения 5, должны проводиться одной и той же технической службой.

16. Секретарь представил документ GRVA-05-37 от имени заместителя Председателя (Китай). Он согласился собрать поступающие запросы о пояснениях и направить их эксперту от Китая.

17. GRVA просила секретаря свести воедино документы, касающиеся АСУП, СХДАВ и МВАВ (GRVA-05-07-Rev.1). На этой основе GRVA обсудила ряд открытых вопросов, таких как термины в формуле, приведенной в пункте 5.2.5.2 (GRVA-05-44); параметры, подлежащие регистрации системами СХДАВ; содержание добавления 1 к приложению 4 и т. д. В течение недели секретарь подготовил два других пересмотренных варианта, которые были использованы GRVA для достижения

консенсуса. Итоги сессии по АСУП отражены в документе GRVA-05-07-Rev.3. GRVA решила использовать этот вариант при подготовке шестой сессии GRVA.

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

Документация: неофициальные документы GRVA-05-40 и GRVA-05-41

18. Эксперт от Соединенных Штатов Америки, являющийся сопредседателем НРГ по функциональным требованиям для автоматизированных и автономных транспортных средств (ФТАТ), подвел итоги работы группы (GRVA-05-40 и GRVA-05-41). Он отметил, что НРГ по ФТАТ провела два полных совещания, приуроченных к сессии НРГ по МВАВ, при участии свыше 100 экспертов. Он подчеркнул стремление группы использовать точную терминологию. Так, группа рекомендует не использовать термин «автономные», вводящий в заблуждение; кроме того, группа использует термин «Minimal Risk Manoeuvres» (MRM) («маневрирование с минимальным риском» (ММР)), а не «Minimum Risk Manoeuvres» (к тексту на русском языке не относится), ввиду того что ММР производится исходя из учета дорожной ситуации и наилучших доступных решений. В дополнение к проблематике, касающейся предотвращения травм и смертельных случаев и соблюдения ПДД, группа отметила такие дополнительные аспекты, как манера езды, позволяющая добиться безопасности и равномерности транспортных потоков, а также необходимость учета экономических последствий, например уничтожения имущества. Он сообщил, что группа определила конфигурации автоматизированных транспортных средств, которые не подпадают под определения категорий, содержащиеся в Специальной резолюции СпР.1. Кроме того, он высказал предположение о том, что вскоре потребуется внести усовершенствования в рамочный документ по автоматизированным транспортным средствам (РДАТС), и рассказал о консенсусе группы в отношении требований высокого уровня. Он отметил нерассмотренные элементы РДАТС (техническое обслуживание и осмотр транспортных средств, обучение и подготовка потребителей, безопасность при аварии и совместимость, а также поведение автоматизированного транспортного средства после ДТП), которые имеют отношение к функциональной безопасности. Он объявил о запланированных встречах в Париже (апрель 2020 года) и Калифорнии (сентябрь 2020 года).

19. GRVA обсудила вопрос, касающийся надлежащего использования термина «домена штатной эксплуатации» в сравнении с термином «домен эксплуатации». Эксперт от Российской Федерации выразил поддержку деятельности по ФТАТ, которая опирается на терминологию, определенную Международным обществом автомобильных инженеров (SAE). Эксперты от ЕКС и САФЕ также заявили о своей поддержке. НРГ по ФТАТ объявила, что подробное обсуждение этого вопроса будет продолжено на следующих совещаниях.

20. Эксперты от Европейской комиссии и МОПАП отметили, что к обсуждению терминологии важно привлечь также Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1), равно как и информировать его о другой деятельности GRVA в этой сфере.

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

Документация: неофициальный документ GRVA-05-23

21. Эксперт от Японии, являющийся сопредседателем НРГ по МВАВ, представил документ GRVA-05-23, содержащий информацию об итогах работы НРГ по вопросам, определенным в РДАТС. Он положительно оценил сотрудничество между НРГ по ФТАТ и НРГ по МВАВ. Он напомнил об итогах работы группы по проблематике,

касающейся АСУП. Кроме того, он особо отметил работу, ведущуюся в области существующих и будущих оценочных/испытательных методов для автоматизированного вождения. Он рассказал о дальнейших шагах в рамках работы группы и последующих встречах, запланированных на 2020 год.

22. GRVA одобрила представленный доклад.

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

Документация: неофициальный документ GRVA-05-34

23. Эксперт от Японии, являющийся сопредседателем НРГ по РДА/СХДАВ, проинформировал GRVA о результатах работы группы. Он кратко напомнил о мероприятиях, связанных с АСУП, которые уже были представлены в ходе рассмотрения пункта 4 а) выше, а также представил документ GRVA-05-34, содержащий обзор национальной и региональной деятельности по этой тематике и предложения по дальнейшим действиям в связи с СХДАВ.

24. GRVA одобрила представленный доклад.

VI. Подключенные транспортные средства (пункт 5 повестки дня)

A. Кибербезопасность и защита данных, а также обновление программного обеспечения

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/2
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/3
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/4
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/5
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/6
неофициальные документы GRVA-05-02, GRVA-05-04, GRVA-05-05-Rev.1, GRVA-05-06, GRVA-05-13, GRVA-05-15, GRVA-05-16, GRVA-05-17, GRVA-05-20, GRVA-05-22, GRVA-05-26, GRVA-05-27, GRVA-05-29, GRVA-05-33, GRVA-05-42, GRVA-05-51, GRVA-05-54

25. Эксперт от Соединенного Королевства и Северной Ирландии, являющийся сопредседателем целевой группы по вопросам кибербезопасности и беспроводной связи (ЦГ по КБ/БПС), рассказал о результатах работы ЦГ. Он представил предлагаемый проект правил ООН, касающихся кибербезопасности и системы обеспечения кибербезопасности (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/2 (снят с рассмотрения), ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/3 с поправками, отраженными в GRVA-05-05). Он отметил, что пересмотренное предложение включает в себя недавнее предложение Германии и Европейской комиссии (пункты 5.3.1–5.3.3) в квадратных скобках. Он напомнил, что ЦГ планирует подготовить дополнительные сопроводительные документы для этих правил ООН: соответствующую резолюцию и документ о толковании. Он заявил, что эти документы будут доработаны в ходе следующей сессии ЦГ и позволят в наилучшей форме учесть уроки, извлеченные на тестовом этапе в 2019 году. Он проинформировал GRVA о том, что планируется начать работу над соответствующими глобальными техническими правилами (ГТП) ООН.

26. Эксперт от Японии внес на рассмотрение документ GRVA-05-20, в котором предлагаются поправки к пункту 7.3.8, касающемуся использования криптографических модулей.

27. Эксперт от Европейской комиссии представил документ GRVA-05-22, призванный прояснить последствия истечения срока действия свидетельства о соответствии системы обеспечения кибербезопасности.

28. Эксперт от Японии внес на рассмотрение документ GRVA-05-13, высказав серьезные возражения против предложенных пунктов 5.3.1–5.3.3, которые устанавливают предварительные условия предоставления официальных утверждений типа, не соответствующие Соглашению 1958 года, и создают риски для суверенитета. Эксперт от Российской Федерации выразил аналогичную позицию и предложил подготовить альтернативное предложение.

29. Эксперт от Франции представил документ GRVA-05-29, в котором предлагается альтернатива предложенным пунктам 5.3.1–5.3.3, а также содержится предложение по поправкам к пункту 7.4 и приложению 5.

30. Эксперт от Европейской комиссии представил компромиссное предложение (GRVA-05-42) по пунктам 5.3.1–5.3.3, которое призвано учесть предложения Японии и Франции.

31. Эксперт от МОПАП представил документ GRVA-05-33. Он заявил, что общим итогом тестового этапа является подтверждение применимости подготовленного проекта. Он рассказал об основных опасениях своей организации в связи с нынешним текстом. Он упомянул об озабоченности, с точки зрения промышленных кругов, по поводу значительных изменений, которые вносятся положениями пунктов 5.3.1–5.3.3 в процедуру официального утверждения типа, и касающихся этих рисков существенных производственных задержек.

32. Он заявил, что существующим конфигурациям транспортных средств не уделено должного внимания, и просил включить переходные положения. Он указал также, что положения, касающиеся отчетности, являются чрезмерными. Он призвал GRVA рассмотреть эти вызывающие озабоченность вопросы и урегулировать их на основе консенсуса.

33. Эксперт от МФОИЭАК представил документ GRVA-05-15, в котором предлагается процедура определения национальными/региональными органами объективных минимальных критериев соответствия в контексте правил ЕЭК ООН, касающихся кибербезопасности, а также пути продвижения вперед по вопросам, связанным с послепродажным обслуживанием.

34. GRVA подробно рассмотрела документ GRVA-05-05 с учетом полученных сообщений (пункты 26–32 выше):

а) GRVA обсудила область применения проекта данных правил (сохранив транспортные средства категорий S, R, T, O в квадратных скобках);

б) GRVA обсудила документ GRVA-05-17 и решила сохранить предложенный пункт 1.4;

в) GRVA решила, что правилами и Соглашением 1958 года не будет предписываться взаимное признание договаривающимися сторонами свидетельств о соответствии СОКиБ (и свидетельства о соответствии системы управления обновлением программного обеспечения);

г) Эксперт от Сингапура просил пояснить вопрос об обязательствах по представлению отчетности, предусмотренных проектом правил, и поинтересовался, будет ли какая-либо отчетность распространяться только среди договаривающихся сторон Соглашения 1958 года. Сопредседатель ЦГ пояснил, что нынешний проект не предусматривает обязательства в плане предоставления отчетности о существующих угрозах кибербезопасности. Он пояснил, что в Соединенных Штатах Америки уже существуют такие платформы обмена информацией, как Центр по обмену автомобильной информацией и анализу данных (AutoISAC). GRVA предложила ЦГ ответить на заданный вопрос;

д) GRVA возобновила обсуждение пунктов 5.3.1–5.3.3. Эксперт от Российской Федерации пояснил, что положения, касающиеся компетенции

технических служб, должны быть включены в приложение 2 к Соглашению 1958 года. Он добавил, что документ GRVA-05-42 недостаточен и что нецелесообразно не доверять органам по официальному утверждению, поскольку это приведет к увеличению временных и материальных затрат. Он заявил, что здесь полезную роль могла бы сыграть база данных для обмена документацией об официальном утверждении типа (ДЕТА) и что ЦГ можно было бы поручить проводить анализ практики предоставления официальных утверждений типа и при необходимости направлять GRVA соответствующие предложения по поправкам к правилам, а также предложил формулировку соответствующих нормативных положений (GRVA-05-51). Эксперт от Республики Корея заявил, что эти пункты могут быть использованы не должным образом. Эксперт от ЕКС предложил альтернативную процедуру, опирающуюся на так называемый подход на основе общих критериев, и сослался на документы WP.29-179-28 и WP.29-179-29. Сопредседатель ЦГ отметил, что подход, основанный на общих критериях, не является полным. Эксперт от ФИА представил документ GRVA-05-16. GRVA просила ЦГ подготовить замечания по этому документу. GRVA сослалась на документ GRVA-05-02, где воспроизводится стандарт ISO/SAE DIS 21434, который затрагивает ряд аспектов проекта правил, но не вопрос взаимного признания.

35. Секретарь подготовил сводный текст проекта правил на основе материалов, полученных в ходе сессии (GRVA-05-05/Rev.1). GRVA решила использовать этот сводный текст в качестве основы для дальнейшей работы на период до следующей сессии GRVA.

36. Эксперт от Соединенного Королевства и Северной Ирландии, являющийся сопредседателем группы, представил предложение по новым правилам ООН, касающимся обновления программного обеспечения и системы управления обновлением программного обеспечения (документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/4 с поправками, изложенными в документе GRVA-05-04, и воспроизведенный в сводном варианте в документе GRVA-05-06). Он пояснил, что группа подготовит документ о толковании, однако при этом необходимость в соответствующей резолюции отсутствует.

37. GRVA приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/4 с поправками, изложенными в приложении III, и поручила секретариату представить его (без квадратных скобок) WP.29 и Административному комитету AC.1 для рассмотрения и проведения голосования на их сессиях в июне 2020 года.

38. Эксперт от Соединенного Королевства и Северной Ирландии внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/5, в котором предлагаются положения, касающиеся идентификационных номеров программного обеспечения. GRVA приняла это предложение и поручила секретариату проконсультироваться с WP.29 относительно оптимального способа включения этих положений в существующие правила.

39. GRVA приняла к сведению доклад о работе на тестовом этапе, подготовленный ЦГ (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/6), и обсудила вопрос о том, что ЦГ по КБ/БПС следует переименовать в НРГ по КБ/БПС.

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

Документация: неофициальный документ GRVA-05-12

40. Секретарь внес на рассмотрение документ GRVA-05-12, в котором оценивается правовая основа для предписаний, касающихся соблюдения установленных требований в течение всего срока службы и цикла эксплуатации и предусмотренных положениями Соглашения 1958 года и соответствующими положениями в правилах ООН.

41. GRVA одобрила этот документ.

С. Прочие вопросы

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

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

А. Автоматизированная функция рулевого управления

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/7
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/8
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/9
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/10
неофициальные документы GRVA-05-08/Rev.2,
GRVA-05-09/Rev.3, GRVA-05-24, GRVA-05-30, GRVA-05-47,
GRVA-05-50, GRVA-05-52, GRVA-05-53, GRVA-05-57,
GRVA-05-58 и GRVA-05-59

43. Эксперт от АБЕРЕ представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/7 и ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/8 (с соответствующими поправками к ним, отраженными в документах GRVA-05-08 и GRVA-05-24), в которых предлагаются поправки к положениям, касающимся АФРУ, для возобновления обсуждения, начатого в сентябре 2019 года. Он отметил поддержку, оказанную экспертом от Соединенного Королевства. Эксперты от Швеции и Франции представили свои замечания. Эксперты от Дании, Нидерландов, Норвегии и Финляндии выразили обеспокоенность. Эксперт от Нидерландов пояснил, что проблемы с динамикой, о которых сообщил изготовитель, являющийся членом АБЕРЕ, обусловлены не положениями Правил, а конструктивными элементами, выбранными этим изготовителем. Эксперты от Европейской комиссии, Кореи и Соединенного Королевства и Северной Ирландии поддержали внесенные предложения; их также поддержал эксперт от МОПАП. Эксперт от Российской Федерации внес альтернативные предложения (GRVA-05-59) по усовершенствованию текста. Эксперт от Соединенного Королевства внес на рассмотрение документ GRVA-05-57, призванный учесть замечания, высказанные экспертом от Швеции. GRVA изучила все пересмотренные предложения, представленные экспертом от АБЕРЕ в течение этой недели, однако не смогла прийти к единому мнению. GRVA решила рассмотреть соответствующее пересмотренное предложение на шестой сессии GRVA, если позволит время.

44. Председатель GRVA принял к сведению, что мнения членов GRVA по этому вопросу разделились. Он предложил GRVA провести общий обзор Правил на ее сессии в сентябре 2020 года.

45. Эксперт от АБЕРЕ представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/9 с поправками, изложенными в документе GRVA-05-09. По этому предложению были высказаны замечания (GRVA-05-58). Эксперт от Нидерландов выразил озабоченность по поводу этого предложения, поскольку предлагаемая поправка не способствует повышению безопасности. GRVA приняла это предложение, воспроизведенное в приложении IV (на основе документа GRVA-05-09-Rev.3), и поручила секретариату представить его WP.29 и АС.1 в качестве дополнения к поправкам серии 03 к Правилам № 79 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2020 года.

46. Эксперт от КСАОД представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/10, в котором предлагаются поправки к положениям, применимым к АФРУ категории В. GRVA приняла это предложение в качестве проекта дополнений к поправкам серий 02 и 03 к Правилам № 79 ООН и поручила секретариату представить их WP.29 и АС.1 для рассмотрения и проведения голосования на их сессиях в июне 2020 года.

47. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ GRVA-05-52, в котором представляется документ GRVA-05-30 с поправками к положениям, применимым к АФПУ категории С.

48. Эксперт от МКТОТ внес на рассмотрение документ GRVA-05-50 с предложениями по поправкам к приложению 8.

49. Эксперт от Германии представил документ GRVA-05-53 с предложениями по поправкам к пункту 5.6.4.7 (критическая ситуация).

50. GRVA поручила секретариату распространить документы GRVA-05-30, GRVA-05-50 и GRVA-05-53 под официальными условными обозначениями на своей сессии в сентябре 2020 года.

51. Эксперт от МОПАП представил документ GRVA-05-47, в котором описан альтернативный человеко-машинный интерфейс (ЧМИ) для управления функцией дистанционной парковки. GRVA просила эксперта от МОПАП представить предложение по поправке, касающееся данного нового ЧМИ, для рассмотрения на ее сессии в сентябре 2020 года.

В. Оборудование рулевого управления

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/11
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/16
неофициальный документ GRVA-05-63

52. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/11, в котором предлагаются поправки к положениям о предупреждении, применимым к корректировочной функции рулевого управления для автобусов, оснащенных системой предупреждения о выходе из полосы движения (СПВД). GRVA приняла это предложение в качестве проекта дополнений к поправкам серий 02 и 03 к Правилам № 79 ООН и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения и проведения голосования на их сессиях в июне 2020 года.

53. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ GRVA-05-63, где представляется документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/16, который предусматривает включение положений об экстренной функции рулевого управления (ЭФРУ) новой категории, с целью разрешить официальное утверждение типа систем экстренной помощи (например, в случае внезапного ухудшения состояния здоровья водителя). GRVA решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей сессии в сентябре 2020 года.

С. Дистанционное управление маневрированием

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

Д. Прочие вопросы

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

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/17
неофициальные документы GRVA-05-35, GRVA-05-55,
GRVA-05-60 и GRVA-05-64

56. Эксперт от Японии, являющийся сопредседателем НРГ по системам автоматического экстренного торможения (САЭТ), рассказал о результатах работы группы (GRVA-05-55). Он внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/

GRVA/2020/17 (с поправками, отраженными в документе GRVA-05-35), содержащий положения, касающиеся оценки надежности САЭТ.

57. Эксперт от ВБИА настоятельно призвал GRVA при подготовке положений, регулирующих САЭТ, учитывать также велосипеды. Эксперт от Европейской комиссии, являющийся сопредседателем группы, предложил ВБИА принять участие в совещаниях группы и поделиться данными, касающимися велосипедов, и сообщил, что дальнейшие предложения по поправкам, включающим сценарий обнаружения велосипедистов, будут представлены на рассмотрение в сентябре 2020 года.

58. Председатель GRVA напомнил, что WP.29 рассматривает вопрос обеспечения безопасности уязвимых участников дорожного движения в качестве одного из своих приоритетов. Так, он отметил ряд правил ООН, уже принятых WP.29, в том числе недавно принятые Правила № 151 ООН (система индикации мертвой зоны для обнаружения присутствия велосипедов).

59. GRVA приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/17 с поправками, отраженными в приложении VI (на основе GRVA-05-60), в качестве проекта дополнений к поправкам серий 00 и 01 к Правилам № 152 ООН и поручила секретариату представить их WP.29 и АС.1 для рассмотрения и проведения голосования на их сессиях в июне 2020 года.

60. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ GRVA-05-64 с предложением по поправкам к положениям об отключении электронного контроля устойчивости, затрагивающим САЭТ. GRVA поручила секретариату распространить этот документ под официальным условным обозначением на ее сессии в сентябре 2020 года. GRVA предложила эксперту от МОПАП рассмотреть возможность проведения консультаций с НРГ по САЭТ по этому вопросу.

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

A. Электронный контроль устойчивости

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/12
неофициальные документы GRVA-05-11 и GRVA-05-56

61. Эксперт от МОПАП, напомнив о цели документа GRVA-04-44, представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/12 с предложением по поправкам, касающимся требования в отношении нормализованного угла (А) амплитуды при проведении испытания по процедуре движения «по усеченной синусоиде», предусмотренной в Правилах № 140 ООН. Он пояснил, что необходимость данной поправки обусловлена тем, что нынешние требования не подойдут для некоторых будущих элементов оборудования систем рулевого управления, которые будут иметь гораздо более низкое передаточное число рулевого механизма.

62. Эксперт от Республики Корея внес на рассмотрение документ GRVA-05-11, в котором предлагается обеспечить согласованность текста Правил № 140 ООН с положениями ГТП № 8 ООН. Эксперты от Соединенных Штатов Америки и Канады высказали замечания и согласились проанализировать это предложение.

63. GRVA приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/12 с поправками, отраженными в приложении V (на основе документа GRVA-05-56), и поручила секретариату представить его WP.29 и АС.1 в качестве проекта дополнения к Правилам № 140 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2020 года. GRVA поддержала инициативу Республики Корея. GRVA предложила представителю Республики Корея представить на следующей сессии Исполнительного комитета Соглашения 1998 года (АС.3) запрос о разрешении на внесение поправок в ГТП № 8 ООН.

В. Составы модульных транспортных средств

Документация: неофициальные документы GRVA-05-03-Rev.1 и GRVA-05-43

64. Эксперт от МОПАП от имени Председателя НРГ по составам модульных транспортных средств (СМТС) внес на рассмотрение документ GRVA-05-43, где представляется документ GRVA-05-03 с предложением по поправкам к Правилам № 13 ООН, который нацелен на разрешение официального утверждения составов модульных транспортных средств в отношении тормозных систем. Он представил также пути продвижения вперед для НРГ.

65. GRVA согласилась с предложенными путями продвижения вперед (вариант 1, отмеченный в документе: «на основе совещания специальной группы в рамках НРГ, организованного промышленными кругами») и призвала делегации направить НРГ замечания в отношении: i) документа GRVA-05-03-Rev.1, а также ii) ссылки на более новый вариант стандарта ИСО в Правилах № 13 ООН (ISO 11992-2:2014).

66. GRVA поручила секретариату распространить документ GRVA-05-03-Rev.1 под официальным условным обозначением на ее сессии в сентябре 2020 года, если только группа не представит пересмотренный документ.

С. Уточнения

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/13
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/14 и Rev.1
неофициальные документы GRVA-05-10, GRVA-05-14,
GRVA-05-38-Rev.1 и GRVA-05-39-Rev.1

67. Эксперт от Российской Федерации, напомнив о предыдущих обсуждениях по этому пункту, состоявшихся в ходе предыдущей сессии GRVA, представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/13, в котором предлагаются пояснения относительно порядка применения испытательных процедур, изложенных в приложении 7 к Правилам № 13 ООН. GRVA приняла это предложение 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 июне 2020 года.

68. Эксперт от Российской Федерации представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/14/Rev.1, содержащий предложение по исправлениям к тексту Правил № 13 ООН на русском языке. GRVA приняла это предложение и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве исправления (только для текста на русском языке) к поправкам серии 11 к Правилам № 13 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2020 года.

69. Эксперт от Франции внес на рассмотрение документ GRVA-05-10, в котором предлагается внести уточнения в Правила № 13-Н ООН в отношении новой процедуры повторного кондиционирования тормозных накладок для использования в том случае, если из-за зарядки или замены аккумуляторной батареи испытание прерывается. GRVA поручила секретариату распространить этот документ под официальным условным обозначением на сессии в сентябре 2020 года.

70. Эксперт от КСАОД представил документ GRVA-05-14, содержащий предложение по внесению поправок к Правилам № 13 ООН с целью разрешить официальное утверждение электромеханических тормозных систем. GRVA поручила секретариату распространить это предложение под официальным условным обозначением на сессии в сентябре 2020 года.

71. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ GRVA-05-39-Rev.1, в котором представляется документ GRVA-05-38-Rev.1 с пересмотренным предложением по новой процедуре испытания систем замедления без тормозов (предлагаемое испытание типа IV) для электромобилей и гибридных электромобилей большой грузоподъемности (включая транспортные средства категорий M₃ и N₃),

не проходящих существующее испытание типа II-A с полностью заряженной тяговой батареей.

72. GRVA поручила секретариату распространить это предложение МОПАП под официальным условным обозначением на сессии в сентябре 2020 года.

X. Тормозные системы мотоциклов (пункт 9 повестки дня)

A. Глобальные технические правила № 3 ООН

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

B. Правила № 78 ООН

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/15

74. Эксперт от МАЗМ представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/15, в котором предлагается согласовать текст Правил № 78 ООН (тормозные системы мотоциклов) с последней поправкой к ГТП № 3 ООН, принятой GRVA на ее сессии в сентябре 2019 года.

75. GRVA приняла это предложение и поручила секретариату представить его (без квадратных скобок) WP.29 и AC.1 в качестве проекта поправок серии 05 к Правилам № 78 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2020 года.

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

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

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

A. Осуществление новых положений пересмотра 3 Соглашения 1958 года

Документация: неофициальный документ GRVA-05-65

77. Секретариат, от имени НРГ по ДЕТА, представил документ GRVA-05-65, содержащий полезную информацию о базе данных и ее будущих обновлениях, которая призвана содействовать популяризации ее использования.

78. Кроме того, GRVA обсудила просьбу НРГ, полученную через WP.29 и адресованную всем вспомогательным органам WP.29, обдумать пути дальнейшей работы над положениями, касающимися маркировки для уникального идентификатора и дополнительной маркировки (например, маркировки с информацией об установке), которые потенциально не охватываются уникальным идентификатором, как это отмечено в подготовленном НРГ рабочем документе ДЕТА-36-07.

B. Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства

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

ХIII. Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRVA-05-61

80. Секретариат представил документ GRVA-05-61, содержащий предложение по приоритетным направлениям работы GRVA на 2021 год, сформулированное совместно с должностными лицами GRVA. Это предложение было подготовлено в ответ на просьбу Административного комитета по координации работы (АС.2), адресованную председателям вспомогательных органов WP.29, определить три основных приоритетных направления и представить соответствующие временные рамки для учета в ходе стратегического планирования деятельности Комитета. GRVA одобрила это предложение по следующим трем приоритетным направлениям: ФТАТ, МВАВ и кибербезопасность. GRVA решила, что делегации могут при необходимости направить Председателю дополнительные замечания до сессии АС.2 в марте 2020 года.

Приложение I

[только на английском языке]

List of informal documents (GRVA-05-...) considered during the session

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
1	(Chair) Running order	D
2	(ISO/SAE) ISO/SAE DIS 21434	D
3r1	(MVC) Proposal for amendments to UN Regulation No. 13	B
4	(TF CS/OTA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/4	D
5	(TF CS/OTA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/3	D
6	(TF CS/OTA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/4 (consolidated)	D
7r3	(IWG on ACSF) Proposal for a new UN Regulation on Automated Lane Keeping System (ALKS)	D
8r2	(AVERE) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/8	D
9r3	(AVERE) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/9	D
10	(France) Suggestion for amendment of UN Regulation No. 13-H	B
11	(Korea) Proposal for amendments to UN GTR No. 8 (Electronic Stability Control)	D
12	(Secretariat) The 1958 Agreement and lifetime/lifecycle considerations	D
13	(Japan) Proposal for amendments to GRVA-05-05	D
14	(CLEPA) Proposal for a Supplement to UN Regulation No. 13 (EMB)	B
15	(FIGIEFA) Explanatory document	D
16	(EGEA/FIA/FIGIEFA/ETRMA) Proposal for a Recommendation	D
17	(FIGIEFA) Proposal for amendments to the draft Regulations on Cyber Security and Software Updates	D
18	(VMAD) Draft Annex 4 on audit/CEL to the new UN Regulation on ALKS	D
19	(VMAD) Draft Appendix on Traffic Critical Scenarios to the Annex on audit/assessment to the new UN Regulation on Automated Lane Keeping systems (ALKS)	D
20	(Japan) Proposal for amendments to GRVA-05-05	D
21	(Japan) TBT notification of the draft Safety Regulations for Motor Vehicles	D
22	(EC) Proposal for amendments to GRVA-05-05	D
23	(VMAD) Status report from the 5th session of the IWG on VMAD	D
24r1	(AVERE) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/7	D
25	(ACSF) Status of the IWG on ACSF	D
26	(CS/OTA) Report on the status of the cyber security and software update process recommendations	D
27	(Secretariat) Proposal for amendments to GRVA-05-05	D
28	(Secretariat) Highlights of the 179th WP.29 session and general information	D
29	(France) Proposal for amendments to GRVA-05-05	D
30	(OICA/CLEPA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 79 (Steering Equipment)	B
31	(EDR/DSSAD) Data Storage Requirements for Draft ALKS Regulation	D
32	(Secretariat) Updated and consolidated provisional agenda (incl. informal documents received until 7 Feb. 2020 6.00 p.m.)	D
33	(CLEPA/OICA) Comments to GRVA-05-05 from the CLEPA/OICA experts	D
34	(EDR/DSSAD) Review of the existing national / regional activities and a proposed way forward for DSSAD	D

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
35	(AEBS) Proposal for amendments to UN Regulation No. 152 (AEBS M1/N1)	D
36	(Germany) Motivation of Cut-In Requirements	D
37	(China) China's comments on the test specifications of ALKS	D
38r1	(OICA) Type IIA for Batterie Electric Vehicles	D
39	(OICA) New Type IV test for vehicles equipped with an electric regenerative endurance braking system (UN Regulation No. 13)	D
40	(FRAV) Status report - Functional Performance Requirements for Automated Driving Systems and ADS-Equipped Vehicles	D
41	(FRAV) Status report	D
42	(EC) Proposal for amendment to GRVA-05-05	D
43	(MVC) Presentation of draft amendment to UN R13	D
44	(OICA) Avoidance criteria for cut-in situation	D
45	(OICA) Analysis of necessary and proposed requirements fro lane change in ALKS Minimal Risk or Emergency Maneuvers	D
46	(OICA) Proposal for amendments to GRVA-05-07 (as revised)	D
47	(OICA) RCP - Alternative HMI (video)	D
48	(Netherlands) Report "Who is in control?"	D
49	(Netherlands) Presentation "Who is in control?"	D
50	(CITA) Proposal for amendments to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 79 (Steering equipment)	B
51	(Russian Federation) Proposal for amendments to GRVA-05-05	D
52	(OICA) Evidence regarding the proposed amendments to UN-R79 ACSF of Category C	D
53	(Germany) Proposal for amendments to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 79 (Steering equipment)	B
54	(FIGIEFA) Proposal for amendments to the draft Regulations on Cyber Security and Software Updates	D
55	(AEBS) Proposal from the IWG on AEBS to amend UN Regulation No. 152	D
56	(OICA) Additional proposal for a supplement to UN Regulation No. 140 (ESC)	D
57	(UK) Proposal for amendment to the 03 series of amendments to Un Regulation No. 79 (Steering equipment)	D
58	(Russian Federation) Proposal for amendments to GRVA-05-09-Rev.1	D
59	(Russian Federation) Proposal for amendments to GRVA-05-24	D
60	(GRVA) Adopted amendments to UN Regulation No. 152 (AEBS)	D
61	(Secretariat) GRVA priorities	D
62	(VMAD/SG1a) Necessity of the traffic critical scenarios drafting at SG1a	D
63	(OICA) Proposal for ESF (c) - Emergency Assistance	D
64	(OICA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 152	B
65	(DETA) Database for the Exchange of Type Approval documentation	D

Notes:

Administrative follow-up with the 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 Revised proposal for the next session.
- D Consideration completed.

Приложение II

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

<i>Неофициальная рабочая группа</i>	<i>Председатель/сопредседатели</i>	<i>Страна</i>	<i>Мандат до</i>
Функциональные требования для автоматизированных/автономных транспортных средств (ФТАТ)	Г-н Е. Вондимне ¹ Г-жа Ц. Чэнь ¹ Г-н Р. Дамм ¹	США Китай Германия	Март 2020 года
Методы валидации для автоматизированного вождения (МВАВ)	Г-н Т. Онода ¹ Г-н П. Стрикволд ¹ Г-н И. Соу ¹	Япония Нидерланды Канада	Декабрь 2020 года
Кибербезопасность и беспроводное обновление программного обеспечения (КБ/БПС)	Г-н Т. Ниикунни ¹ Г-н Д. Хэндли ¹ Г-жа М. Версэйл ¹	Япония СК США	Ноябрь 2019 года
Регистратор данных об аварии/система хранения данных для автоматизированного вождения (РДА/СХДАВ)	Г-н Т. Гейтинг ¹ Г-н Т. Ниикунни ¹ Г-жа Дж. Доэрти ¹	Нидерланды Япония США	Ноябрь 2020 года
Автоматизированные функции рулевого управления (АФРУ)	Г-н К. Тайс ¹ Г-н Х. Моримото ¹	Германия Япония	Март 2020 года
Системы автоматического экстренного торможения (САЭТ)	Г-н А. Лягранж ¹ Г-н Т. Хиросе ¹	ЕК Япония	Март 2020 года
Составы модульных транспортных средств (СМТС)	Г-н А. Гуннериуссон	Швеция	Март 2020 года

¹ Сопредседатели НРГ.

Приложение III

Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/4

Приняты на основе документа GRVA-05-04 (см. пункт 37)

Включить новый пункт 5.1.1 следующего содержания:

«5.1.1 Орган по официальному утверждению или техническая служба проводит проверку путем испытания транспортного средства соответствующего типа с целью убедиться в том, что изготовитель данного транспортного средства принял надлежащие меры, указанные им в документации. Испытания проводятся органом по официальному утверждению или технической службой самостоятельно либо в сотрудничестве с изготовителем транспортного средства путем отбора проб».

Пункт 7.1.1.7 изменить следующим образом:

«7.1.1.7 процесс подтверждения совместимости обновления программного обеспечения с конфигурацией целевого(ых) транспортного(ых) средства (средств) до его выпуска. Для этого необходимо произвести оценку самой последней имеющейся программно-аппаратной конфигурации целевого(ых) транспортного(ых) средства(в) на предмет ее совместимости с обновлением до его выпуска;»

Пункт 7.1.1.12 изменить следующим образом:

«7.1.1.12 процесс, обеспечивающий изготовителю транспортного средства возможность предоставлять в распоряжение компетентных органов или их технических служб информацию по пунктам 7.1.2.3 и 7.1.2.4. Эта информация может потребоваться для целей официального утверждения типа, проверки соответствия производства, надзора за рынком, отзыва продукции и периодического технического осмотра (ПТО)».

Пункт 7.1.2.4 изменить следующим образом:

«7.1.2.4 документы с указанием «целевых» транспортных средств, на которые надлежит установить обновленную версию, и результатов проверки на подтверждением совместимости зарегистрированной конфигурации либо самой последней конфигурации этих транспортных средств с обновленной версией программного обеспечения;»

Пункт 7.2.2.5 изменить следующим образом:

«7.2.2.5 До начала процесса обновления программного обеспечения изготовитель транспортного средства должен осмотреть транспортное(ые) средство(а) с целью убедиться в том, что обновление программного обеспечения может быть успешно завершено. Изготовитель транспортного средства должен продемонстрировать к удовлетворению органа по официальному утверждению и его технической службы соответствующие меры по управлению данной ситуацией в том случае, когда изготовитель транспортного средства обнаруживает, что устанавливать обновление не следует.

Должно быть обеспечено соответствие транспортного средства предварительным условиям до установки обновления программного обеспечения.»

Приложение 1, добавление 1 изменить следующим образом:

«...требований, предъявляемых к системе управления обновлениями программного обеспечения, которые изложены в пункте 7.1 Правил № ООН [*настоящих Правил*] ...».

Приложение 4 изменить следующим образом:

«...соблюдает положения Правил № ООН [*настоящих Правил*] ...».

Приложение IV

Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/9

Приняты на основе документа GRVA-05-09-Rev.3, выделены *курсивом* (см. пункт 45)

Пункт 5.6.4.6.7 изменить следующим образом:

«5.6.4.6.7 Указатель поворота остается включенным в течение всего периода осуществления маневра смены полосы и выключается системой **автоматически** не позднее чем через 0,5 с после восстановления функции АФРУ категории В1 по удержанию транспортного средства в полосе движения, как указано в пункте 5.6.4.6.6 выше. **Автоматическое выключение системой указателя поворота требуется только в том случае, если маневр смены полосы движения инициирован автоматически и/или** если переключатель указателя поворота не полностью включен (фиксированное положение) во время маневра смены полосы движения, ~~либо в обоих случаях~~».

Приложение V

Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/12

Приняты на основе документа GRVA-05-56 (см. пункт 63)

Пункт 7 изменить следующим образом:

«7. Требования к эффективности

В ходе каждого испытания, осуществляемого в условиях испытания, указанных в пункте 8, и с соблюдением процедуры испытания, указанной в пункте 9.9, транспортное средство с включенной системой ЭКУ должно удовлетворять критерию курсовой устойчивости, указанному в пунктах 7.1 и 7.2, и критерию реакции, указанному в пункте 7.3, в процессе каждого из этих испытаний, проводимых при заданном угле поворота рулевого колеса⁵, превышающем или равном 5А (но с учетом ограничения, указанного в пункте 9.9.4), где А – угол поворота рулевого колеса, рассчитанный с помощью метода, указанного в пункте 9.6.1.

Независимо от вышеизложенного считается, что критерий реакции соблюден также для систем, в которых максимальный эксплуатационный угол поворота рулевого колеса, определенный в пункте 9.9.4, и боковое смещение, предписанное в пункте 7.3, достигаются при заданном угле поворота рулевого колеса менее 5А.

Когда транспортное средство подвергается физическим испытаниям в соответствии с пунктом 8, соответствие версий или вариантов того же типа транспортного средства установленным требованиям может подтверждаться методом компьютерного моделирования с соблюдением условий испытания, указанных в пункте 8, и процедуры испытания, указанной в пункте 9.9. Использование моделирующего устройства определяется положениями приложения 1 к настоящему Правилам».

Приложение VI

Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/17

Приняты на основе документа GRVA-05-60, выделены *курсивом* (см. пункт 59)

Включить новый пункт 6.10 следующего содержания:

- «6.10 Надежность системы
- 6.10.1 Любой из упомянутых выше сценариев испытаний, когда сценарием предусмотрена одна испытательная конфигурация на одной скорости испытуемого транспортного средства при одном условии нагрузки одной категории (столкновение автомобиля с автомобилем, столкновение автомобиля с пешеходом), выполняют дважды. Если в ходе одного из двух испытательных прогонов не удается обеспечить требуемых характеристик, то испытание можно повторить еще один раз. Испытательный сценарий считается успешно пройденным, если требуемые характеристики обеспечиваются в ходе двух испытательных прогонов. Количество неудачных испытательных прогонов в пределах одной категории не должно превышать:
- 10,0% выполненных испытательных прогонов в рамках испытаний на столкновение автомобиля с автомобилем; и
 - 10,0% выполненных испытательных прогонов в рамках испытаний на столкновение автомобиля с пешеходом.
- 6.10.2 Основную причину любого неудачного испытательного прогона анализируют совместно с технической службой, и соответствующие данные прилагают к протоколу испытания. Если основную причину нельзя отнести на счет отклонения в испытательной конфигурации, техническая служба может провести испытание с любыми другими значениями скорости ~~испытуемого транспортного средства~~ и ~~целевого транспортного средства~~ в пределах диапазона скоростей, определенного в пунктах 5.2.1.3, 5.2.1.4, 5.2.2.3 или 5.2.2.4 для соответствующих случаев.
- 6.10.3 В ходе оценки по приложению 3 изготовитель должен при помощи надлежащей документации доказать, что система способна надежным образом обеспечивать требуемые характеристики».
-