


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**
Первая сессия

Женева, 25–28 сентября 2018 года

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

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
A. Нетехнические вопросы		
I. Участники и вступительные заявления	1–2	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	3	3
III. Выборы должностных лиц (пункт 2 повестки дня)	4	4
IV. Основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в марте		
и июне 2018 года (пункт 3 повестки дня)	5	4
B. Обмен мнениями по приоритетам работы в области автоматизации транспортных средств		
V. Обмен мнениями по приоритетам работы, связанной с автоматизацией транспортных средств (пункт 4 повестки дня)	6–18	4
VI. Обмен мнениями по вопросу эффективности технологий, инновациям и соответствующим национальным мероприятиям (пункт 5 повестки дня)	19–20	6
C. Технические вопросы		
VII. Автономные/автоматизированные и подключенные транспортные средства (пункт 6 повестки дня)	21–35	6
A. Целевая группа по испытанию автоматизированных транспортных средств и ее подгруппы	21–24	6
B. Кибербезопасность и защита данных	25–27	7



C.	Обновление программного обеспечения (включая беспроводную связь)	28	8
D.	Автоматизированная функция рулевого управления	29–34	8
E.	Требования, касающиеся комплексных электронных систем контроля (КЭС)	35	9
VIII.	Системы автоматического экстренного торможения (пункт 7 повестки дня)	36–44	9
IX.	Правила № 13, 13-Н, 139 и 140 ООН (пункт 8 повестки дня)	45–49	11
A.	Электронный контроль устойчивости	45	11
B.	Состав модульных транспортных средств	46	11
C.	Уточнения	47–48	11
D.	Прочие вопросы	49	11
X.	Тормозные системы мотоциклов (пункт 9 повестки дня)	50–51	11
A.	Глобальные технические правила № 3 ООН	50	11
B.	Правила № 78 ООН	51	11
XI.	Правила № 79 ООН (пункт 10 повестки дня)	52–53	12
XII.	Правила № 89 ООН (пункт 11 повестки дня)	54	12
XIII.	Правила № 90 ООН (пункт 12 повестки дня)	55–56	12
XIV.	Пересмотр 3 Соглашения 1958 года (пункт 13 повестки дня)	57–58	13
A.	Осуществление новых положений Пересмотра 3 Соглашения 1958 года	57	13
B.	Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства	58	13
XV.	Оставшиеся мероприятия прежней Рабочей группы по вопросам торможения и ходовой части (период передачи дел) (пункт 14 повестки дня)	59–62	13
A.	Шины	59	13
B.	Механические сцепные устройства	60–62	14
XVI.	Прочие вопросы (пункт 15 повестки дня)	63	14
Приложения			
I	List of informal documents (GRVA -01-...) considered during the session		15
II	Доклад для WP.29 и/или AC.3 с первоначальным ориентировочным перечнем направлений деятельности GRVA и другими замечаниями и соображениями		17
III	Утвержденные пересмотренные положения о круге ведения и правила процедуры неофициальной рабочей группы по автоматизированной функции рулевого управления		19

A. Нетехнические вопросы

I. Участники и вступительные заявления

1. Рабочая группа по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) провела свою первую сессию 25–28 сентября 2018 года в Женеве. В соответствии с правилом 1 правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690/Rev.1) в работе сессии участвовали эксперты от следующих стран: Австралии, Бельгии, Венгрии, Германии, Дании, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании (СК) и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чехии, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии. Кроме того, в работе сессии принял участие эксперт от Европейской комиссии (ЕК). В работе сессии приняли также участие эксперты от следующих неправительственных организаций (НПО): Американского совета по автомобильной торговой политике (АСАТП), Европейской ассоциации по вопросам электромобильности (АВЕРЕ), Постоянного международного бюро ассоциаций дистрибьюторских компаний и предприятий по восстановлению шин (БИПАВЕР), Международного комитета по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТОТ), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД/МЕМА/ЯАПАД), Европейской ассоциации гаражного оборудования (ЕАГО), Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК), Федерации европейских предприятий по производству фрикционных материалов (ФЕПФМ), Международной автомобильной федерации (ФИА), Международной группы экспертов по вопросам автомобильного освещения и световой сигнализации (БРГ), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), Международной организации по стандартизации (ИСО), Международного союза электросвязи (МСЭ), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Ассоциации производителей рекреационных транспортных средств (АПРТС), Международного союза общественного транспорта (МСОТ) и Всемирной ассоциации производителей велосипедов (ВБИА).

2. Первую сессию GRVA открыл ее секретарь. Секретарь WP.29 сообщил GRVA о просьбе Комитета по внутреннему транспорту (ECE/TRANS/274, пункт 52) и решениях WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1139, пункт 33) относительно Рабочей группы по вопросам торможения и ходовой части и GRVA. Секретариат предложил экспертам GRVA избрать Председателя первой сессии GRVA. Эксперт от Соединенных Штатов Америки высказал просьбу о строгом соблюдении правила 37 правил процедуры и проведении голосования в конце недели. Секретарь задал вопрос о том, следует ли ему выполнять функции Председателя до окончания сессии или до тех пор, пока не будут проведены выборы, или же GRVA следует назначить Председателя. GRVA решила, что ее первая сессия будет проходить под председательством г-на Б. Фроста (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/1
Неофициальные документы GRVA-01-01 и GRVA-01-14

3. GRVA рассмотрела предварительную повестку дня, подготовленную для этой первой сессии, и утвердила ее (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/1). Утвержденная повестка дня воспроизведена в документе GRVA-01-14 с учетом всех неофициальных документов, поступивших до даты начала сессии. GRVA также согласовала порядок работы для сессии, предложенный в документе GRVA-01-01 с изменением, внесенным экспертом от Соединенных Штатов Америки о переносе выборов должностных лиц на 2019 год до конца сессии в соответствии с правилом 37. Неофициальные документы, распространенные в ходе сессии, перечислены в приложении I к настоящему докладу.

III. Выборы должностных лиц (пункт 2 повестки дня)

4. В соответствии с правилом 37 правил процедуры (TRANS/WP.29/690 и Amend.1 и 2) GRVA объявила о проведении выборов должностных лиц в пятницу в первой половине дня. Перед выборами эксперт от Германии предоставил GRVA разъяснение причин, по которым делегация его страны выступит против избрания г-на Фроста при голосовании для избрания Председателя на 2019 год. Он пояснил, что Германия хотела бы внести полноценный вклад в стратегическую работу GRVA и поэтому намерена выдвинуть эксперта от Германии в качестве кандидата на пост Председателя на 2020 год. GRVA избрала г-на Б. Фроста (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии) Председателем GRVA для сессий 2019 года, причем в его пользу голосовало абсолютное большинство присутствующих делегаций. GRVA не избрала заместителя Председателя и решила – при условии одобрения WP.29 – сделать это на следующей сессии.

IV. Основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в марте и июне 2018 года (пункт 3 повестки дня)

Документация: Неофициальный документ GRVA-01-13

5. Секретариат представил документ GRVA-01-13 с отчетом об основных вопросах, рассмотренных на сессиях WP.29 в марте и июне 2018 года. Секретариат сообщил, что следующая сессия GRVA будет проводиться 28 января – 1 февраля 2019 года, напомнив также о том, что официальные документы должны быть представлены не позднее 2 ноября 2018 года.

В. Обмен мнениями по приоритетам работы в области автоматизации транспортных средств

V. Обмен мнениями по приоритетам работы, связанной с автоматизацией транспортных средств (пункт 4 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/1/1
Неофициальные документы WP.29-175-08, WP.29-175-29, GRVA-01-03, GRVA-01-05, GRVA-01-06, GRVA-01-16, GRVA-01-28, GRVA-01-32, GRVA-01-33 и GRVA-01-39

6. Председатель напомнил, что летом 2018 года он начал неофициальные консультации для составления перечня пунктов, которые Договаривающиеся стороны хотели бы рассмотреть в рамках GRVA. Председатель представил документ GRVA-01-33 с полученными ответами, а также отзывами, содержащимися в документах WP.29-175-08 и WP.29-175-29 (в общей сложности порядка 40 позиций). Он предложил распределить эти пункты по направлениям деятельности для содействия участию в этой работе экспертов в различных областях, например «Управление данными», «Датчики» (ориентация в пространстве), «Функциональные требования», «Новые процедуры оценки» и прочие вопросы. Эксперты GRVA подтвердили, что документ содержит все полученные материалы.

7. Эксперт от Китая внес предложения относительно структуры, программы работы и порядка проведения совещаний GRVA (воспроизведены в документе GRVA-01-32).

8. Эксперт от АСАТП заявил, что его организация хотела бы поддержать деятельность в рамках этого пункта повестки дня, и предложил критерии оценки, которые следует принимать во внимание при работе над приоритетами GRVA.

9. Эксперт от Соединенных Штатов Америки представил документ GRVA-01-03 с некоторыми замечаниями по поводу работы GRVA в рамках Соглашения 1998 года. Эксперт от МСЭ сообщил об опыте участия в деятельности Целевой группы

по вопросам кибербезопасности и беспроводной связи (ЦГ КБ/БПС) и подчеркнул необходимость оказания Договаривающимся сторонам помощи при подготовке документов для обеспечения того, чтобы разрабатываемые положения учитывали конкретные особенности Соглашения 1998 года (и контекст самосертификации). Эксперт от Германии, являющийся сопредседателем неофициальной рабочей группы (НРГ) по автоматизированной функции рулевого управления (АФРУ), напомнил о стремлении его группы разработать технические требования, которые могли бы применяться в рамках соглашений как 1958, так и 1998 годов.

10. Эксперт от Российской Федерации представил документ GRVA-01-05 с предложениями его делегации в отношении приоритетов работы. Он напомнил, что применительно к вопросам, рассматриваемым в рамках Соглашения 1998 года, решения о приоритетах могут приниматься только Исполнительным комитетом (АС.3). Он напомнил также о необходимости наличия технического спонсора для мероприятий в рамках Соглашения 1998 года.

11. Эксперт от МОПАП представил документ GRVA-01-28 с информацией о приоритетах отрасли, которые потребуют нормативного регулирования со стороны GRVA. Он выразил сожаление в связи с тем, что НРГ по АФРУ не занимается разработкой положений для систем удержания в пределах полосы движения в случае, если водитель отпускает руль, в качестве систем уровня 2 ОИА, хотя эта технология уже доступна на некоторых рынках, например в Соединенных Штатах Америки. Сопредседатель НРГ по АФРУ и эксперт от Нидерландов пояснили, что НРГ по АФРУ рассматривает такие системы в качестве систем уровня 3, а не уровня 2. Председатель отметил различия между приоритетами, указанными МОПАП в документе GRVA-01-28, и теми, которые были названы большинством изготовителей в заявлениях для СМИ. В ответ эксперт от МОПАП подготовил пересмотренный документ (GRVA-01-28-Rev.1), но не смог ответить на заданные GRVA вопросы относительно технологических и рыночных приоритетов. Эксперт от МОПАП также представил соображения по поводу возможной координации деятельности между вспомогательными органами (GR) WP.29. Он предложил назначить специальных представителей GR по примеру представителей МОУТКТС.

12. Эксперт от МСOT отметил, что в первую очередь необходимо решить проблему безопасности автоматизированных парков транспортных средств общего пользования для использования в системах общественного транспорта.

13. Эксперт от МСЭ заявил о том, что GRVA следует наметить также направление деятельности по вопросам связи, в том числе в контексте движения колонн транспортных средств.

14. Эксперт от КСАОД подчеркнул необходимость завершения работы, связанной с автоматизированной функцией рулевого управления (АФРУ).

15. Эксперт от БРГ представил документ GRVA-01-06 с комментариями по вопросам освещения и световой сигнализации для автоматизированных систем управления транспортным средством, подчеркнув желание работать над этими вопросами в рамках Рабочей группы по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE). Эксперт от Российской Федерации предложил изучить пути решения этого вопроса в контексте обсуждения горизонтальных правил. Он отметил, что соответствующая презентация уже была сделана для WP.29. Эксперт от БРГ, как и эксперт от МОПАП, также поднял вопрос о координации между рабочими группами по автоматизации. Эксперт от Японии напомнил, что WP.29 решил обсудить вопросы координации применительно к вопросу автоматизации. GRVA подтвердила, что вопросы координации, разумеется, будут обсуждаться в рамках WP.29.

16. Эксперт от Китая представил документ GRVA-01-16, а) заявив, что наступил подходящий момент для согласования международным сообществом правил для автоматизированных/автономных и связанных транспортных средств, б) предложив мобилизовать усилия всех заинтересованных сторон для содействия согласованию правил в рамках соглашений 1958 года и 1998 годов, в) высказав рекомендацию о том, чтобы GRVA внедряла инновации для адаптации к быстрому развитию автоматизированных/автономных и связанных транспортных средств и д) проинформировав GRVA о том, что Китай намеревается взять на себя больше обязанностей, возможно, в качестве заместителя Председателя GRVA. GRVA

приветствовала документ GRVA-01-16 и согласилась с тем, что ключевым фактором успеха этой Группы является ее способность найти равновесие между соглашениями 1958 и 1998 годов на практике; она согласилась с подходом, в соответствии с которым она будет работать над техническими требованиями, которые могли бы использоваться в любом контексте, т. е. в рамках обоих соглашений или рекомендаций и резолюций WP.29.

17. GRVA согласилась с тем, что позиции, перечисленные в GRVA-01-33, и предлагаемую классификацию следует пересмотреть на следующей сессии в рамках пункта 4 повестки дня.

18. GRVA рассмотрела неофициальные документы WP.29-175-08 и WP.29-175-29, переданные ей WP.29, а также перечень пунктов, отмеченных в предварительной повестке дня. GRVA провела обстоятельное обсуждение по каждому пункту повестки дня. Эксперт от МОПАП заявил, что проводимая в настоящее время работа является достаточной для учета отраслевых приоритетов. Эксперты получили разъяснения относительно значения каждой из позиций от авторов предложений. Они обменялись мнениями относительно приоритетности этих позиций, а также возможной необходимости начать деятельность по нормативному регулированию (или нет). GRVA сделала вывод о том, что Группа может (с учетом своих знаний и опыта) рассмотреть каждый пункт перечня (GRVA-01-39), воспроизведенного в приложении II к настоящему докладу, и готова выполнять мандат, предоставленный ей WP.29 и/или АС.3. GRVA согласилась рассмотреть другие вопросы и, возможно, расширить этот перечень на предстоящих сессиях.

VI. Обмен мнениями по вопросу эффективности технологий, инновациям и соответствующим национальным мероприятиям (пункт 5 повестки дня)

Документация: Неофициальные документы GRVA-01-34 и GRVA-01-40

19. Эксперт от Японии представила документ GRVA-01-34, в котором изложены разработанные в этой стране руководящие принципы в отношении технологий обеспечения безопасности для автоматизированных транспортных средств в Японии. Она отметила, что эти руководящие принципы были переизданы в сентябре 2018 года и включают две концепции безопасности и десять требований в области безопасности для автоматизированных транспортных средств.

20. Эксперт от Нидерландов представил информацию о проводимых в его стране мероприятиях и разработке концепций, направленных на решение проблем, связанных с оценкой надежности и безопасности так называемых современных транспортных средств (GRVA-01-40).

C. Технические вопросы

VII. Автономные/автоматизированные и подключенные транспортные средства (пункт 6 повестки дня)

A. Целевая группа по испытанию автоматизированных транспортных средств и ее подгруппы

Документация: Неофициальные документы WP.29-175-21, GRVA-01-07, GRVA-01-11 и GRVA-01-35

21. Эксперт от Соединенного Королевства представил информацию о проводившейся в 2018 году деятельности по созданию в рамках WP.29 Целевой группы по испытанию автоматизированных транспортных средств («АвтоТС») и двух ее подгрупп под названием «SG-1» и «SG-2». Он сообщил, что цель учреждения этих групп состоит в разработке новаторских концепций для оценки технологий

автоматизированного вождения. Он напомнил, что положения о круге ведения (КВ) для этой группы не были приняты и что «АвтоТС» была переведена в состав GRVA в июне 2018 года (включая соответствующий проект КВ). Эксперт от Японии сообщил о ходе обсуждений в группах представил слайд 3 в документе GRVA-01-35. GRVA согласилась с тем, что в родительской группе («АвтоТС») больше нет необходимости, поскольку руководить SG-1 и SG-2 будет GRVA.

22. Эксперт от Японии, являющаяся сопредседателем «АвтоТС», представила положения о КВ обеих подгрупп (GRVA-01-07 и GRVA-01-11). Эксперт от ЕС просил внести ясность в отношении круга обязанностей SG-1 и возможного дублирования деятельности, осуществляемой НРГ по АФРУ. Эксперт от Китая отметил, что предлагаемая структура не является достаточно ясной, и предложил классифицировать существующие и новые рабочие позиции для создания групп, деятельность которых была бы совместима с нынешними и будущими направлениями деятельности. Он также упомянул о проблемах, связанных с работой по моделированию и испытаниям в дорожных условиях, в связи с различиями в условиях движения и правилах дорожного движения в Договаривающихся сторонах. Он рекомендовал не утверждать положения о КВ, предложенные на настоящей сессии. Эксперт от Германии поднял вопрос о возможном дублировании деятельности и спросил, согласились ли GRVA или WP.29 с концепцией трех основ, упомянутой в положениях о КВ. Эксперт от Японии ответила на заданные вопросы.

23. После обсуждения GRVA не поддержала документы GRVA-01-07 и GRVA-01-11, но, отметив, что договоренности о дальнейших встречах уже существуют, решила, что группам следует продолжить работу до следующей сессии GRVA. GRVA предложила группе уточнить свой круг ведения в целях разработки новаторской концепции для проверки соблюдения технических требований (по аналогии с требованиями, разработанными в рамках НРГ по АФРУ) и продемонстрировать актуальность нового подхода. Группа также должна подготовиться к всестороннему обсуждению концепции трех основ и приступить к работе.

24. Секретариат напомнил о решении WP.29 передать рассмотрение документа по вопросам искусственного интеллекта и правил в области транспортных средств (WP.29-175-21) SG-1.

В. Кибербезопасность и защита данных

Документация: Неофициальные документы GRVA-01-17, GRVA-01-18 и GRVA-01-19

25. Эксперт от Японии, являющийся сопредседателем Целевой группы по вопросам кибербезопасности и беспроводной связи (ЦГ КБ/БПС), представил документ GRVA-01-19 с информацией о документах GRVA-01-17 и GRVA-01-18 и рекомендациями по обновлению программного обеспечения и обеспечению кибербезопасности. Он предложил экспертам направить свои замечания по рекомендациям до 28 октября 2018 года. Эксперт от Франции выразил Целевой группе признательность за проделанную работу. Эксперт от Соединенных Штатов Америки подтвердил, что делегация его страны принимала участие в последнем совещании группы, пояснил, что в обе рекомендации необходимо будет внести поправки, чтобы сделать их совместимыми с Соглашением 1998 года (особенно в контексте самосертификации), и предложил представить свои комментарии.

26. Эксперт от Японии также отметил, что в рекомендациях содержатся предложения в отношении проекта правил ООН по кибербезопасности и проекта общего приложения, которое может быть добавлено к соответствующим правилам ООН для учета вопросов, связанных с управлением номерами программного обеспечения. Он добавил, что предложенные новаторские подходы, вероятно, потребуют проверки, прежде чем их можно будет утвердить, и что для этой деятельности необходимо будет продлить мандат группы или создать новую группу.

27. GRVA предложила Целевой группе использовать оставшийся срок действия мандата для разработки программы проверки, которая может быть рассмотрена на

второй сессии GRVA. GRVA также просила Председателя представить WP.29 информацию об этой деятельности.

C. Обновление программного обеспечения (включая беспроводную связь)

28. Этот пункт повестки дня был рассмотрен совместно с пунктом 6 b) повестки дня выше.

D. Автоматизированная функция рулевого управления

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/2
Неофициальные документы GRVA-01-04, GRVA-01-08,
GRVA-01-22, GRVA-01-24, GRVA-01-25, GRVA-01-36
и GRVA-01-37

29. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/2 (с поправками, содержащимися в GRVA-01-22), в котором представлены положения для систем АФРУ категории С с так называемым двухступенчатым человеко-машинным интерфейсом для активации смены полосы движения. Это предложение поддержал эксперт от Франции. Его приветствовал также эксперт от Европейской комиссии. Эксперты от Германии, Кореи, Нидерландов и Швеции высказали в связи с этим предложением ряд замечаний, в частности по поводу исключения некоторых положений, предложенной поправки для продления времени, к которому начинается маневр смены полосы движения, а также приложения 9. GRVA предложила заинтересованным экспертам подготовить пересмотренное предложение с учетом полученных замечаний.

30. Эксперт от Германии представила доклад о ходе работы НРГ по АФРУ (GRVA-01-37). Она запросила указания в отношении того, должна ли группа разрабатывать положения для новых правил, поскольку эта деятельность находится вне изначально определенной сферы применения Правил № 79 ООН. GRVA согласилась с предложением НРГ о необходимости разработки технических положений для новых правил. Она представила документ GRVA-01-08 с измененным КВ группы в соответствии с решением GRVA в пользу новых правил. GRVA одобрила предложение о пересмотренном КВ, воспроизведенное в приложении III к докладу, и отметила, что намеченный график является весьма плотным. Председатель решил довести этот вопрос до сведения WP.29.

31. Секретариат представил документ GRVA-01-36 с предложением о корректировке для приведения трех языковых вариантов Правил № 79 ООН в соответствие друг с другом. GRVA согласилась с этим предложением и поручила секретариату внести следующие необходимые исправления в текст на английском языке:

Пункт 2.4.15 исправить следующим образом:

«2.4.15 АФРУ находится в активном режиме (или "активирована"), когда эта функция приведена в действие и условия для ее задействования выполнены. В этом режиме система непрерывно или прерывисто контролирует систему рулевого управления и ~~оказывает воздействие или~~ готова к оказанию воздействия на орган рулевого управления в целях оказания помощи водителю».

32. Эксперт от МКТОТ представил документ GRVA-01-25 с предложением включить в Правила № 79 ООН положения, касающиеся периодического технического осмотра (ПТО) в отношении АФРУ категории В2. GRVA поинтересовалась, почему это предложение основывается на устаревшем рабочем документе (ACSF-06-28) НРГ по АФРУ. GRVA решила, что этот документ следует передать Целевой группе по ПТО/пригодности к эксплуатации систем АФРУ, возглавляемой экспертом от Швеции.

33. Эксперт от Швеции представил документ GRVA-01-24 с информацией о ходе работы Целевой группы по ПТО/пригодности к эксплуатации систем АФРУ. Эксперт от Российской Федерации, являющийся председателем НРГ по ПТО, предложил Целевой группе взаимодействовать с НРГ по этим вопросам. GRVA согласилась с тем, что Группа должна поддерживать связь с НРГ по ПТО в том, что касается периодических технических осмотров, и что Целевой группе следует сосредоточить внимание на положениях об эксплуатационной пригодности, относящихся к конструкции автоматических транспортных средств и касающихся, в частности, функций непрерывной самодиагностики, распознавания отказов системы, записи кодов неисправности и доступа к этим кодам.

34. Эксперт от АБЕРЕ представил документ GRVA-01-04, в котором предлагается уточнить существующее введение к Правилам № 79 ООН в том, что касается запрета на официальное утверждение систем, включающих функции, посредством которых контроль за рулевым управлением может осуществляться при помощи внешних сигналов, на основании Правил № 79 ООН. Эксперт от Республики Корея заявил о важности решения этого вопроса. Эксперты от Германии, Нидерландов, Российской Федерации и Швеции заявили, что цель предложения неясна, и просили представить дополнительную информацию о его контексте. GRVA предложила эксперту от АБЕРЕ рассмотреть вопрос о том, будут ли изменения в тексте предпочтительнее использования сносок, и предложила ему обратиться к экспертам и подготовить пересмотренное предложение для рассмотрения на следующей сессии.

Е. Требования, касающиеся комплексных электронных систем контроля (КЭС)

Документация: Неофициальный документ GRVA-01-20

35. Эксперт от Великобритании проинформировал GRVA о том, что работа по этому пункту продолжается, что существующий проект воспроизведен в документе GRVA-01-20 и что результаты этой работы могут быть включены в будущее предложение, которое подготовит НРГ по АФРУ.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/4
Неофициальные документы GRVA-01-02, GRVA-01-09, GRVA-01-10, GRVA-01-21, GRVA-01-30, GRVA-01-31, GRVA-01-43, GRVA-01-44 и GRVA-01-45

36. Эксперт от ЕС, являющийся сопредседателем НРГ по системам автоматического экстренного торможения (САЭТ), представил документ GRVA-01-10 с информацией о деятельности этой группы, связанной с разработкой новых правил ООН с положениями, применимыми к транспортным средствам категорий M₁ и N₁ и воспроизведенными в документе GRVA-01-02. Он представил основные требования к эксплуатационным характеристикам, которые были определены для так называемых систем автоматического экстренного торможения (САЭТ) типа «транспортное средство – транспортное средство» и «транспортное средство – пешеход», и остановился на открытых вопросах, обсуждаемых группой по разработке положения о ручной деактивации САЭТ и определению требований к эксплуатационным характеристикам системы типа «транспортное средство – велосипед».

37. Эксперт от Соединенного Королевства, которого поддержал эксперт от Нидерландов, поставил под сомнение предлагаемое значение максимальной дифференциальной скорости испытания (42 км/ч), цель которого состоит в предотвращении столкновений. Он предложил значение, составляющее 50 км/ч вместо 42 км/ч. Он усомнился в целесообразности поэтапного подхода в том, что касается САЭТ типа «транспортное средство – пешеход» и «транспортное средство – велосипед». Эксперт от МОПАП обосновал значение максимальной дифференциальной скорости для предотвращения столкновений, отметив, что

эксперты Евро-НКАП запросили меньшее значение, и объяснил поэтапный подход, в частности, применительно к требованиям для САЭТ типа «транспортное средство – велосипед» тем, что такие системы находятся в процессе разработки.

38. Эксперт от Канады предложил определить требования к эксплуатационным характеристикам для всех аспектов, подлежащих испытанию, включая критерии сцепления с поверхностью трека, на котором проводится испытание. GRVA отметила существующий прецедент в ГТП № 3 ООН и Правилах № 78 ООН и соответствующее значение, предложенное в проекте.

39. Эксперт от Италии упомянул о риске, связанном с ложноположительной активацией САЭТ, и необходимости ручной деактивации САЭТ. Эксперты от Германии и Соединенного Королевства поддержали мысль о разработке положений, касающихся функции автоматической деактивации в ограниченных случаях. Они не согласились с предложением о положениях, допускающих ручную деактивацию САЭТ.

40. Председатель обратил особое внимание на положения, касающиеся функционирования САЭТ вне условий проведения испытаний.

41. Сопредседатель НРГ представил документ GRVA-01-09 о внесении изменений в круг ведения Группы, а также продлении ее мандата на один год. GRVA согласилась продлить мандат НРГ по САЭТ на один год до сентября 2019 года. GRVA согласилась с намерением Председателя САЭТ представить официальный документ, охватывающий ситуации столкновений между транспортными средствами и наезда транспортного средства на пешехода, для принятия на следующей сессии GRVA в январе 2019 года. GRVA также обратилась к неофициальной рабочей группе с просьбой представить на той же сессии требования, касающиеся избежания столкновения между транспортным средством и велосипедом, на основе имеющихся данных.

42. Эксперт от Германии сослался на Правила № 131 ООН и представил документ GRVA-01-30 (и GRVA-01-31 с инструментом расчета), с информацией о документе ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/4, в котором рассматриваются вопросы, поднятые в ходе последних двух сессий GRRF в отношении функционирования САЭТ для большегрузных транспортных средств. Он пояснил, что это пересмотренное предложение имеет более далеко идущие последствия, чем предыдущее, и касается не только положений о ручной деактивации, но и других положений, которые будут способствовать обеспечению соответствия требований к САЭТ для большегрузных транспортных средств современным транспортным технологиям; это предложение предусматривает, в частности, изменение структуры Правил, требований к целевым показателям транспортных средств, требований в отношении преодоления автоматизированного режима и стратегии предупреждения. Он завершил свое выступление, заявив, что эти изменения помогут свести к минимуму риск ложноположительной активации, упомянутый экспертами от стран Северной Европы в качестве первоначальных комментариев в ответ на предложения Германии, внесенные на последних сессиях GRRF.

43. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ GRVA-01-21 с комментариями к ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/4. Эксперты от Швеции и Японии высказали оговорки в отношении этого предложения, поскольку на данном этапе они не в состоянии проанализировать последствия таких далеко идущих изменений в работе САЭТ для большегрузных транспортных средств. Эксперты от Австралии, Японии, Нидерландов, Норвегии и Швеции согласились работать с экспертом от Германии для рассмотрения этого предложения до следующей сессии GRVA. Эксперты решили работать над этим вопросом путем проведения виртуальных и очных встреч, приуроченных к совещаниям НРГ по САЭТ.

44. Эксперт от министерства инфраструктуры и окружающей среды Нидерландов представил доклад и два видеоматериала (GRVA-01-43, GRVA-01-44 и GRVA-01-45) с информацией о полевых испытаниях большегрузных транспортных средств, оборудованных САЭТ. Председатель решил выделить время для рассмотрения этого доклада на следующей сессии GRVA.

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

A. Электронный контроль устойчивости

Документация: Неофициальный документ WP.20-175-05

45. Секретариат напомнил о контексте документов WP.29-175-05 (и WP.29-175-04). Их представил эксперт от МОПАП. Эксперт от Российской Федерации рекомендовал делать ссылку на «тип транспортного средства», а не на «транспортное средство» в обоих документах. Эксперт от Австралии согласился подготовить два пересмотренных документа для рассмотрения на следующей сессии GRVA.

B. Состав модульных транспортных средств

Документация: Неофициальный документ GRVA-01-23

46. Эксперт от Швеции представил документ GRVA-01-23. Он напомнил о том, что работа группы была приостановлена и что срок действия ее мандата истекает в ближайшее время. GRVA решила рекомендовать WP.29 продлить мандат группы и просила ее подготовить пересмотренные положения о КВ к следующей сессии GRVA.

C. Уточнения

Документация: Неофициальные документы WP.29-175-04, WP.29-175-05 и GRVA-01-27

47. GRVA рассмотрела документ WP.29-175-04 (вместе с WP.29-175-05 по пункту 8 а) повестки дня выше).

48. Из-за нехватки времени и позднего представления неофициального документа GRVA-01-27 GRVA согласилась отложить рассмотрение этого документа до сессии GRVA в январе 2019 года.

D. Прочие вопросы

49. В отсутствие документов GRVA не проводила обсуждений по данному пункту повестки дня.

X. Тормозные системы мотоциклов (пункт 9 повестки дня)

A. Глобальные технические правила № 3 ООН

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/9

50. GRVA согласилась с предложением эксперта от Италии о том, чтобы отложить рассмотрение этого пункта до ее сессии в январе 2019 года.

B. Правила № 78 ООН

Документация: Неофициальный документ GRVA-01-42

51. Эксперт от МАЗМ представила документ GRVA-01-42 в качестве последующего предложения по документу GRRF-86-35, в котором указываются критерии активации сигнала торможения в условиях, отличных от ситуации применения рабочего тормоза (например, рекуперативное торможение). Она пояснила, что это предложение основано на положениях, изложенных в Правилах № 13-Н ООН. Эксперт от МОПАП отметил, что его организация работает над

поправками к этим критериям. GRVA призвала экспертов от МАЗМ и МОПАП разработать согласованные положения для правил № 78 и 13-Н ООН и поручила секретариату распространить это предложение с официальным условным обозначением на следующей сессии GRVA, если альтернативное предложение не будет представлено экспертами от КСАОД и МОПАП.

XI. Правила № 79 ООН (пункт 10 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/3
Неофициальные документы GRVA-01-26 и GRVA-01-38

52. Эксперт от Великобритании упомянул работу, которая была проделана по положениям о дистанционном управлении маневрированием (ДУМ) и результаты которой представлены в документе ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/3 с поправками, содержащимися в документе GRVA-01-26. Он сообщил GRVA, что он в неофициальном порядке проконсультировался с экспертами GRVA и что может потребоваться дальнейшая работа. GRVA согласилась с его рекомендацией возобновить рассмотрение этого предложения или же изучить пересмотренное сводное предложение на сессии GRVA в январе 2019 года.

53. Эксперт от Франции представил документ GRVA-01-38 (на основе GRRF-86-13), в котором рассматривается вопрос о точности интерпретации данных, полученных в ходе оценки системы. Эксперт от Германии приветствовал этот документ и предложил рассмотреть положения о фильтрации вместе с допусками. Другие эксперты положительно восприняли этот документ и согласились изучить его до следующей сессии. GRVA решила возобновить рассмотрение этого пункта повестки дня на своей сессии в январе 2019 года.

XII. Правила № 89 ООН (пункт 11 повестки дня)

54. Поскольку никаких документов представлено не было, то обсуждений по этому пункту повестки дня не проводилось.

XIII. Правила № 90 ООН (пункт 12 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/12
Неофициальный документ GRVA-01-12
(Неофициальные документы GRRF-86-41 и GRRF-86-40-Rev.1)

55. Эксперт от Испании представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/12, в котором предлагается расширить область применения Правил № 90 ООН, включив в них положения о сменных тормозных накладках в сборе для транспортных средств категорий L₆ и L₇, которые были недавно добавлены в последний вариант Правил № 78 ООН и привести положения приложения 7 к Правилам № 90 ООН в соответствие с положениями нынешнего текста Правил № 78 ООН. GRVA решила возобновить рассмотрение данного документа на своей следующей сессии.

56. Из-за нехватки времени GRVA согласилась отложить рассмотрение документа GRVA-01-12 и устный доклад эксперта от Испании о ходе работы специальной группы экспертов, занимающейся вопросами уточнения и толкования Правил № 90, до сессии в январе 2019 года.

XIV. Пересмотр 3 Соглашения 1958 года (пункт 13 повестки дня)

A. Осуществление новых положений Пересмотра 3 Соглашения 1958 года

57. Секретариат кратко представил этот пункт повестки дня, предложив меры, которые могут потребоваться для согласования правил ООН с положениями Пересмотра 3 к Соглашению 1958 года. GRVA согласилась проанализировать пункты, предложенные в повестке дня, и возобновить обсуждение на следующей сессии GRVA.

B. Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства

Документация: Неофициальные документы GRVA-01-15 и GRVA-01-41

58. Секретариат кратко проинформировал GRVA о деятельности НРГ по международному официальному утверждению типа комплектного транспортного средства, и в частности об обсуждении нового формата номеров официального утверждения, представленного в приложении 4 к Соглашению 1958 года. Эксперт от Российской Федерации представил предложение, направленное на решение этого вопроса применительно к Правилам № 90 ООН (GRVA-01-15). Эксперт от КСАОД представил альтернативное предложение (GRVA-01-41). GRVA решила возобновить рассмотрение этого пункта на своей следующей сессии.

XV. Оставшиеся мероприятия прежней Рабочей группы по вопросам торможения и ходовой части (период передачи дел) (пункт 14 повестки дня)

A. Шины

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/42
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/43
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/7
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/5
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/6
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/7
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/8
(Неофициальный документ GRRF-86-09)

59. Председатель GRVA напомнил о сообщении секретаря WP.29 о том, что Рабочая группа по вопросам шума (GRB) успешно рассмотрела все официальные документы, представленные по этому пункту повестки дня, в соответствии с договоренностью в связи с реорганизацией вспомогательных органов WP.29. Он напомнил о своем стремлении свести к минимуму последствия структурных изменений, связанных с GRB и GRVA, для обсуждений технических вопросов и надлежащего участия делегатов и экспертов. По этой причине он предоставил экспертам возможность подробно рассмотреть любой документ по этому пункту повестки дня на случай, если делегация не участвовала в работе сессии GRB или хотела бы, чтобы GRVA высказала свое мнение. Эксперты сочли, что в этом нет необходимости. Председатель GRVA также предоставил эксперту от Российской Федерации возможность озвучить (см. GRB-68-16 для более подробной информации) обновленную информацию о разработке проекта поправки 2 к ГТП № 16 ООН (шины), если GRVA того пожелает. Он напомнил, что АС.3 до сих пор не принял официального решения о том, что ГТП № 16 ООН будут находиться в ведении GRB. GRVA отметила текущую работу, проделанную неофициальной рабочей группой под председательством эксперта от Российской Федерации.

В. Механические сцепные устройства

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/10
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/11
Неофициальный документ GRVA-01-29

60. В отсутствие эксперта от КСАОД секретариат представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/10 с разъяснениями по поводу некоторых непреднамеренных изъятий в Правилах № 55 ООН. GRVA согласилась с этим предложением и просила секретариат уточнить последующие действия по этому документу у Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG).

61. Эксперт от Польши внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/11. GRVA решила, что это предложение должно быть рассмотрено Рабочей группой по общим предписаниям, касающимся безопасности.

62. GRVA отметила, что документ GRVA-01-29, представленный экспертом от МОПАП, представляет собой новое предложение. Эксперт от МОПАП согласился представить этот документ на следующей сессии GRSG.

XVI. Прочие вопросы (пункт 15 повестки дня)

63. В рамках этого пункта повестки дня обсуждений не проводилось.

Приложение I

[Только на английском языке]

List of informal documents (GRVA-01-...) considered during the session

No.	(Author) Title	Follow-up
1	(Secretariat) Running order	A
2	(Japan/EC) Draft Proposal for a new UN Regulation on AEBS (M1/N1)	E
3	(USA) Discussion Document for the Program of Work of GRVA	F
4	(AVERE) Proposal for Supplements to the 02 and 03 series of amendments to UN Regulation No. 79 (Steering equipment)	E
5	(Russian Federation) The Rulemaking Topics of the Russian Federation for Automated (Level 3 & 4) and Autonomous (Level 5) Vehicles	F
6	(GTB) Considerations Concerning Lighting and Light-Signalling	F
7	(SG1) Proposed Terms of Reference for the Sub-group 1 of the AutoVeh Task Force	E
8	(ACSF) Proposal for revised ToR and RoP of the IWG on ACSF	B
9	(AEBS) Proposal for revised ToR and RoP of the IWG on AEBS	F
10	(AEBS) Proposals from the IWG on AEBS	F
11	(SG2) Proposed Terms of Reference for the Sub-group 2 of the AutoVeh Task Force	E
12	(CLEPA) Proposal for a Supplement to the 02 series of amendments to UN Regulation No. 90	X
13	(Secretariat) General information and highlights of the March and June 2018 sessions of WP.29	F
14	(Secretariat) Consolidated and updated provisional agenda for the first session of GRVA (with informal documents submitted until 24/09/2018)	A
15	(Russian Federation) Proposal for a Supplement to the 02 Series of amendments to UN Regulation No. 90	F
16	(China) China's General Comments and Suggestions on Working Party on Automated/Autonomous and Connected Vehicles (GRVA)	F
17	(TFCS/OTA) Draft Recommendation on Cyber Security of the Task Force on Cyber Security and Over-the-air issues of UNECE/WP.29/GRVA	E
18	(TFCS/OTA) Draft Recommendation on Software Updates of the Task Force on Cyber Security and Over-the-air issues of UNECE/WP.29/GRVA	E
19	(TFCS/OTA) Final report of the Task Force on CS/OTA	F
20	(UK) Proposal for a revision of Annex 6 to UN Regulation No. 79	D
21	(OICA/CLEPA) Industry comments on ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/4	F
22	(OICA/CLEPA) Proposal for a Supplement to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 79	F
23	(MVC) Progress report of the IWG on MVC	F
24	(Sweden) Progress report of the group on PTI/roadworthiness provisions for ACSF	F
25	(CITA) Proposal for PTI on ACSF B2 / Automated Lane Keeping System	F
26	(UK) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/3	D
27	(OICA/CLEPA) Alternative approach - Type IIA for Battery Electric Vehicles	D
28	(OICA/CLEPA) Industry views on GRVA priorities and organization (revised)	
29	(OICA) Proposal to adapt the transitional provisions according to the decision of WP29 at its 175th session	H
30	(Germany) Modifications to UN R131 - AEBS for heavy vehicles	F
31	(Germany) AEBS calculation tool - trucks and coaches	F

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
32	(China) China's comments on the structure, work program and meeting arrangement of GRVA	F
33	(Chair) GRVA priorities re: Automated Vehicles	D
34	(Japan) Guidelines regarding Safety Technology for Automated Vehicles in Japan (Outline)	F
35	(SG2) Status report - Real world road test	E
36	(Sec) Proposal for a Corrigendum to UN Regulation No. 79	A
37	(ACSF) Status report of the IWG on ACSF	F
38	(France) Proposal for amendments to UN Regulation No. 79 based on GRRF-86-13	D
39	(Secretariat) Confirmation from GRVA on work items for their consideration	A
40	(Netherlands) Challenges and proposals for modern vehicles	F
41	(CLEPA) Proposal for a Supplement to the 02 series of amendments to UN Regulation No. 90	D
42	(IMMA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 78	C
43	(Netherlands) AEBS systems on trucks	G
44	(Netherlands) Field test AEBS - visibility	G
45	(Netherlands) Field test AEBS - traffic measures	G

Notes:

- A Endorsed or adopted without amendment.
- B Endorsed or adopted with amendments.
- C Resume consideration on the basis of a document with an official symbol.
- D Kept as reference document/continue consideration.
- E Revised proposal for the next session.
- F Consideration completed or to be superseded.
- G Posted after the session as information for the delegates.
- H Referred to the Working Party on General Safety Provisions.

Приложение II

Доклад для WP.29 и/или AC.3 с первоначальным ориентировочным перечнем направлений деятельности GRVA и другими замечаниями и соображениями

На основе документа GRVA-01-39 (см. пункт 18 настоящего доклада).

I. Первоначальный перечень позиций

- Рамочные правила по автоматизированным/автономным транспортным средствам;
- Оценка трековой езды/вождения в реальных условиях эксплуатации;
- Моделирование/виртуальная/практическая оценка автоматизированного вождения;
- Контроль за движением транспортного средства в продольном направлении (адаптивная система стабилизатора скорости (АССС), превентивное торможение);
- Запрос на передачу управления (человеко-машинный интерфейс (ЧМИ));
- Распознавание готовности водителя;
- Информация для водителя (ЧМИ);
- Соблюдение требований к электронным системам (разработка комплексных электронных систем);
- Положения о периодическом техническом осмотре (ПТО);
- Кибербезопасность;
- Обновление программного обеспечения (включая беспроводную связь);
- Системы хранения данных для автоматизированного вождения (СХДАВ);
- Ночное видение;
- Предупреждение об объектах, движущихся в поперечном направлении сзади;
- Обнаружение открытой двери в мертвой зоне;
- Монитор кругового обзора.

II. Прочие соображения

1. Уже существующие направления деятельности GRRF, которые по-прежнему будут находиться под ответственностью GRVA, среди вышеперечисленных позиций указаны не были. GRVA подтвердила, что она готова и впредь работать по этим направлениям.
2. GRVA отметила, что Договаривающиеся стороны наметили и другие вопросы, которые представляют для них интерес. Они будут дополнительно рассмотрены на следующей сессии GRVA и могут быть доведены до сведения WP.29 и AC.3 на их сессии в марте 2019 года с целью включения в вышеприведенный перечень.
3. Вышеприведенный перечень вопросов следует истолковывать не как предполагающий, что та или иная отдельная позиция должна стать объектом конкретных нормативных мер, а как предусматривающий, что она может рассматриваться вместе с другими позициями в качестве части системы.

III. Деятельность, которую будет осуществлять GRVA

4. Цель GRVA состоит в том, чтобы разработать – согласно предложению Китая – технические положения, которые могут быть адаптированы для использования в рамках соглашений 1998 и/или 1958 годов, при условии принятия соответствующего решения WP.29 и AC.3.

Приложение III

Утвержденные пересмотренные положения о круге ведения и правила процедуры неофициальной рабочей группы по автоматизированной функции рулевого управления

На основе документа GRVA-01-08-Rev.1 (см. пункт 30 настоящего доклада).

I. Круг ведения

1. Неофициальная рабочая группа (НРГ) по автоматизированной функции рулевого управления (АФРУ) рассматривает требования и ограничения, связанные с АФРУ, как это определено в Правилах № 79 ООН. Она готовит проект нормативного предложения по достижениям в области технологий систем управления и транспортным возможностям, предусмотренным Венской и Женевской конвенциями.

2. НРГ занимается решением следующих задач:

a) анализ предусмотренной в настоящее время предельной скорости (10 км/ч), с тем чтобы допустить использование АФРУ в ходе междугородных перевозок;

b) определение требований, касающихся человеко-машинного интерфейса, для поддержания связи между системой АФРУ и водителем (например, состояние системы, неисправности, изменения);

c) определение требований, позволяющих оценить состояние АФРУ в ходе периодического технического осмотра;

d) работа над нерешенными вопросами, выявленными в ходе восьмидесятой второй сессии GRRF (например, функция рулевого управления в аварийных ситуациях (ФРУАС)).

Условия:

a) водитель должен иметь возможность включать и отключать систему;

b) водитель должен иметь возможность в любое время переходить с автоматического управления на ручное.

3. Группа сосредоточит свое внимание на системах, предназначенных для транспортных средств категорий N и M.

4. При разработке нормативных предложений группе следует в полной мере учитывать имеющиеся данные и проводимые исследования. Для подготовки своих предложений ей следует принимать во внимание уже существующие стандарты (например, стандарты ИСО, ОАИ и ОИАЯ), а также правила, касающиеся АФРУ, с иным территориальным охватом.

5. В качестве первого шага целевым сроком завершения работы НРГ для менее сложных категорий АФРУ является восьмидесятая вторая сессия GRRF, состоявшаяся в сентябре 2016 года (см. документ ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/45 с внесенными в него поправками). Примечание: положения о функции корректировочного рулевого управления (ФКРУ), АФРУ категорий А и В1 были приняты WP.29 в марте 2017 года.

6. В качестве второго шага работа НРГ по категории АФРУ, включающей функцию одного маневра (С и ФРУАС) по команде водителя, должна быть завершена на восьмидесятой пятой (специальной) сессии GRRF в декабре 2017 года.

7. Соответственно, целевым сроком завершения НРГ работы по функции удержания в пределах полосы движения на автомагистрали будет вторая сессия GRVA в январе 2019 года.

8. НРГ представит на сессии GRVA в январе 2019 года проект новых правил ООН по функции удержания в пределах полосы движения на автомагистрали.
9. НРГ подготовит основные технические требования, касающиеся функции удержания в пределах полосы движения на автомагистрали, с тем чтобы они могли быть использованы для разработки новых правил ООН и/или ГТП ООН.
10. Решение по нормативным предложениям остается за WP.29, AC.3 и Договаривающимися сторонами.

II. Правила процедуры

11. НРГ является подгруппой GRVA. Она открыта для всех участников GRVA.
 12. Работой НРГ руководят два сопредседателя и секретарь.
 13. Официальным языком НРГ является английский язык.
 14. Все документы и/или предложения должны представляться секретарю НРГ в удобном электронном формате заблаговременно до начала совещания. Группа может отказаться обсуждать любой вопрос или предложение, которые не были распространены за десять рабочих дней до начала совещания.
 15. Повестка дня и соответствующие документы распространяются среди всех членов неофициальной группы заблаговременно до начала всех запланированных совещаний.
 16. Решения принимаются консенсусом. Если консенсуса достичь невозможно, то один из сопредседателей группы представляет различные точки зрения Рабочей группе GRVA. В соответствующих случаях сопредседатели могут обращаться за указаниями к GRVA.
 17. Информация о ходе работы НРГ будет регулярно доводиться до сведения GRVA сопредседателями или одним из их представителей по возможности в формате неофициального документа.
 18. Все документы распространяются в цифровом формате. Документы о работе совещаний следует передавать секретарю для опубликования на специально выделенном веб-сайте.
-