


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**
Вторая сессия

Женева, 28 января – 1 февраля 2019 года

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

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	2	3
III. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в ноябре 2018 года (пункт 2 повестки дня)	3–4	3
IV. Обмен мнениями по приоритетам в работе и структуре неофициальных рабочих групп GRVA (пункт 3 повестки дня)	5–8	4
V. Обмен мнениями по вопросу о руководящих принципах и соответствующих национальных мероприятиях (пункт 4 повестки дня)	10–12	4
VI. Автоматизированные/автономные и подключенные транспортные средства (пункт 5 повестки дня)	13–39	5
A. Целевая группа по испытанию автоматизированных транспортных средств и ее подгруппы	13–17	5
B. Кибербезопасность и защита данных	18–26	6
C. Обновление программного обеспечения (включая беспроводные обновления)	27–31	7
D. Автоматизированная функция рулевого управления	32–37	7
E. Требования, касающиеся комплексных электронных систем контроля (КЭС)	38	8
F. Периодические технические осмотры/Пригодность к эксплуатации	39	9



VII.	Системы автоматического экстренного торможения (пункт 6 повестки дня)	40–46	9
VIII.	Правила № 13, 13-Н, 139 и 140 ООН (пункт 7 повестки дня)	47–53	10
	А. Электронный контроль устойчивости	47–48	10
	В. Составы модульных транспортных средств	49	10
	С. Уточнения	50–51	10
	D. Прочие вопросы	52–53	11
IX.	Тормозные системы мотоциклов (пункт 8 повестки дня)	54–55	11
	А. Глобальные технические правила № 3 ООН	54	11
	В. Правила № 78 ООН	55	11
X.	Правила № 79 ООН (пункт 9 повестки дня)	56	12
XI.	Правила № 89 ООН (пункт 10 повестки дня)	57	12
XII.	Правила № 90 ООН (пункт 11 повестки дня)	58–60	12
XIII.	Пересмотр 3 Соглашения 1958 года (пункт 12 повестки дня)	61–63	13
	А. Осуществление новых положений Пересмотра 3 Соглашения 1958 года	61	13
	В. Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства	62–63	13
XIV.	Выборы должностных лиц (пункт 13 повестки дня)	64	14
XV.	Прочие вопросы (пункт 14 повестки дня)	65	14
Приложения			
I.	List of informal documents (GRVA-02-...) considered during the session		15
II.	Распределение приоритетных задач (ECE/TRANS/WP.29/2019/2) между НРГ GRVA		17
III.	Согласованные поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/10		18
IV.	Согласованные поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/6		19
V.	Согласованные поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/12		20
VI.	Согласованные поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/7		21
VII.	Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/8		22

I. Участники

1. Рабочая группа по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) провела свою вторую сессию 28 января – 1 февраля 2019 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 с поправками) в работе сессии участвовали эксперты от следующих стран: Австралии, Бельгии, Венгрии, Германии, Дании, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Сингапура, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Таиланда, Финляндии, Франции, Чешской Республики, 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), Международного комитета по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТОТ), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД/МЕМА/ЯПАД), Европейской ассоциации гаражного оборудования (ЕАГО), Европейского совета по транспортной безопасности (ЕСТБ), Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК), ЕвроНКАП, Федерации европейских предприятий по производству фрикционных материалов (ФЕПФМ), Международной автомобильной федерации (ФИА), Международной федерации оптовых поставщиков, импортеров и экспортеров автомобильных товаров (МФОИЭАТ), Международного кооперативного альянса (МКА), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной организации по стандартизации (ИСО), Международного союза электросвязи (МСЭ), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Всемирного союза слепых (ВСС).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/1 и Add.1
неофициальные документы GRVA-02-01 и GRVA-02-15-Rev.1

2. GRVA рассмотрела предварительную повестку дня, подготовленную для этой первой сессии, и утвердила ее (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/1 и Add.1). Утвержденная повестка дня воспроизведена в документе GRVA-02-15-Rev.1 с учетом всех неофициальных документов, поступивших до даты начала сессии. GRVA утвердила также порядок рассмотрения пунктов повестки дня, предложенный в документе GRVA-02-01. Неофициальные документы, распространенные в ходе сессии, перечислены в приложении I к настоящему докладу.

III. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в ноябре 2018 года (пункт 2 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/1142
неофициальный документ GRVA-02-12

3. Секретарь представил документ GRVA-02-12 с информацией об основных вопросах, рассмотренных на сессии WP.29 в ноябре 2018 года. Секретарь сообщил, что более подробные данные содержатся в докладе о работе сессии ECE/TRANS/WP.29/1142.

4. Секретарь WP.29 предложил делегатам GRVA принять участие в мероприятии Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1) и WP.29, намеченном на неделю проведения восьмидесятой первой сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), и представил программу недели КВТ.

IV. Обмен мнениями по приоритетам в работе и структуре неофициальных рабочих групп GRVA (пункт 3 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2019/2
неофициальные документы GRVA-02-31, GRVA-02-40,
GRVA-02-41, GRVA-02-42, GRVA-02-44 и GRVA-02-47

5. Председатель представил документ ECE/TRANS/WP.29/2019/2, в котором предлагаются приоритетные направления деятельности WP.29 и его вспомогательных органов в области автоматизированных транспортных средств (АТС).

6. Эксперт от Японии отметил, что предлагаемый в ECE/TRANS/WP.29/2019/2 порядок работы над рамочным документом должен основываться на существующих национальных и региональных руководящих принципах, с тем чтобы составить общую картину будущей деятельности GRVA. Группа решила следовать указанному порядку работы, однако отметила некоторые незначительные расхождения в точном понимании характера этого документа: идет ли речь о документе, устанавливающем принципы и руководящие положения (свод существующих руководящих положений), или же о документе, который будет также иметь оперативный аспект и служить ориентиром для будущей работы по АТС.

7. GRVA также рассмотрела другие приоритетные вопросы, перечисленные в этом документе, и заключила, что она сможет вести работу по предложенным приоритетам.

8. GRVA обсудила необходимость учета как уже начатых мероприятий, так и краткосрочных приоритетов. В этой связи GRVA обсудила варианты организации группы для оптимальной работы над текущими задачами, а также новыми краткосрочными приоритетами, определенными в документе ECE/TRANS/WP.29/2019/2. Было представлено несколько предложений относительно новой структуры группы (GRVA-02-31, GRVA-02-40, GRVA-02-42 и GRVA-02-47). Председатель также представил документ GRVA-02-41 с проектом положений о круге ведения (КВ) и правилах процедуры (ПП) новой неофициальной рабочей группы (НРГ).

9. В конце сессии секретариат подготовил сводное резюме с учетом позиций, высказанных Договаривающимися сторонами в ходе обсуждений (GRVA-02-44). GRVA одобрила сводную таблицу в приложении II и выразила надежду на то, что она послужит основой для дальнейших обсуждений на сессии WP.29 в марте 2019 года.

V. Обмен мнениями по вопросу о руководящих принципах и соответствующих национальных мероприятиях (пункт 4 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRVA-02-17, GRVA-02-34
и GRVA-02-43

10. Эксперт от Японии представил документ GRVA-02-17, подготовленный группой по методу валидации для автоматизированного вождения (МВАВ) и содержащий сводный обзор пунктов Руководящих принципов по АТС, изданных в Австралии, Европе, Канаде, США и Японии. Он пояснил, что группа подготовила указанный документ, поскольку метод оценки, над которым она работала, является новым, и ей необходимо было изучить существующие справочные документы, включая Руководящие принципы по АТС, представленные различными Договаривающимися сторонами. GRVA отметила, что эти результаты проделанной работы окажутся весьма полезными для деятельности по другим пунктам повестки дня.

11. Эксперт от Испании передал на рассмотрение документ GRVA-02-34, в котором представлено аэродинамическое грузовое транспортное средство гибкой конфигурации для следующего поколения автомобильных перевозок на большие расстояния (проект АЭРОФЛЕКС). GRVA отметила, что в будущем такой проект может потребовать регулятивных мер, и решила, что если безопасность таких систем будет доказана, то технические барьеры к их использованию должны быть устранены.

12. Эксперты от Китая и Японии представили документ GRVA-02-43, содержащий предварительные предложения к рамочному документу об автоматизированном/автономном вождении. GRVA решила, что работа над рамочным документом носит стратегический характер и что ее обсуждение необходимо продолжить в преддверии сессии WP.29 в марте 2019 года. В этой связи GRVA поручила секретарю организовать серию виртуальных совещаний Договаривающихся сторон для обсуждения данного вопроса.

VI. Автоматизированные/автономные и подключенные транспортные средства (пункт 5 повестки дня)

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/13
неофициальные документы GRVA-02-09, GRVA-02-11, GRVA-02-13, GRVA-02-14, GRVA-02-16, GRVA-02-20, GRVA-02-21, GRVA-02-26, GRVA-02-27 и GRVA-02-32

13. Эксперт от Японии в своем качестве сопредседателя Целевой группы по испытаниям автоматизированных транспортных средств представил доклад (GRVA-02-13) о ходе работы группы, в котором сообщается об итогах совещаний в Японии и Китае. Эта группа решила предложить для себя новые положения о круге ведения (см. GRVA-02-14) и изменить название на «Группа по методу валидации для автоматизированного вождения (VMAD)». Он представил документ GRVA-02-16, в котором в форме вопросов и ответов разъясняется предлагаемая деятельность группы. Он также передал на рассмотрение документ GRVA-02-26 с предлагаемой дорожной картой для деятельности этой группы. GRVA выслушала мнения участников, которые выразили обеспокоенность по поводу предлагаемого круга ведения, в частности была отмечена необходимость более точного определения целей и сроков их достижения. GRVA не приняла предлагаемые положения о КВ.

14. Эксперт от Франции представил документ GRVA-02-11 с соображениями делегации его страны относительно оценки параметров АТС. GRVA решила, что этот вопрос должен быть рассмотрен группой, ответственной за разработку новой процедуры оценки.

15. Эксперт от ИСО представил документ GRVA-02-32, в котором изложены результаты деятельности рабочей группы ИСО по безопасности предполагаемой функциональной возможности, определенной в стандарте ISO/PAS 21448. GRVA обсудила аспекты подачи информации, в частности определение приемлемого минимального уровня безопасности и понятие остаточного риска, приняла к сведению проделанную работу, а также отметила ее согласованность с деятельностью GRVA.

16. Эксперт от МОПАП кратко представил документ GRVA-02-20, в котором содержится краткая информация о документе GRVA-02-21 с соображениями относительно систем хранения данных для автоматизированного вождения (СХДАВ). GRVA согласилась с необходимостью достижения прогресса по этому пункту и поручила секретариату включить в повестку дня следующей сессии GRVA новый пункт, касающийся СХДАВ.

17. Из-за нехватки времени GRVA не рассматривала документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/13 с описанием принципов «трехкомпонентного подхода», предложенного экспертами от МОПАП (см. GRVA-02-09 и GRVA-02-27).

В. Кибербезопасность и защита данных

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/2
неофициальные документы GRVA-02-03, GRVA-02-18
и GRVA-02-46

18. Эксперт от Японии, являющийся сопредседателем Целевой группы по вопросам кибербезопасности и беспроводного обновления программного обеспечения, представил документ GRVA-02-03, содержащий доклад о ходе работы этой группы со времени предыдущей сессии GRVA и информацию о документе ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/2. Он отметил, что группа ответила в письменном виде на все вопросы и замечания, полученные по этому предложению.

19. Эксперт от ФИА приветствовал предложение, подготовленное этой группой, но отметил, что оно не отражает позицию его организации относительно требований к сроку службы.

20. Эксперт от МОПАП поинтересовался, не относится ли вопрос, поднятый ФИА, к сфере применения Соглашения 1958 года. Секретариат отметил, что ответить на него могут помочь некоторые ранее принятые документы, например Правила № 49 ООН (включая положения о соответствии находящихся в эксплуатации транспортных средств/двигателей), Правила № 59 ООН (сменные системы глушителя), Правила № 83 ООН (включая требования к сроку службы и эксплуатационные требования), Правила № 90 ООН (сменные тормозные части) и Правила № 133 ООН (возможность утилизации автотранспортных средств). Он заявил, что ему не известно о каких-либо положениях Соглашения, которые бы ограничивали деятельность по нему эксплуатационными характеристиками новых транспортных средств. Эксперт от МОПАП, являющийся секретарем Целевой группы, согласился представить в письменном виде неофициальный документ, в котором будут охарактеризованы трудности, с которыми сталкивается группа в связи с этим вопросом. В последний день второй сессии GRVA он представил документ GRVA-02-46, касающийся вопроса о послепроизводственном обеспечении, под которым понимается срок службы изделия, начинающийся после окончательного прекращения производства.

21. Эксперт от Германии и Нидерландов заявил, что в документе следует рассмотреть следующие три этапа: разработка системы/транспортного средства, производство и послепроизводственное обеспечение.

22. Эксперт от Японии поддержал предложение ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/2 и заявил о необходимости принятия этого документа в ходе текущей сессии, поскольку предложенные в нем новые правила ООН важны и необходимы для повышения безопасности транспортных средств.

23. Эксперт от ЕК представил замечания по этому предложению (GRVA-02-37).

24. Эксперт от МАЗМ представил документ GRVA-02-18, в котором предлагается исключить транспортные средства категории L из сферы применения вышеуказанного документа.

25. С учетом рекомендаций, вынесенных на предыдущей сессии GRVA, эксперт от Японии, являющийся сопредседателем Целевой группы, представил предложение Японии провести этап испытаний в поддержку подготовки проекта документа. Он охарактеризовал цель и желаемый результат этой деятельности.

26. GRVA решила оставить документы в рамках этого пункта повестки дня для дальнейшего рассмотрения на следующей сессии GRVA. GRVA предложила Целевой группе учесть полученные замечания и приступить к этапу испытания. GRVA отметила необходимость достижения дальнейшего прогресса по этому пункту и поручила секретариату изучить возможность организации специальной сессии GRVA в мае или июне 2019 года.

С. Обновление программного обеспечения (включая беспроводные обновления)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/3
неофициальные документы GRVA-01-18 и GRVA-01-38

27. GRVA отметила, что документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/3 был также включен в презентацию GRVA-02-03 и что предложение о проведении этапа испытаний будет также охватывать обновление программного обеспечения. Эксперт от Японии также поддержал документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/3. Он заявил, что Япония выступает за его скорейшее принятие (в ходе этой сессии), поскольку этот вопрос имеет важное значение, а для повышения безопасности транспортных средств необходимы соответствующие правила Организации Объединенных Наций.

28. Эксперт от ЕК представил замечания по этому предложению (GRVA-02-37).

29. Эксперт от МАЗМ представил документ GRVA-02-18, в котором предлагается исключить транспортные средства категории L из сферы применения вышеуказанного документа.

30. Эксперт МСЭ заявил, что регулирование связи потребует специальных знаний и что в служащих прецедентом Правилах № 144 ООН (автоматические системы вызова экстренных оперативных служб) Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности, аспектам связи и срока службы никакого внимания не уделено. Он задал вопрос о том, останется ли транспортное средство, оснащенное системами безопасности на основе функций связи, пригодным для эксплуатации после того, как система связи прекратит функционировать, например в связи с ее устареванием. GRVA согласилась с тем, что Целевая группа по вопросам кибербезопасности и беспроводного обновления программного обеспечения является хорошим примером того, что WP.29 в состоянии привлекать необходимых экспертов, обладающих необходимым опытом, и добиваться весьма быстрого прогресса по таким стратегическим вопросам. GRVA согласилась также с необходимостью обсудить вопрос о пригодности транспортных средств к эксплуатации в случае, если устаревание бортового устройства связи скажется на эффективности работы систем безопасности.

31. GRVA решила сохранить документы ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/3 и GRVA-01-18 в повестке дня следующей сессии GRVA.

Д. Автоматизированная функция рулевого управления

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/9
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/10
неофициальные документы GRVA-02-24, GRVA-02-33,
GRVA-02-35, GRVA-02-36 и GRVA-02-45

32. Эксперт от Японии от имени сопредседателя НРГ по автоматизированной функции рулевого управления (АФРУ) внес на рассмотрение документ GRVA-02-35, содержащий доклад о ходе работы НРГ. Он упомянул о том, что к настоящему времени группа достигла консенсуса по следующим вопросам: критерии активации Автоматизированной системы удержания в пределах полосы движения (АСУП), положения о присутствии водителя, положения о запросе на передачу управления, маневрировании с минимальным риском и экстренном маневрировании, которые рассматриваются параллельно с положениями о запросе на передачу управления. Он также упомянул о трудности, связанной с тем, что транспортное средство не использует все вводимые водителем данные при активации АСУП (например, в случае непреднамеренных действий водителя), которую следует обсудить с WP.1. Председатель GRVA отметил наличие опасений по поводу того, что маневрирование с минимальным риском не должно автоматически приводить к остановке транспортного средства на полосе с активным движением.

33. Эксперт от Испании задал вопрос о том, каким образом можно проверить критерии активации при управлении транспортным средством на дорогах, на которых движение велосипедистов и пешеходов запрещено, во время испытания для целей официального утверждения типа. Эксперт от Германии ответил, что одно из технических решений может заключаться в анализе карт, используемых системой.

34. Секретариат задался вопросом о том, будут ли карты подпадать под действие Правил. Эксперт от МОПАП заявил, что карты относятся к техническим решениям, являющимся составной частью системы, а это означает, что предписания для карт окажутся нежелательными требованиями в отношении исполнения системы. Эксперт МСЭ заявил, что если карты будут использоваться в качестве резервного средства обеспечения безопасности, то в будущем они должны быть сертифицированы. Он также отметил, что карты могут использоваться и в иных целях, например для содействия опережающим системам экстренного торможения (ОСЭТ) в предотвращении ложноположительных срабатываний в случае обнаружения стационарных объектов, и поэтому изготовители карт должны будут нести полную ответственность за свою продукцию. Он предложил представить GRVA обзор по разработке карт.

35. Эксперт от Франции внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/9, подготовленный на основе GRRF-86-13, с разъяснениями предписаний приложения 8, касающихся испытаний. В связи с этим предложением поступили замечания от Германии, МОПАП, Франции и Японии. Эксперт от Франции согласился с предложением GRVA представить пересмотренное предложение с дополнительными данными для рассмотрения на сессии в сентябре 2019 года. Экспертам от Германии, МОПАП и Японии было предложено предоставить GRVA данные испытаний в поддержку их позиций.

36. Эксперт от Франции внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/10, в котором предлагаются разъяснения требований к индикаторам для корректировочной функции рулевого управления (КФРУ), функции рулевого управления в аварийных ситуациях (ФРУАС) и АФРУ. GRVA приняла это предложение с поправками; оно воспроизведено в приложении III. GRVA поручила секретариату представить приложение III к докладу в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 03 к Правилам № 79 ООН на рассмотрение WP.29 и Административного комитета Соглашения 1958 года (АС.1) для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2019 года.

37. Эксперт от МОПАП представил документ GRVA-02-24 (на основе документа ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/2), в котором предлагается включить в Правила некоторые положения для АФРУ категории С с двухэтапным человеко-машинным интерфейсом (ЧМИ). Эксперт от Нидерландов не согласился с предложенными семью секундами в качестве периода времени, в течение которого водителю следует предпринять второе преднамеренное действие, поскольку для одноэтапного ЧМИ это время (самый поздний момент, в который должно произойти автоматическое срабатывание), согласно уже находящимся в силе предписаниям, ограничивается пятью секундами. Эксперт от Франции поддержал это предложение и проявил гибкость в отношении семисекундного значения для достижения консенсуса между ДС. Эксперт от Германии задал вопрос о том, позволит ли это предложение оборудовать одно и то же транспортное средство как одноступенчатым, так и двухступенчатым ЧМИ и как они будут работать в сочетании друг с другом. GRVA предложила МОПАП рассмотреть вопросы, поднятые экспертами, и поручила секретариату распространить это предложение с официальным условным обозначением для его рассмотрения на сессии Группы в сентябре 2019 года.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/4
неофициальный документ GRVA-02-19

38. Эксперт от Соединенного Королевства внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/4 с поправками, приведенными в GRVA-02-19, в котором предлагаются разъяснения к приложению 6 к Правилам № 79 ООН. Эксперт от МОПАП заявил, что предлагаемые поправки потребуют слишком большого объема работы для официального утверждения обычных тормозных систем. Он добавил, что эти поправки целесообразны для надлежащей оценки опережающих систем помощи при вождении (ОСПВ). Эксперт от ЕК заявил, что это предложение было бы уместно в качестве поправки к Правилам № 79 ООН, но его недостаточно для оценки АСУП и ОСПВ. Эксперт от Испании отметил, что последствия положений, касающихся подписи органа по официальному утверждению, носят слишком далеко идущий характер, чтобы упоминать их в сноске. Испания заявила также, что в соответствии с этим предложением на орган по официальному утверждению типа возлагается слишком большая ответственность за выявление рисков, и отметила, что эту ответственность должен нести изготовитель. Эксперт от Нидерландов пояснил, что первоначально эта деятельность была ориентирована на АФРУ категории В2, определенную в Правилах № 79 ООН, и что именно поэтому данный документ озаглавлен «Предложение по поправкам к Правилам № 79 ООН». Эксперт от Соединенного Королевства вызвался представить пересмотренное предложение по поправкам к Правилам № 79 ООН с учетом полученного замечания. GRVA решила, что аналогичные предписания следует разработать специально для АСУП и систем с более высоким уровнем автономии. Председатель отметил, что это может отразиться на подготовке нормативного положения для АСУП.

Ф. Периодические технические осмотры/Пригодность к эксплуатации

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

VII. Системы автоматического экстренного торможения (пункт 6 повестки дня)

Документация: (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/4)
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/5
неофициальные документы GRVA-02-02, GRVA-02-04,
GRVA-02-05, GRVA-02-06, GRVA-02-22, GRVA-02-28
и GRVA-02-39-Corr.1

40. Эксперт от Японии, являющийся сопредседателем НРГ по ОСЭТ, представил документ GRVA-02-28, содержащий доклад о ходе работы группы по подготовке новых правил ООН с положениями, применимыми к транспортным средствам категорий M₁ и N₁, и представил соответствующее предложение в документе ECE/TRANS/WP.29/2019/5. Он представил основные требования к эксплуатационным характеристикам, которые были определены для так называемых ОСЭТ типа «транспортное средство – транспортное средство» и «транспортное средство – пешеход». Он отметил, что некоторые положения заключены в квадратные скобки, что указывает на необходимость принятия GRVA соответствующего решения, например положения, касающиеся ручной деактивации ОСЭТ и определения требований к эксплуатационным характеристикам систем типа «транспортное средство – велосипед».

41. GRVA обсудила положения, допускающие ручную деактивацию ОСЭТ. Эксперт от Австралии сообщил, что согласно проведенному в его стране обследованию 93% водителей никогда не отключают систему ОСЭТ. GRVA, принимая во внимание риски, связанные с разрегулированностью датчиков, решила включить положения, допускающие ручную деактивацию, на том основании, что согласно тексту предложения для осуществления этого процесса требуется более одного действия.

42. GRVA рассмотрела это предложение и согласилась с текстом, воспроизведенным в документе GRVA-02-39-Corr.1.

43. GRVA поручила секретариату представить это предложение с поправками, содержащимися в пункте 42 в качестве проекта единообразных предписаний ООН, касающихся официального утверждения автотранспортных средств в отношении опережающих систем экстренного торможения (ОСЭТ) для транспортных средств категорий M₁ и N₁, для рассмотрения и голосования в WP.29 и Административном комитете AC.1 на их сессиях в июне 2019 года.

44. GRVA предложила НРГ по ОСЭТ представить официальное предложение по новой серии поправок, касающихся характеристик ОСЭТ типа «транспортное средство – пешеход», для рассмотрения GRVA в сентябре 2019 года.

45. GRVA не рассматривала документ GRVA-02-02, поскольку его содержание утратило свою актуальность с учетом решения, содержащегося в пункте 42 выше.

46. Эксперт от МОПАП передал на рассмотрение документ GRVA-02-22, в котором предлагаются поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/5. GRVA рекомендовала, чтобы это предложение было рассмотрено НРГ по ОСЭТ и чтобы оно было либо включено в документ НРГ для сессии в сентябре 2019 года, либо представлено в качестве отдельного предложения для рассмотрения в сентябре 2019 года, если НРГ по ОСЭТ не удастся достичь по нему консенсуса.

VIII. Правила № 13, 13-Н, 139 и 140 ООН (пункт 7 повестки дня)

A. Электронный контроль устойчивости

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/6
(неофициальный документ WP.29-175-05)
неофициальные документы GRVA-02-23 и GRVA-02-30

47. Эксперт от Австралии внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/6 с вопросами, по которым была высказана обеспокоенность в ходе 175-й сессии WP.29. GRVA приняла это предложение с внесенными в него поправками (GRVA-02-30); оно воспроизведено в приложении IV. GRVA поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 3 к Правилам № 140 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2019 года.

48. Эксперт от МОПАП, выступая от имени МОПАП и КСАОД и предвидя разработку в будущем новых систем рулевого управления, представил документ GRVA-02-23, в котором предлагаются поправки к условиям испытаний электронного контроля устойчивости. GRVA подняла вопрос о последствиях этой деятельности для Глобальных технических правил (ГТП) № 8 ООН, а также о ее непреднамеренном воздействии на сохранение первоначального духа Правил.

B. Составы модульных транспортных средств

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

C. Уточнения

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/12
(неофициальный документ WP.29-175-04)
неофициальные документы GRVA-02-10 и GRVA-02-29

50. GRVA рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/12 (вместе с документом ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/6) по пункту 7 а) повестки дня выше. GRVA приняла это предложение с внесенными в него поправками (GRVA-02-29) и воспроизвела его в приложении V. GRVA поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 2 к поправкам серии 01 к Правилам № 139 ООН (СВТ) для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2019 года.

51. Эксперт от Российской Федерации внес на рассмотрение документ GRVA-02-10, направленный на разъяснение положений, касающихся оценки характеристик источников и накопителей энергии, определенных в приложении 7 к Правилам № 13 ООН. GRVA подробно обсудила это предложение и поручила секретариату распространить этот документ с официальным условным обозначением на сессии GRVA в сентябре 2019 года.

D. Прочие вопросы

Документация: Неофициальные документы GRVA-01-27 и GRVA-02-25

52. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ GRVA-02-25, в котором предлагаются разъяснения в отношении требований, касающихся генерирования сигнала торможения для освещения стоп-сигнала, особенно в контексте гибридных электромобилей и аккумуляторных электромобилей. По этому предложению был высказан ряд замечаний. GRVA предложила эксперту от МОПАП представить пересмотренное предложение для рассмотрения на сессии GRVA в сентябре 2019 года.

53. Эксперт от МОПАП представил документ GRVA-01-27, в котором предлагается альтернативный подход к проведению испытания типа II-A (определенного в Правилах № 13 ООН) для аккумуляторных электромобилей (включая также гибридные электромобили). Он особо отметил финансовое бремя для производителей электромобилей категории M₃ (классы II, II и B), а также N₃ (для перевозки опасных грузов и буксировки прицепов (категория O₄)). GRVA решила обсудить этот вопрос, но высказала оговорки по этому замечанию с учетом высокого риска для безопасности в ситуациях, когда такие транспортные средства движутся вниз по склону с полностью заряженной тяговой батареей. Эксперт от Чешской Республики сообщил о накопленном в его стране опыте использования городских автобусов, оборудованных аккумуляторными батареями. GRVA решила, что для дальнейшего обсуждения этого вопроса потребуется дополнительная информация, включая статистические данные о состоянии заряда батареи, потребностях в запасных частях на послепродажном этапе и подробные сведения о принципе работы предлагаемого модуля оценки тормозной способности.

IX. Тормозные системы мотоциклов (пункт 8 повестки дня)

A. Глобальные технические правила № 3 ООН

Документация: (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/9)
неофициальный документ GRVA-02-07

54. Эксперт от Италии внес на рассмотрение документ GRVA-02-07, в котором предлагаются поправки к первоначальному предложению (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/9) о поправках к ГТП № 3 ООН для согласования ГТП и Правил № 78 ООН. По этому предложению был высказан ряд замечаний. Эксперт от Нидерландов хотел бы знать, почему это предложение включает в себя технические предписания, отличающиеся от тех, которые содержатся в Правилах № 78 ООН. Эксперт от Канады обратил внимание на некоторые формулировки, которые можно было бы усовершенствовать для содействия применению ГТП ООН в рамках правил о самосертификации.

B. Правила № 78 ООН

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/7

55. Эксперт от МАЗМ представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/7, содержащий пересмотренные положения, касающиеся включения стоп-сигналов не только в случае приведения в действие рабочего тормоза, но и при других условиях

(например, при рекуперативном торможении). GRVA приняла предложение с внесенными в него поправками; оно воспроизведено в приложении VI к докладу. GRVA поручила секретариату передать приложение VI в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 04 к Правилам № 78 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2019 года.

X. Правила № 79 ООН (пункт 9 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/8
неофициальный документ GRVA-02-08

56. Эксперт от Соединенного Королевства внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/8 и поправки к нему в виде документа GRVA-02-08, в которых предлагается включить в Правила технические предписания, применимые к маневрированию с дистанционным управлением (МДУ), поскольку такие системы уже устанавливаются на транспортных средствах и до настоящего времени не являлись объектом регулирования. Эксперт от Германии не поддержал это предложение и предложил включить в Правила одно предложение, запрещающее МДУ на транспортных средствах категорий M₁ и N₁. Эксперт от МОПАП пояснил, что такая система уже существует для транспортных средств категории M₁G и что она будет находить новые виды применения в будущем, например в системах помощи при движении задним ходом для прицепов, что позволит получить ощутимые преимущества в плане безопасности. После замечаний и соображений, высказанных экспертами от Австралии, Франции и Швеции, Председатель спросил членов GRVA, приемлемо ли для них существующее положение вещей, т. е. согласны ли Договаривающиеся стороны с тем, что такие системы разрешены и не требуют признания на основании правил. Эксперт от Российской Федерации подвел итоги дискуссии и предложил принять это предложение. GRVA приняла его с поправками (приложение VII). Она поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2019 года. GRVA единогласно согласилась с тем, чтобы отложить передачу этого предложения до ноября 2019 года, поскольку таким образом у Группы будет возможность вновь рассмотреть разногласия экспертов от Германии и Нидерландов в сентябре 2019 года в целях достижения более широкого консенсуса.

XI. Правила № 89 ООН (пункт 10 повестки дня)

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

XII. Правила № 90 ООН (пункт 11 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2018/12
(неофициальные документы GRRF-86-41 и GRRF-86-40)
неофициальный документ GRVA-01-12

58. 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 приняла это предложение и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 5 к поправкам серии 02 к Правилам № 90 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2019 года.

59. Эксперт от КСАОД внес на рассмотрение документ GRVA-01-12 с предложениями по небольшим поправкам к Правилам № 90 ООН с учетом обеспокоенности, выраженной в документе GRRF-86-40. Эксперт от Франции предложил, чтобы поправка к таблице в пункте 5.3.4.1.1 также охватывала транспортные средства категорий L₆ и L₇ (параллельно с транспортными средствами категорий M₁ и N₁). Эксперты от Испании и КСАОД поддержали предлагаемое согласование значений L₆ и L₇ с существующими значениями для M₁ и N₁. Эксперт от КСАОД согласился подготовить пересмотренное предложение для рассмотрения на сессии в сентябре 2019 года.

60. GRVA не получила информации от Специальной группы экспертов по Правилам № 90 ООН (более подробную информацию см. в предыдущем докладе о ходе работы GRRF-86-41).

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

A. Осуществление новых положений Пересмотра 3 Соглашения 1958 года

61. 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. Эксперт от Российской Федерации обратил внимание GRVA на последний слайд презентации WP.29-176-19, касающийся внесения необходимых изменений в карточки сообщений, предусмотренные правилами ООН.

B. Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/11
неофициальные документы WP.29-176-21, GRVA-01-15
и GRVA-01-41

62. Эксперт от Российской Федерации внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/11 с целью урегулировать вопрос, поднятый в документе WP.29-176-19. Эксперт от КСАОД высказал оговорки, поскольку у таможенных органов могут возникнуть вопросы относительно различий между номером официального утверждения и кодом официального утверждения, предлагаемым в этом документе. Эксперт от Испании отметил, что Правила № 90 ООН используются в различных странах, не являющихся Договаривающимися сторонами Соглашения 1958 года, и поэтому вопрос по поводу таможен может быть весьма актуален. Эксперт от Испании заявил, что к документу можно было бы добавить переходные положения. Эксперт от КСАОД отметил, что этот новый подход следует сначала испытать в рыночных условиях, и согласился провести соответствующее исследование. Эксперт от Российской Федерации решил представить пересмотренное предложение для рассмотрения на сессии GRVA в сентябре 2019 года.

63. Эксперт от Испании, являющийся специальным представителем в НРГ по международному официальному утверждению типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС), сообщил о деятельности этой группы. Он напомнил, что WP.29 передал на рассмотрение вспомогательных органов (рабочих групп) WP.29 документ WP.29-176-21. GRVA решила, что Правила № 89 ООН можно было бы добавить в перечень, содержащийся в приложении 4 к Правилам № 0 ООН, при условии, что включение настоящих Правил ООН не потребует их разделения и что НРГ предварительно убедится, что этот шаг не будет иметь негативных административных последствий.

XIV. Выборы должностных лиц (пункт 13 повестки дня)

Документация: (ECE/TRANS/WP.29/1142
ECE/TRANS/WP.29/2018/166)

64. В соответствии с правилом 35 Правил процедуры (TRANS/WP.29/690 с внесенными в него поправками) и решением WP.29, принятым на его сессии в ноябре 2018 года (ECE/TRANS/WP.29/1142, пункт 75), GRVA предложила избрать заместителя(ей) Председателя(ей). Секретариат проинформировал GRVA о том, что он получил две кандидатуры на должности заместителей Председателя. Он также сообщил GRVA о последней поправке к правилам процедуры (ПП), принятой WP.29 на его сессии в ноябре 2018 года (ECE/TRANS/WP.29/2018/166). GRVA избрала г-жу К. Чэнь (Китай) и г-на Т. Онода (Япония) заместителями Председателя GRVA на сессиях 2019 года.

XV. Прочие вопросы (пункт 14 повестки дня)

65. По этому пункту повестки дня обсуждений не проводилось.

Приложение I

[Только на английском языке]

List of informal documents (GRVA-02-...) considered during the session

No.	(Author) Title	Follow-up
1	(Chair) Running order and tentative timetable	A
2	(AEBS) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP29/GRVA/2019/5	F
3	(TF on CS/OTA) Status report of the TF on CS/OTA	F
4	(ISO) ISO 19206-1	F
5	(ISO) ISO 19206-2	F
6	(ISO) ISO 19206-3	F
7	(Italy) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP29/GRVA/2018/9	E
8	(UK) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/8 (RCM)	A
9	(OICA) Future certification of Automated/Autonomous Driving Systems	D
10	(Russian Federation) Proposal for a Supplement to the 11 series of amendments to UN Regulation No. 13 (Heavy Vehicle Braking)	C
11	(France) New validation approaches for automated driving safety	F
12	(Secretariat) Highlights of the 176th WP.29 session and general information	F
13	(VMAD) Status report of the IWG on [VMAD]	D
14	(VMAD) Proposal for Terms of Reference and Rules of Procedures for the IWG on VMAD	D
15- Rev.1	(Secretariat) Updated and consolidated provisional agenda (incl. informal documents submitted until 27 January 2019)	F
16	(VMAD) Explanation on VMAD - questions and answers	F
17	(VMAD) Reference Guidelines for Automated Driving Vehicles	F
18	(IMMA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/2 and ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/3	D
19	(UK) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/4	F
20	(OICA) Data Storage System for Automated Driving (DSSAD)	D
21	(OICA) Proposal for a draft Regulation on DSSAD	D
22	(OICA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/5	F
23	(CLEPA/OICA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 140 (ESC)	F
24	(CLEPA/OICA) Proposal for a draft Supplement to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 79	F
24	(CLEPA/OICA) Proposal for a Supplement to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 79	F
25	(CLEPA/OICA) Proposal for a Supplement to the 01 series of amendments to UN Regulation No. 13-H	F
26	(VMAD) Roadmap and working schedule for VMAD IWG	F
27	(OICA) Future Certification of Automated Driving Systems	D
28	(AEBS) Status report from the IWG on AEBS	F
23	(Secretariat) Agreed amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/12	A
30	(Secretariat) Agreed amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/6	A
31	(Germany) GRVA work priorities - Proposal Draft Structure	F
32	(ISO) The Safety Of the Intended Functionality	F
33	(Germany) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/9	F
34	(Spain) AEROFLEX - For the next Generation of Long Distance Road Transport	F
35	(ACSF) Status report	F
36	(ACSF) Proposal for revised Terms of Reference	D

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
37	(EC) Comments on ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/2	D
38	(EC) Comments on ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/3	D
39	(Secretariat) Agreed amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/5	B
40	(EC) Discussion on the priorities	F
41	(Chair) Informal Working Group on Functional Requirements for Automated and Autonomous Vehicles	D
42	(Japan) Proposal for a new GRVA structure based on ECE/TRANS/WP.29/2019/2	F
43	(China/Japan) Preliminary suggestions for the framework document on automated/autonomous driving	E
44	(Secretariat) Current allocation of the priorities (in ECE/TRANS/WP.29/2019/2) to the IWGs of GRVA	A
45	(Secretariat) Agreed amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/10	A
46	(CS/OTA) Issues identified in connection with the work of the TF on CS/OTA	D
47	(Chair) IWGs of GRVA - Structure and management proposal	F

Notes:

- A Endorsed or adopted without amendment.
- B Endorsed or adopted with amendments or corrections.
- 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.

Приложение II

Распределение приоритетных задач (ECE/TRANS/WP.29/2019/2) между НРГ GRVA

Примечание: Приведенная ниже таблица была составлена и согласована GRVA в конце ее второй сессии в качестве сводки, в которой обобщены комментарии Договаривающихся сторон, сделанные в ходе обсуждений на этой сессии GRVA; ожидается, что эта таблица послужит основой для дальнейших обсуждений на сессии WP.29 в марте 2019 года. В ней представлено распределение приоритетных задач (ECE/TRANS/WP.29/2019/2) между НРГ GRVA и определены примерные сроки их выполнения в качестве ориентира для председателей НРГ. Следует напомнить, что GRVA наделяет НРГ полномочиями на осуществление деятельности, а окончательный круг ведения будет доработан с учетом решений, принятых GRVA после одобрения WP.29.

<i>Задача</i>	<i>Ответственная рабочая группа</i>	<i>Срок выполнения</i>
Рамочный документ по автоматизированным/автономным транспортным средствам	GRVA (с проведением совещаний в формате webex)	2 месяца
Функциональные требования к автоматизированным/автономным транспортным средствам	FRVA* (* работа в рамках бывшего мандата НРГ по АФРУ)	36 месяцев
АСУП	FRVA	12 месяцев
Новые методы оценки/испытания	VMAD** (** работа в соответствии с временным общим мандатом, предложенным в неофициальном документе GRVA-02-14)	[Декабрь 2020 года]
Требования к функциональной безопасности «КЭС»	VMAD	АСУП: 12 месяцев
Кибербезопасность и (беспроводное) обновление программного обеспечения	CS/OTA*** (*** работа в рамках нынешнего мандата, продленного для проведения экспериментального этапа)	12 месяцев
СХДАВ Конкретно для АСУП	FRVA (или подгруппа)	СХДАВ для АСУП: 12 месяцев
Общие положения	Новая группа	Обзор в сентябре 2019 года (прежде чем обсуждать вопросы, касающиеся конкретных данных и информации, следует определить четкие цели и сроки и выявить различия с РДА).

Примечание:

* FRVA – это новая неофициальная рабочая группа по функциональным требованиям к автоматизированным/автономным транспортным средствам.

** VMAD – это новая неофициальная рабочая группа по методу валидации для автоматизированного вождения.

*** CS/OTA – это рабочая группа по кибербезопасности и беспроводному обновлению программного обеспечения.

Приложение III

Согласованные поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/10

На основе документа GRVA-02-45 (см. пункт 36 настоящего доклада)

Поправки к Правилам № 79 ООН

Пункт 5.1.6.1.1 изменить следующим образом:

«5.1.6.1.1 Каждое срабатывание КФРУ... в зависимости от того, какой промежуток времени является более продолжительным.

Когда используется режим мигания, фаза освещения должна быть видна по окончании срабатывания или после него.

В случае срабатывания КФРУ ... оптическому предупреждающему сигналу, указанному выше».

Пункт 5.1.6.2.6 изменить следующим образом:

«5.1.6.2.6 Любое срабатывание ФРУАС сигнализируется водителю с помощью оптического и звукового или тактильного предупреждающего сигнала, который подается не позднее момента срабатывания ФРУАС и продолжает подаваться на протяжении времени срабатывания.

В этих целях для соблюдения требований ... предупреждение о лобовом столкновении)».

Пункт 5.6.4.2.3 изменить следующим образом:

«5.6.4.2.3 Систему можно активировать (режим ожидания) только в результате преднамеренного действия водителя.

Активация водителем ... не менее двух независимых средств.

В случае перехода с типа дороги, категория которой допускает использование АФРУ категории С, на тип дороги, на которой использование АФРУ категории С не допускается, система должна отключаться автоматически (режим "выкл.")».

Пункт 5.6.4.5.6 изменить следующим образом:

«5.6.4.5.6 Система должна быть оснащена ... предупреждения в соответствии с принципами, указанными ниже.

Если по истечении периода продолжительностью не более 3 с после начала процедуры смены полосы и до начала маневра по смене полосы водитель не возобновляет контроль над рулевым управлением, то подается оптический предупреждающий сигнал. Этот сигнал должен быть таким же, как и сигнал, указанный в пункте 5.6.2.2.5 выше.

Предупреждающий сигнал остается включенным до тех пор, пока водитель не возобновит контроль над рулевым управлением или пока система не будет деактивирована либо вручную, либо автоматически согласно пункту 5.6.4.6.8».

Приложение IV

Согласованные поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/6

На основе документа GRVA-02-30 (см. пункт 47 настоящего доклада)

Поправки к Правилам № 140 ООН

Пункт 5.1 изменить следующим образом:

- «5.1 Чтобы транспортные средства соответствовали настоящим Правилам, их оснащают системой ЭКУ, отвечающей функциональным требованиям, указанным в пункте 6, и требованиям к эффективности, перечисленным в пункте 7, в соответствии с процедурами испытаний, указанными в пункте 9, и в условиях испытаний, указанных в пункте 8 настоящих Правил».

Приложение V

Согласованные поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/12

На основе документа GRVA-02-29 (см. пункт 50 настоящего доклада)

Предложение по поправкам к Правилам № 13-Н ООН

Пункт 5.1 изменить следующим образом:

- «5.1 Для того чтобы соответствовать настоящим Правилам, транспортные средства должны быть оснащены системой вспомогательного торможения, отвечающей функциональным требованиям, указанным в пункте 6 настоящих Правил. Соблюдение этих требований должно быть продемонстрировано путем выполнения положений пунктов 8 или 9 настоящих Правил применительно к требованиям в отношении испытаний, указанным в пункте 7 настоящих Правил. В дополнение к требованиям настоящих Правил транспортные средства, оснащенные системой вспомогательного торможения, также должны быть оборудованы АБС в соответствии с техническими требованиями Правил № 13-Н».

Приложение VI

Согласованные поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/7

См. пункт 55 настоящего доклада

Поправки к Правилам № 78 ООН

Включить новый пункт 2.31 следующего содержания:

«2.31 "Сигнал торможения" означает логический сигнал, указывающий тот момент, когда требуется или допускается включение стоп-сигнала, как это предусмотрено в пункте 5.1.17 настоящих Правил».

Включить новый пункт 2.32 следующего содержания:

«2.32 "Система электрического рекуперативного торможения" означает систему торможения, которая в ходе замедления позволяет преобразовывать кинетическую энергию транспортного средства в электрическую и не является частью системы рабочего тормоза».

Включить новый пункт 5.1.17 и подпункты к нему следующего содержания:

«5.1.17 Подача и деактивация сигнала торможения для включения стоп-сигнала(ов), как они определены в Правилах № 53 ООН, осуществляются лишь при следующих условиях:

5.1.17.1 любое приведение в действие рабочего тормоза водителем инициирует сигнал торможения, используемый для включения стоп-сигналов;

5.1.17.2 кроме того, в случае транспортных средств, приводимых в движение исключительно с помощью электрической тяги и оснащенных системами электрического рекуперативного торможения, определенными в пункте 2.32 настоящих Правил, которые создают тормозное усилие при отпуске устройства управления акселератором, сигнал торможения инициируется также в соответствии со следующими предписаниями:

Замедление транспортного средства	Подача сигнала
$\leq 0,7 \text{ м/с}^2$	Сигнал не подается
$> 0,7 \text{ м/с}^2$ и $\leq 1,3 \text{ м/с}^2$	Сигнал может подаваться
$> 1,3 \text{ м/с}^2$	Сигнал подается

Во всех случаях сигнал деактивируется не позднее того момента, когда замедление снижается до значения менее $0,7 \text{ м/с}^2$ ».

Включить сноску * следующего содержания:

«* Во время официального утверждения типа соответствие данному требованию подтверждается изготовителем транспортного средства».

Приложение VII

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/8

На основе документа GRVA-02-08 (см. пункт 56 настоящего доклада)

Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/8

Изменить нумерацию пункта 2.3.4.18 на 2.4.18.

Включить новый пункт 5.7 следующего содержания:

«5.7 Положения для систем МДУ, установленных на транспортных средствах категорий M₁ и N₁.

Любая система МДУ должна удовлетворять требованиям приложения 6».

Изменить нумерацию пункта 5.6.5 на 5.7.1 и изложить его в следующей редакции:

«5.7.1 Транспортные средства категорий M₁ и N₁, отвечающие требованиям категории G, могут оснащаться ДУМ при условии, что система удовлетворяет нижеследующим требованиям:».

Изменить нумерацию пунктов 5.6.5.1–5.6.5.6 на 5.7.1.1–5.7.1.6 соответственно.

Изменить нумерацию пункта 5.6.5.7 на 5.7.1.7 и изложить его в следующей редакции:

«5.7.1.7 Установленный максимальный рабочий диапазон ДУМ (S_{RCMmax}) не должен превышать 6 м».

Изменить нумерацию пунктов 5.6.5.8–5.6.5.10 на 5.7.1.8–5.7.1.10 соответственно.

Изменить нумерацию пунктов 5.6.5.11 и 5.6.5.12 и изложить их в следующей редакции:

«5.7.1.11 Данные о системе

Вместе с пакетом документации, требуемой в соответствии с приложением 6 к настоящим Правилам, во время официального утверждения типа технической службе должны быть предоставлены следующие данные:».

Изменить нумерацию пунктов 5.6.5.12.1–5.6.5.12.3 на 5.7.1.11.1–5.7.1.11.3 соответственно.

Исключить пункт 5.6.5.13.

Изменить нумерацию пунктов 5.6.5.13.1–5.6.5.13.2 на 5.7.1.12–5.7.1.13 соответственно.

Изменить нумерацию пункта 5.6.5.13.3 на 5.7.1.14 и изложить его в следующей редакции:

«5.7.1.14 Если транспортное средство останавливается, обнаружив препятствие в зоне совершения маневра, то последующее возобновление работы должно быть возможно только после подтверждения водителем. На любое следующее препятствие, обнаруженное затем в зоне совершения маневра, транспортное средство должно реагировать так, как это предусмотрено в пункте 5.7.1.13».

Изменить нумерацию пункта 5.6.5.5.13.4 на 5.7.1.15.

Изменить нумерацию пункта 5.6.5.5.13.5 на 5.7.1.16 и изложить его в следующей редакции:

«5.7.1.16 При активированной функции ДУМ транспортное средство должно обнаруживать факт въезда транспортного средства в любое из мест, перечисленных в пункте 5.7.1.12. В таком случае транспортное средство должно немедленно остановиться, а функция ДУМ должна быть деактивирована».

Изменить нумерацию пунктов 5.6.5.13.6–5.6.5.13.7 на 5.7.1.17–5.7.1.18 соответственно.

Изменить нумерацию пункта 5.6.5.13.8 на 5.7.1.19 и изложить его в следующей редакции:

«5.7.1.19 Если транспортное средство достигает или превышает максимальное общее пройденное расстояние, установленное в пункте 5.7.1.17, то транспортное средство должно немедленно остановиться, а функция ДУМ должна быть деактивирована. После этого должна быть исключена возможность реактивации ДУМ до истечения не менее 1 минуты. Водитель оповещается об этом по крайней мере на устройстве дистанционного управления».

Включить новый пункт 5.7.1.20 следующего содержания:

«5.7.1.20 Изготовитель предоставляет технической службе документацию и свидетельства о соблюдении положений пунктов 5.7.1.12, 5.7.1.13 и 5.7.1.16. Состав этой информации рассматривается и согласовывается технической службой и изготовителем транспортного средства».