



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования  
правил в области транспортных средств****Сто девяносто третья сессия**

Женева, 25–28 июня 2024 года

Пункт 4.8.7 предварительной повестки дня

**Соглашение 1958 года:****Рассмотрение проектов поправок к существующим  
правилам ООН, представленных GRVA****Дополнение 11 к поправкам серии 03 к Правилам № 79  
ООН (оборудование рулевого управления)****Представлено Рабочей группой по автоматизированным/  
автономным и подключенным транспортным средствам\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен Рабочей группой по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) на ее восемнадцатой сессии (см. ECE/TRANS/WP.29/GRVA/18, пункты 35 и 85). В его основу положены документы ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/21 с поправками, содержащимися в документе GRVA-18-51, и ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/10 с поправками, содержащимися в документе GRVA-18-32. Этот текст представлен Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету (AC.1) для рассмотрения на их сессиях в июне 2024 года.

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2024 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2024 год (A/78/6 (разд. 20), таблица 20.5), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



*Введение* изменить следующим образом:

## «Введение

...с неожиданно появившимся на дороге препятствием или наезда на него.

Развитие технологий привело к появлению автоматизированных систем вождения (АСВ), способных управлять транспортным средством без участия водителя-человека. В этой связи на первом этапе в настоящие Правила были внесены изменения, позволяющие предоставлять официальное утверждение таких транспортных средств с АСВ, которые оборудованы также и органами ручного управления. Предполагается, что в режиме ручного управления технические требования могут применяться так же, как и в случае обычного транспортного средства. В режиме же автоматизированного вождения важно, чтобы к каналам передачи данных, связывающим между собой АСВ и оборудование рулевого управления, надлежащим образом применялись требования приложения 6 и чтобы в условиях отсутствия водителя АСВ могла обнаруживать любые неисправности, связанные с оборудованием рулевого управления, и/или получать информацию о них. Важно также, чтобы АСВ разрешалось оказывать воздействие на оборудование рулевого управления только при условии соответствия АСВ нормативным требованиям, действующим в географическом(их) районе(ах), где допускается ее использование. На втором этапе Правила будут доработаны таким образом, чтобы обеспечить возможность официального утверждения таких автоматизированных транспортных средств, которые не оснащены органами ручного управления либо имеют только органы ручного управления, предназначенные для использования в ограниченных условиях, например, при ремонте автомобиля.

Ранее предполагалось, что технология будущего позволит также воздействовать на механизм рулевого управления или контролировать его функционирование при помощи датчиков, равно как и сигналов, инициируемых не только на борту транспортного средства, но и извне. В этой связи высказывался ряд обеспокоенностей по поводу ответственности за исходный контроль за транспортным средством и отсутствия каких-либо согласованных на международном уровне протоколов передачи данных применительно к не находящимся на борту или внешним средствам, контролирующим функционирование оборудования рулевого управления. Поэтому Правила не допускают повсеместного официального утверждения систем, включающих функции, посредством которых контроль за рулевым управлением может осуществляться при помощи внешних сигналов, передаваемых, например, с придорожных радиомаяков или активных датчиков, смонтированных в полотне дороги, если только эти функции не соответствуют определению АСВ. Такие системы, которые не требуют присутствия водителя, но и не являются АСВ, определяются в качестве «автономных систем рулевого управления».

Настоящими Правилами также не допускается...»

*Включить новый пункт 1.2.4* следующего содержания:

- «1.1 Настоящие Правила применяются к оборудованию рулевого управления транспортных средств категорий М, N и O<sup>1</sup>.
- 1.2 Настоящие Правила не применяются к:
  - 1.2.1 оборудованию рулевого управления с полностью пневматическим приводом;
  - 1.2.2 автономным системам рулевого управления, как они определены в пункте 2.3.3;
  - 1.2.3 системам рулевого управления, которые в силу своих функций определяются как системы АФРУ категории В2, D или E

<sup>1</sup> В соответствии с определениями, содержащимися в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.7, пункт 2 — <https://unece.org/transport/standards/transport/vehicle-regulations-wp29/resolutions>.

в пунктах 2.3.4.1.3, 2.3.4.1.5 или 2.3.4.1.6 соответственно до тех пор, пока конкретные положения для этих систем не будут включены в настоящие Правила;

- 1.2.4 транспортным средствам категорий М и N, которые не оборудованы органами ручного управления, предназначенными для использования в условиях нормальной эксплуатации».

Пункт 2.3.1 изменить следующим образом:

- «2.3.1 “*Орган рулевого управления*” означает часть рулевого оборудования, которая включается напрямую водителем и служит для управления им и которая, а также может приводиться в действие с помощью или без помощи непосредственного воздействия со стороны водителя (например, в результате срабатывания современной системы содействия водителю в осуществлении рулевого управления или АСВ). К оборудованию рулевого управления, в котором рулевые усилия частично или полностью обеспечиваются за счет мускульной силы водителя, относятся все элементы, в которых рулевое усилие преобразуется при помощи механических, гидравлических или электрических устройств;».

Пункт 2.3.3 изменить следующим образом:

- «2.3.3 “*Автономная система рулевого управления*” означает систему, не являющуюся АСВ и включающую функцию, предусмотренную комплексной системой электронного контроля, благодаря которой транспортное средство направляется по установленной траектории или изменяет траекторию своего движения в ответ на сигналы, инициируемые и передаваемые источником, не находящимся на борту транспортного средства. Водитель необязательно сохраняет исходный контроль за транспортным средством;»

Пункты 2.4.8 и 2.4.9 изменить следующим образом:

- «2.4.8 “*Дистанционно управляемая парковка (ДУП)*” означает АФРУ категории А, активируемую водителем и выполняющую парковочный маневр или маневрирование на низкой скорости. Активация производится в непосредственной близости от транспортного средства или состава транспортных средств.
- 2.4.9 “*Указанный максимальный рабочий диапазон ДУП ( $S_{RCPmax}$ )*” означает максимальное расстояние между ближайшей точкой механического транспортного средства либо контура обоих транспортных средств в случае состава транспортных средств и устройством дистанционного управления или, в качестве альтернативного варианта, водителем (в случае систем, основанных на детекции положения и перемещения водителя), на которое рассчитана АФРУ».

Пункт 5.6.1.2.10, включить следующий текст:

- «5.6.1.2.10 В том случае, если ДУП предназначена для эксплуатации в сочетании с прицепом, изготовитель должен продемонстрировать технической службе следующее:
- каким образом обеспечивается безопасность этой операции;
  - каким образом обеспечивается  $S_{RCPmax}$  для прицепов разной длины;
  - каким образом обеспечивается зондирование при наличии прицепа; и
  - каким образом реализованы дополнительные возможности зондирования (если это применимо)».

Включить новые пункты 2.10, 2.11 и 2.11.1 следующего содержания:

- «2.10 (зарезервировано)
- 2.11 “Автоматизированная система вождения (АСВ)” означает совокупность аппаратных и программных компонентов транспортного средства, способных полноценно выполнять динамическую задачу управления (ДЗУ) на постоянной основе.
- 2.11.1 “Динамическая задача управления (ДЗУ)” означает выполнение в реальном времени оперативных и тактических функций, необходимых для управления транспортным средством».

Пункт 5.1.3 изменить следующим образом:

- «5.1.3 Орган рулевого управления должен поворачиваться в том направлении, куда осуществляется поворот транспортного средства, и должна обеспечиваться постоянная взаимосвязь между перемещением органа рулевого управления и углом поворота транспортного средства. Эти требования не применяются к системам, включающим функцию автоматического рулевого управления или функцию корректировочного рулевого управления, к рулевому управлению, осуществляемому под контролем АВС, а также к ВРУ.

Применение этих требований также может быть необязательным в случае полноприводных систем рулевого управления, когда транспортное средство стоит неподвижно, при осуществлении маневров на низкой скорости, не превышающей 15 км/ч, и когда на систему не подается электроэнергия».

Включить новые пункты 5.8, 5.8.1, 5.8.2, 5.8.2.1, 5.8.3 и 5.8.3.1 следующего содержания:

- «5.8 Особые положения для транспортных средств, оснащенных автоматизированной системой вождения
- Оборудование рулевого управления любого транспортного средства, оснащенного автоматизированной системой вождения, отличной от автоматизированной системы удержания в полосе, определение которой соответствует Правилам № 157 ООН, должна отвечать следующим требованиям.
- 5.8.1 АСВ может осуществлять контроль за оборудованием рулевого управления транспортного средства при условии, что конструкция АСВ отвечает предписаниям соответствующих национальных и/или международных технических правил и соответствующего национального законодательства, которым регулируется ее работа, а также при условии, что ввиду ограничений, накладываемых с помощью технических средств, включение АСВ возможно только на той(тех) юрисдикционной(ых) территории(ях), где действуют эти предписания. Соблюдение этого требования подтверждается изготовителем при подаче заявки на официальное утверждение.
- 5.8.2 Соответствие применимым требованиям к эффективности, предусмотренным настоящими Правилами ООН, при включенной АСВ должно быть продемонстрировано в соответствии с приложением 6.
- 5.8.2.1 Линии передачи, связывающие между собой АСВ и оборудование рулевого управления (за исключением самой АСВ), должны удовлетворять требованиям, изложенным в приложении 6.
- 5.8.3 Когда АСВ включена, ей должна передаваться информация о выявленных неисправностях, указанных в пункте 5.4 настоящих Правил ООН.

- 5.8.3.1 Независимо от положений пункта 5.4.1.1, неисправности, которые нарушают функцию рулевого управления и которые в условиях ручного управления могут быть обнаружены водителем по вибрации в системе рулевого управления или увеличению рулевого усилия, должны обнаруживаться системой рулевого управления, а информация о них должна передаваться в АСВ, за исключением случаев, когда сама АСВ способна обнаруживать или выявлять наличие таких неисправностей».

*Приложение 1, включить новый пункт 5.6 следующего содержания:*

- «5.6 Транспортное средство оборудована АСВ: да/нет»
-