



Экономический и Социальный Совет

Distr.: General
26 August 2022
Russian
Original: English

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

Тринадцатая сессия

Женева, 23–27 мая 2022 года

Записка Председателя о совещании Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам, проведенном вместо ее тринадцатой сессии

Содержание

	Пункты	Стр.
I. Участники	1–3	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	4–5	3
III. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в марте 2022 года (пункт 2 повестки дня)	6	4
IV. Искусственный интеллект в транспортных средствах (пункт 3 повестки дня)	7–10	4
V. Автоматизированные/автономные и подключенные транспортные средства (пункт 4 повестки дня)	11–44	4
A. Результаты работы неофициальной рабочей группы по функциональным требованиям для автоматизированных и автономных транспортных средств	11–15	4
B. Результаты работы неофициальной рабочей группы по методам валидации для автоматизированного вождения	16–22	5
C. Результаты работы неофициальной рабочей группы по регистратору данных о событиях/системам хранения данных для автоматизированного вождения	23–27	5
D. Правила ООН, касающиеся автоматизированных систем удержания в полосе движения	28–33	6
E. Координация работы по автоматизации между рабочими группами (РГ)	34–38	7
F. Прочие вопросы	39–44	7



VI.	Подключенные транспортные средства (пункт 5 повестки дня)	45–69	8
A.	Кибербезопасность и защита данных	45–52	8
B.	Вопросы, касающиеся обновлений программного обеспечения и беспроводной связи	53	10
C.	Передача данных и коммуникационные возможности транспортных средств	54–65	10
D.	Прочие вопросы	66–69	11
VII.	Усовершенствованные системы помощи водителю и Правила № 79 ООН (пункт 6 повестки дня)	70–73	11
A.	Усовершенствованные системы помощи водителю	70–71	11
B.	Правила № 79 ООН (оборудование рулевого управления)	72	11
C.	Прочие вопросы	73	12
VIII.	Система автоматического экстренного торможения (пункт 7 повестки дня)	74–79	12
IX.	Правила ООН №№ 13, 13-Н, 139 и 140 и ГТП № 8 ООН (пункт 8 повестки дня)	80–91	12
A.	Электронный контроль устойчивости	80–82	12
B.	Электромеханические тормоза	83–87	13
C.	Пояснения	88–91	13
X.	Торможение мотоциклов (пункт 9 повестки дня)	92–96	14
A.	Глобальные технические правила № 3 ООН	92–94	14
B.	Правила № 78 ООН	95–96	14
XI.	Правила № 90 ООН (пункт 10 повестки дня)	97	14
XII.	Обмен мнениями по вопросу о руководящих принципах и соответствующих национальных мероприятиях (пункт 11 повестки дня)	98	15
XIII.	Пересмотр 3 Соглашения 1958 года (пункт 12 повестки дня)	99–101	15
A.	Осуществление соответствующих положений Пересмотра 3 Соглашения 1958 года	99–100	15
B.	Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства	101	15
XIV.	Прочие вопросы (пункт 13 повестки дня)	102–110	15
A.	Организация совещаний	102–108	15
B.	Прочие вопросы	109	16
C.	Выражение признательности	110	16

Приложения

I	Перечень неофициальных документов (GRVA-13-...), рассмотренных в ходе сессии	17
II	Перечень неофициальных рабочих групп, подотчетных GRVA (по состоянию на май 2022 года)	18
III	Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/11	20

I. Участники

1. Рабочая группа по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) провела свое совещание, которое было организовано из Женевы, 23–27 мая 2022 года. С согласия делегаций на этом заседании, проводившемся только на английском языке, синхронный перевод не обеспечивался. Совещание проходило под председательством г-жи Чуньмэй Чэнь (Китай) 23 мая 2022 года (утреннее заседание) и г-на Р. Дамма (Германия) в остальные дни недели. В соответствии с правилом 1 правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690/Rev.2) в его работе участвовали эксперты от следующих стран: Австралии, Австрии, Бразилии, Венгрии, Германии, Дании, Индии, Ирландии, Испании, Италии, Канады, Китая, Люксембурга, Малайзии, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Республики Корея, Российской Федерации, Румынии, Сингапура, Словакии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (СК), Соединенных Штатов Америки (США), Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии. Кроме того, в работе сессии принял участие эксперт от Европейской комиссии (ЕК).

2. В работе сессии также приняли участие эксперты от следующих неправительственных (НПО) и международных организаций: Американского совета по автомобильной политике (АСАП), Ассоциации по ограничению выбросов автомобилями с помощью каталитических нейтрализаторов (АВАКН), Партнерства «Архитектура открытых систем для автомобильной отрасли» (АВТОСАР), Европейской ассоциации по вопросам электромобильности (АВЕРЕ), Европейской ассоциации производителей сельскохозяйственных машин (СЕМА), Международного комитета по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТОТ), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД/МЕМА/ЯАПАД), Европейской ассоциации гаражного оборудования (ЕГЕА), Европейской ассоциации производителей двигателей внутреннего сгорания (ЕВРОМОТ), Европейской технической ассоциации по вопросам шин и ободьев колес (ЕТОПОК), Европейского совета по транспортной безопасности (ЕСТБ), Федерации европейских предприятий по производству фрикционных материалов (ФЕПФМ), Международной автомобильной федерации (ФИА), Международной федерации дистрибьютеров автомобильных компонентов (ФИГИЭФА), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной организации по стандартизации (ИСО), Международного союза электросвязи (МСЭ), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), «CAE интернэшнл», Ассоциации по обеспечению США энергией в будущем (САФЕ), Беспилотной коалиции за безопасные улицы и Всемирной ассоциации производителей велосипедов (ВБИА). По приглашению Председателя и секретариата в работе совещания приняли участие два эксперта — один из компании «Амазон» и один из компании «Айнрайд».

3. Открывая заседание, Председатель приветствовала 50 делегатов, присутствующих в зале заседаний, и делегатов, подключившихся дистанционно.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/13
неофициальные документы GRVA-13-01/Rev.1 и GRVA-13-02

4. GRVA рассмотрела предварительную повестку дня, подготовленную к текущей сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/13). GRVA утвердила ее с учетом удаления ссылки на документ ECE/TRANS/WP.29/2022/56 в том виде, в каком она воспроизведена в документе GRVA-13-02, со ссылками на все неофициальные документы, поступившие до 23 мая 2022 года. (Все неофициальные документы перечислены в приложении I к настоящему докладу. В приложении II содержится перечень неофициальных рабочих групп (НРГ), подотчетных GRVA.)

5. GRVA отметила предпринятые секретариатом усилия по достижению договоренностей в целях максимального учета различий часовых поясов, в которых находятся присутствующие эксперты. GRVA утвердила также порядок рассмотрения пунктов повестки дня (документ GRVA-13-01/Rev.1).

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

Документация: (ECE/TRANS/WP.29/1164)
неофициальный документ GRVA-13-03

6. Секретарь представил документ GRVA-13-03, содержащий упоминание некоторых основных вопросов, рассмотренных на сессии WP.29 в марте 2022 года и имеющих отношение к GRVA. Секретарь сообщил, что более подробные данные содержатся в докладе о работе сессии ECE/TRANS/WP.29/1164. GRVA приняла к сведению сообщение секретариата.

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

Документация: неофициальный документ GRVA-13-04

7. Секретарь представил документ GRVA-13-04, в котором обобщены итоги двух рабочих совещаний по искусственному интеллекту (ИИ) и правилам в области транспортных средств, проведенных GRVA в марте и мае 2022 года. Он пояснил, что в документе содержатся соответствующие определения, примеры использования ИИ в автомобилестроении и предложение от представителей отрасли, касающееся возможных способов расширения масштабов нового метода оценки/испытания (НМОИ), разработанного НРГ по методам валидации для автоматизированного вождения (ВМАД). Эксперт от КСАОД подробно изложил содержание предложения, подготовленного представителями отрасли.

8. Эксперт от МОПАП сообщил, что его делегация представит дополнительные предложения по формулировкам и поправкам к документу для рассмотрения на сессии в сентябре 2022 года.

9. GRVA решила продолжать работу над документом GRVA-13-04 до своей сессии в сентябре 2022 года и постановила, что, хотя вопрос об этом еще не рассматривался, третье рабочее совещание по этой теме при необходимости может быть проведено в сентябре 2022 года.

10. GRVA предложила секретариату в июне 2022 года проинформировать АС.2 о текущей работе по данному вопросу (GRVA-13-04).

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

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

Документация: неофициальные документы GRVA-13-36 и GRVA-13-37

11. Эксперт от Соединенных Штатов Америки, являющийся сопредседателем НРГ по ФРАВ, представил информацию о ходе работы до настоящего времени (GRVA-13-37). Он напомнил о целостном подходе, разработанном Группой. Также он подробно рассказал о деятельности группы в области разработки подхода к проверяемым критериям на основе домена штатной эксплуатации (ДШЭ), разработки недирективных эксплуатационных требований к динамическим задачам

управления (ДЗУ), рассмотрения моделей безопасности в качестве основы для проверки выполнения требований, обзора связанных с безопасностью потребностей других участников дорожного движения (ДУДД), соотношения риска и выгоды от внешней сигнализации, разработки подхода к обеспечению взаимодействия с ДУДД на основе обнаружения и реагирования на объекты и события (ОРОС), конфигурирования АСВ, введения вариантов использования и пользовательских ролей в контекст для человеко-машинного интерфейса (ЧМИ), требований к обеспечению безопасности пользователей, а также в области завершения сбора данных для НРГ по регистратору данных о событиях/системам хранения данных для автоматизированного вождения (РДС/СХДАВ).

12. GRVA просила секретариат представить документ GRVA-13-36 (нынешний проект Руководства и рекомендаций, касающихся требований безопасности для автоматизированных систем вождения) WP.29 на его сессии в июне 2022 года для информации.

13. GRVA обсудила продление мандата НРГ по ФРАВ до июня 2024 года.

14. GRVA также обсудила возможные результаты работы и решила, что группа завершит выполнение своих текущих задач в течение первых 12 месяцев действия продленного мандата. GRVA просила Председателя и секретариат подготовить проект предложения по поправкам к Рамочному документу по автоматизированным/автономным транспортным средствам (РДАТС), в котором будут подробно описаны запланированные этапы работы НРГ по ФРАВ в рамках продленного мандата и приведен предварительный прогноз на последующее время.

15. По итогам обсуждений GRVA решила обратиться к АС.2 и WP.29 на их сессиях в июне 2022 года с просьбой продлить мандат НРГ по ФРАВ до июня 2024 года.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2022/57
ECE/TRANS/WP.29/2022/58
неофициальные документы GRVA-13-35 и GRVA-13-38

16. Эксперт от Канады, являющийся сопредседателем НРГ по методам валидации для автоматизированного вождения (ВМАД), проинформировал GRVA о ходе работы группы (GRVA-13-38). Он сообщил GRVA о назначении нового сопредседателя НРГ по ВМАД и выразил благодарность бывшему сопредседателю г-ну Т. Онода (Япония). Эксперт также подробно представил текущее состояние и результаты работы НРГ по ВМАД. Он сообщил о сотрудничестве между НРГ по ФРАВ и НРГ по ВМАД и о предложении сопредседателей относительно следующих этапов работы группы.

17. GRVA рассмотрела документ GRVA-13-35 (Новый метод оценки/испытаний для автоматизированного вождения (НМОИ) — Руководство по валидации автоматизированной системы вождения (АСВ)), включенный в документ ECE/TRANS/WP.29/2022/58). Эксперт от Канады пояснил, что в документ потребуется внести окончательные изменения, и провел обсуждение возможного процесса внесения изменений в последний момент. GRVA отметила, что делегации постараются учесть внесенные в последний момент изменения, с тем чтобы провести голосование на сессии WP.29 в июне 2022 года.

18. GRVA в принципе одобрила документ GRVA-13-35 и поручила секретариату представить этот документ (и последующие редакционные исправления, если таковые появятся) WP.29 для одобрения на его сессии в июне 2022 года.

19. GRVA обсудила возможную будущую деятельность группы и решила, что группа завершит выполнение своих текущих задач в течение первых 12 месяцев действия мандата.

20. GRVA просила Председателя и секретариат подготовить проект предложения по поправкам к РДАТС, в котором будут подробно описаны запланированные этапы

работы НРГ по ВМАД в рамках продленного мандата и приведен предварительный прогноз на последующее время.

21. GRVA решила обратиться к AC.2 и WP.29 на их сессиях в июне 2022 года с просьбой продлить мандат НРГ по ВМАД до июня 2024 года.

22. GRVA вновь утвердила документ ECE/TRANS/WP.29/2022/57 без изменений для рассмотрения и одобрения на сессии WP.29 в июне 2022 года.

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

Документация: неофициальные документы GRVA-13-06 и GRVA-13-21

23. Эксперт от Соединенных Штатов Америки, являющаяся сопредседателем НРГ по РДС/СХДАВ, представила GRVA обновленную информацию о последних достижениях группы (GRVA-13-21). Она напомнила о мандате группы (ECE/TRANS/WP.29/1147, приложение VII) и о различии, проведенном между РДС и СХДАВ. Она отметила, что с момента своего создания в 2019 году группа провела 56 совещаний.

24. Эксперт напомнила, что в ноябре 2019 года группа подготовила документ WP.29-179-19, разъясняющий назначение РДС и СХДАВ, и пояснила, что группа рассмотрит возможность его пересмотра. Она сообщила, что группа собрала информацию о позициях государств, воспроизведенную в документе GRVA-13-06, и в настоящее время обобщает передовой опыт. Она подчеркнула, что группа все еще обсуждает цель СХДАВ, причем одни эксперты предпочитают сосредоточиться на производительности самой системы, а другие рассматривают дополнительные цели, такие как реконструкция дорожно-транспортных происшествий и определение ответственности.

25. Эксперт от МОПАП отметил, что некоторые договаривающиеся стороны рассматривают возможность включить требование о дополнительных точках данных. Он заявил, что работа еще продолжается и было бы предпочтительно продолжить обсуждение и выработать согласованный подход.

26. Эксперт от Франции пояснил, что национальные материалы этой страны, скорее всего, придется пересмотреть, основываясь на опыте, накопленном в ходе применения правил ООН №№ 157 и 160.

27. GRVA высоко оценила доклад о ходе работы НРГ по регистратору данных о событиях/системам хранения данных для автоматизированного вождения (РДС/СХДАВ).

Д. Правила ООН, касающиеся автоматизированных систем удержания в полосе движения

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2022/59
неофициальные документы GRVA-13-43/Rev.2, GRVA-13-44, GRVA-13-48/Rev.1 и GRVA-13-49

28. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии сообщил об итогах работы специальной группы заинтересованных экспертов по Правилам № 157 ООН (GRVA-13-44). Он пояснил, что в документе ECE/TRANS/WP.29/2022/59 группа рассмотрела открытые вопросы, а именно: область применения и требования в отношении возможности изменения полосы движения для систем, работающих на скорости свыше 60 км/ч, положения о преднамеренном пересечении полосы движения и пересечении с целью уклонения, дополнительные элементы СХДАВ, подлежащие регистрации в связи с изменением полосы движения, переходные положения, а также провела окончательный пересмотр приложения, в том

числе положений об испытаниях, и представила дальнейшие разъяснения текста, что нашло отражение в документе GRVA-13-43. Он также рассказал о возможных будущих мероприятиях группы, в частности о разработке документа, касающегося толкования Правил № 157 ООН, по образцу документов, разработанных для правил ООН №№ 155 и 156.

29. Эксперт от Соединенных Штатов Америки, являющаяся сопредседателем НРГ по РДС/СХДАВ, отметила, что группа рассмотрела положения СХДАВ, приведенные в документе, и предложила поправки.

30. Эксперт от МОПАП приветствовал обновления, подготовленные группой. Он отметил, что у его делегации осталось несколько незначительных вопросов, которые необходимо будет рассмотреть.

31. Эксперт от Соединенных Штатов Америки посоветовала рассмотреть последние оставшиеся вопросы в течение недели.

32. GRVA продолжила обмен мнениями по поводу разъяснений к предложенному тексту новой серии поправок к Правилам № 157 ООН и в течение недели рассмотрела документы GRVA-13-43, GRVA-13-43/Rev.1 и GRVA-13-43/Rev.2. Секретариат подготовил сводный вариант (GRVA-13-48 и GRVA-13-48/Rev.1), в который группа внесла поправки в последний день заседания.

33. GRVA приняла документ GRVA-13-49 и поручила секретариату представить его в качестве документа ECE/TRANS/WP.29/2022/59/Rev.1 для рассмотрения WP.29 и AC.1 и голосования на их сессиях в июне 2022 года.

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

Документация: неофициальный документ GRVA-13-18

34. GRVA приняла к сведению представленную секретарем в рамках пункта 2 повестки дня информацию относительно рекомендаций AC.2 и соответствующих решений WP.29, касающихся внешней сигнализации для автоматизированных транспортных средств.

35. В ответ на просьбу WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1164, пункт 30) GRVA подробно обсудила способы проведения пересмотра правил ООН и ГТП ООН в отношении ACB.

36. Эксперт от МОПАП представил свои соображения, а также шаблон (в документе GRVA-13-18), который можно использовать для проведения такого пересмотра.

37. Эксперт от Франции вызвался возглавить и координировать работу по отбору правил ООН, глобальных технических правил ООН и предписаний ООН, имеющих отношение к автоматизированным системам вождения, при поддержке представителя Китая, который заявил о своей готовности активно участвовать и внести вклад в эту работу.

38. GRVA решила представить AC.2 и WP.29 проект дорожной карты по автоматизированному вождению, предложенный МОПАП и КСАОД и содержащийся в документе GRVA-13-18, поскольку он может послужить основой для обсуждения вопроса о продлении мандатов НРГ по ФРАВ и НРГ по ВМАД.

Е. Прочие вопросы

Документация: неофициальные документы GRVA-13-07, GRVA-13-18 и GRVA-13-34

39. Эксперт от МОПАП представил документ GRVA-13-18. Он объяснил, что на нынешнем этапе технологических разработок автоматизированные системы вождения уже близки к выходу на рынок. Он отметил, что, с одной стороны, текущая

деятельность государств создает возможности для проведения испытаний с целью наработать опыт эксплуатации АСВ, однако, с другой стороны, существует риск несогласованности этой деятельности. Эксперт призвал к созданию схемы сертификации для АСВ. Он отметил, что отсутствие правовой определенности приведет к задержкам в процессе вывода на рынок. Он предложил GRVA обозначить конец 2025 года в качестве срока внедрения глобальной схемы сертификации АСВ. Эксперт разъяснил преимущества разработки согласованных требований на уровне Организации Объединенных Наций и отметил важность разработки стратегии во избежание фрагментации регулирования.

40. Эксперт от Канады поинтересовался у МОПАП, принята ли предложенная цель (конец 2025 года) консенсусом среди ее членов или же она была предложена лишь несколькими членами из конкретного региона.

41. Эксперт от МОПАП напомнил, что в состав МОПАП входит 37 членов, представляющих все континенты, и подтвердил, что предложенная цель является консенсусной позицией всех ее членов из разных стран мира. Он предложил довести эту цель до сведения WP.29 и придерживаться ее.

42. GRVA подытожила, что на сессии АС.2 в июне 2022 года Комитет будет проинформирован о предложении в отношении будущего графика, представленном МОПАП и КСАОД, и что это предложение найдет отражение в процессе обсуждения обновленного варианта РДАТС.

43. По просьбе некоторых делегатов GRVA эксперт от ИСО передал копии двух стандартов этой организации (GRVA-13-07, а также GRVA-13-11, GRVA-13-12, GRVA-13-13 и GRVA-13-14, представленные в рамках пункта 5 с) повестки дня). GRVA поблагодарила ИСО за усилия по информированию GRVA о своей деятельности.

44. Эксперт от МСЭ, являющийся Председателем целевой группы Международного союза электросвязи (МСЭ) по использованию искусственного интеллекта для помощи водителю и автоматизированного вождения, поделился информацией о ходе работы группы. Он представил доклад о протоколе данных по безопасности автоматизированного вождения и об этических и правовых аспектах постоянного мониторинга (GRVA-13-34). GRVA приветствовала представленную обновленную информацию и напомнила, что доклад о ходе работы НРГ по ВМАД включает информацию о сотрудничестве между целевой группой и подгруппой 3 НРГ по ВМАД. Эксперт от МОПАП отметил раздел доклада, посвященный толкованию статьи 34 bis Венской конвенции 1968 года о дорожном движении и содержащий утверждение о том, что принятие новой статьи 34 bis может привести к нежелательным последствиям и повлиять на потенциальные ожидания в отношении автоматизированных транспортных средств. Эксперт от МОПАП пояснил, что у членов организации другое мнение по этому вопросу. Эксперт от МСЭ пояснил, что указанное толкование статьи 34 bis является не позицией МСЭ, а мнением участников совещания целевой группы.

VI. Подключенные транспортные средства (пункт 5 повестки дня)

A. Кибербезопасность и защита данных

Документация: неофициальные документы GRVA-13-16, GRVA-13-26, GRVA-13-27, GRVA-13-28/Rev.1, GRVA-13-29 и GRVA-13-31

45. Эксперт от Японии, являющийся соорганизатором (совместно с секретариатом) 10 рабочих совещаний по осуществлению Правил № 155 ООН, сообщил о последних мероприятиях (GRVA-13-16). Он выделил один из ключевых вопросов, обсуждавшихся на рабочих совещаниях по СОКиБ и касающихся сотрудничества между двумя производителями или продажи продукции под несколькими марками.

GRVA поблагодарила Японию и секретаря за работу по наращиванию потенциала и обеспечению поддержки единообразного применения Правил.

46. GRVA подчеркнула важность деятельности, направленной на поддержку единообразного применения Правил ООН договаривающимися сторонами и обеспечивающей обмен мнениями между органами по официальному утверждению типа. GRVA обратила также внимание на ограниченную пригодность виртуальных совещаний для подобной деятельности и призвала организаторов рассмотреть возможность проведения некоторых сессий в очном формате. Кроме того, GRVA отметила, что результаты этой работы могут стать основой для будущих поправок к документу, касающемуся толкования Правил № 155 ООН.

47. Эксперт от МОПАП приветствовал эту деятельность и предложил рассмотреть возможность участия представителей отрасли, в случае если некоторые сессии будут открыты для такого участия. GRVA решила рассмотреть организационную модель, которая применялась в ходе первой сессии, состоявшейся 8 июля 2021 года.

48. Эксперт от Китая представил документ GRVA-13-31, содержащий разъяснения в отношении ведущейся в Китае деятельности по разработке национального стандарта на основе Правил № 155 ООН, и в отношении трудностей, связанных с отсутствием в Правилах критериев прохождения/непрохождения испытания, и отметил, что Китаю сложно проводить групповую оценку в соответствии с предписаниями пункта 5.3 Правил при отсутствии доступа к базе данных для обмена документацией об официальном утверждении типа (ДЕТА).

49. Эксперт от Соединенных Штатов Америки указал на документ ECE/TRANS/WP.29/2022/60 и предложил при необходимости доработать его, чтобы снять обеспокоенность Китая.

50. GRVA решила ответить на выраженную Китаем обеспокоенность и постановила провести техническое рабочее совещание по осуществлению положений о кибербезопасности в рамках Соглашения 1958 года и Соглашения 1998 года по подобию тех совещаний, которые были проведены ранее и касались осуществления Правил № 155 ООН. GRVA предложила Японии и секретарю провести это совещание в виртуальном формате и только на английском языке. GRVA выразила надежду получить доклад по этому рабочему направлению на своей сессии в сентябре 2022 года.

51. Эксперт от «CAE интернэшнл» внес на рассмотрение документ GRVA-13-28/Rev.1, в котором представлены документы GRVA-13-26 и GRVA-13-29, предложено обновить ссылки на документ ISO/SAE 21343 в документе, касающемся толкования, а также предложено внести в Правила № 155 ООН уточнения в отношении аутентификации сообщений Глобальной навигационной спутниковой системы (ГНСС). GRVA просила секретариат на следующей сессии распространить документы GRVA-13-26 и GRVA-13-29 под официальными условными обозначениями и с необходимыми изменениями в целях подготовки: i) предложения по поправкам к Правилам № 155 ООН и ii) предложения по поправкам к документу, касающемуся толкования.

52. GRVA отметила, что СЕМА представит предложение по «дорожной карте», касающейся транспортных средств категорий S, R и T в связи с областями применения правил ООН №№ 155 и 156. Эксперт от СЕМА подробно рассказал, что СЕМА предприняла необходимые шаги для организации работы в отрасли, разделив эту работу между разными группами: СЕМА является руководящим комитетом, Фонд производителей электроники для сельскохозяйственной промышленности (АЕФ) играет ведущую роль в разработке содержания, а Ассоциация машиностроительной промышленности Германии (ВДМА) занимается стандартизацией в рамках Подкомитета 19 Технического комитета 23 ИСО.

В. Вопросы, касающиеся обновлений программного обеспечения и беспроводной связи

Документация: (неофициальный документ GRVA-12-05)

53. GRVA напомнила о цели документа GRVA-12-05, представленного экспертом от СЕМА, и рассмотрела этот пункт вместе с пунктом 5 а). Эксперт от СЕМА пояснил, что деятельность его организации, о которой сообщалось выше в пункте 5 а) повестки дня, относится также к пункту 5 б).

С. Передача данных и коммуникационные возможности транспортных средств

Документация: (неофициальные документы GRVA-13-11, GRVA-13-12, GRVA-13-13 и GRVA-13-14)
неофициальные документы GRVA-13-41 и GRVA-13-42

54. Эксперт от МКТОТ вынес на рассмотрение документ GRVA-13-42 (в котором представлен документ GRVA-13-41), содержащий предложение об учреждении новой неофициальной рабочей группы с целью разработать согласованный способ обработки бортовых данных для выполнения независимых задач.

55. По мнению эксперта от Канады, это предложение направлено на регулирование коммерциализации бортовых данных. Он заявил, что предложение МКТОТ вызывает путаницу, поскольку GRVA уже учредила НРГ, занимающуюся данными, а именно НРГ по РДС/СХДАВ. Он подчеркнул, что основное внимание следует уделять данным, связанным с безопасностью, тогда как в регулировании информационно-мультимедийной системы необходимости нет.

56. Эксперт от МКТОТ пояснил, что предложение его организации относится прежде всего к передаче данных, а не к сбору информации с точек данных, условия которого были разработаны группой по РДС/СХДАВ.

57. Эксперт от Канады поинтересовался, есть ли смысл в создании отдельной группы, занимающейся этим вопросом.

58. Эксперт от АСАП поддержал мнение Канады. Он напомнил о существовании национальных законов и задался вопросом, насколько указанный процесс будет соответствовать мандату WP.29. Эксперт от МСЭ счел, что целью данного предложения является получение от WP.29 доступа к данным о транспортных средствах для целей членов МКТОТ.

59. Эксперт от КСАОД указал на деятельность НРГ по ДЕТА.

60. Эксперт от ФИА заявил, что коммерциализация данных не должна быть приоритетным направлением. Вместо этого он предложил устранить препятствия, возникшие в связи с Правилами № 155 ООН.

61. Эксперт от ФИГИЭФА заявил, что предпочитает рассмотреть эту проблему на уровне Европейского союза.

62. Эксперт от МКТОТ пояснил, что рассмотренный вариант использования относится только к независимому использованию, например для целей периодического технического осмотра, как это определено в Соглашении 1997 года.

63. Эксперт от Соединенных Штатов Америки, являющаяся сопредседателем НРГ по РДС/СХДАВ, предложила эксперту от МКТОТ принять участие в заседаниях НРГ по РДС/СХДАВ.

64. GRVA согласилась возобновить рассмотрение этого вопроса на основе пересмотренного предложения МКТОТ, содержащего разъяснения относительно ее позиции.

65. GRVA поблагодарила ИСО за предоставление по просьбе некоторых делегатов GRVA копий стандарта «Транспорт дорожный. Веб-службы дополненного

транспортного средства (ExVe)» (см. GRVA-13-11, GRVA-13-12, GRVA-13-13 и GRVA-13-14). Эксперт от СЕН заявил, что ИСО следует также распространять информацию о других стандартах, разработанных Техническим комитетом 204 ИСО.

D. Прочие вопросы

Документация: неофициальные документы GRVA-13-32 и GRVA-13-46

66. Эксперт от Китая представил документ GRVA-13-32, содержащий предложение о создании специальной целевой группы для проведения предварительного исследования целесообразности и необходимости разработки согласованного на глобальном уровне общего руководства по безопасности данных на уровне WP.29. Эксперт подробно рассказал о работе, которая проводится в Китае по этому направлению, в том числе о Рамочных стандартах Китая в области безопасности данных, а также об аналогичной деятельности в других странах и регионах.

67. Эксперт от Соединенных Штатов Америки не поддержала предложение о создании дополнительной подгруппы GRVA и предложила передать этот вопрос на рассмотрение НРГ по вопросам кибербезопасности и БПС. Некоторые эксперты задали уточняющие вопросы и поинтересовались потенциальными результатами такой работы.

68. GRVA просила НРГ по вопросам кибербезопасности и БПС провести совещание для обсуждения вариантов работы в области безопасности и защиты данных, а также для определения конкретных действий, выполнение которых группа при необходимости могла бы рассмотреть. GRVA выразила надежду по возможности получить отклик от группы в сентябре 2022 года.

69. Эксперт от АВТОСАР представил свою организацию (GRVA-13-46) в соответствии с решением AC.2, принятым на его сессии в июне 2021 года.

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

A. Усовершенствованные системы помощи водителю

Документация: неофициальный документ GRVA-13-45

70. Эксперт от Российской Федерации, являющийся сопредседателем целевой группы по усовершенствованным системам помощи водителю (УСПВ), представил доклад о ходе работы группы (GRVA-13-45). Он подробно рассказал, что в рамках группы была создана редакционная группа, которая разработала различные разделы новых правил ООН, касающихся систем помощи при динамическом управлении (СПДУ). Он подчеркнул, что группа завершила работу над формулированием основных принципов СПДУ и доработала метод пересмотра Основного документа, предложенный техническим секретарем целевой группы. Эксперт подробно описал все три предусмотренных этапа разработки этих новых правил ООН.

71. Эксперт от Объединенного исследовательского центра Европейской комиссии сообщил, что в июне–июле 2022 года его организация проведет мероприятия по обзору рынка, связанные с УСПВ, а в сентябре 2022 года по возможности представит соответствующие результаты GRVA.

B. Правила № 79 ООН (оборудование рулевого управления)

Документация: (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/9,
ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/10)

72. GRVA решила оставить документы ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/9 и ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/10 на повестке дня своей сессии в сентябре 2022 года.

С. Прочие вопросы

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

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

Документация: (неофициальный документ GRVA-12-10)
неофициальные документы GRVA-13-08, GRVA-13-09
и GRVA-13-10, GRVA-13-30, GRVA-13-33 и GRVA-13-40/Rev.1

74. GRVA ознакомилась с заключительным докладом (GRVA-13-40/Rev.1) эксперта от Германии, являющегося сопредседателем НРГ по системам автоматического экстренного торможения (САЭТ) для транспортных средств большой грузоподъемности, о ходе работы группы в области обновления и согласования правил ООН №№ 131 и 152. Он представил документы GRVA-13-09 и GRVA-13-10, а также сослался на документ GRVA-13-33, внесенный на рассмотрение экспертом от МОПАП.

75. Эксперт от Европейской комиссии, являющийся сопредседателем НРГ по САЭТ для транспортных средств категорий M₁ и N₁, представил документы GRVA-13-08 и GRVA-13-30.

76. GRVA поручила секретариату распространить документы GRVA-13-08, GRVA-13-09 и GRVA-13-10 под официальными условными обозначениями на следующей сессии в сентябре 2022 года.

77. GRVA решила, что эксперт от ЕК представит пересмотренное предложение или рабочий документ на основе документа GRVA-13-30, возможно объединенный с документом GRVA-13-08, для рассмотрения на следующей сессии GRVA в сентябре 2022 года.

78. Эксперт от МОПАП представил документ GRVA-13-33, касающийся толкования формулировки «новый цикл “запуск/работа” двигателя». GRVA поддержала толкование 1, упомянутое в этом документе, и просила уделить должное внимание переводу соответствующего текста Правил на французский язык.

79. GRVA поблагодарила НРГ за ее деятельность и за вклад в завершение работы по обновлению требований к САЭТ для большегрузных автомобилей.

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

А. Электронный контроль устойчивости

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/14
(ECE/TRANS/WP.29/2020/99)
неофициальные документы GRVA-13-20, GRVA-13-23
и GRVA-13-39

80. GRVA решила возобновить рассмотрение потенциальных предложений по поправкам к Глобальным техническим правилам (ГТП) № 8 ООН (ECE/TRANS/WP.29/2020/99) на следующей сессии.

81. Эксперт от Франции представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/14 с поправками, содержащимися в документе GRVA-13-39, целью которого является установление требования об оснащении четырехосных коммерческих транспортных

средств массой более 25 тонн функцией обеспечения устойчивости транспортного средства. Эксперт от МОПАП представил документ GRVA-13-23, содержащий альтернативное предложение (в котором учитывается обеспокоенность, высказанная экспертом от Франции) и основанный на проведенном организацией статистическом обзоре конфигурации четырехосных транспортных средств. Он представил документ GRVA-13-20, содержащий обоснования этого альтернативного предложения.

82. GRVA решила оставить документы GRVA-13-23 и GRVA-13-39 на повестке дня сессии, которая состоится в сентябре 2022 года.

В. Электромеханические тормоза

Документация: (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/8)
неофициальные документы GRVA-13-05, GRVA-13-19
и GRVA-13-47

83. Эксперт от КСАОД представил документ GRVA-13-47, в котором отражены текущие обсуждения разработки положений, касающихся официального утверждения типа электромеханических тормозов (сведения о ходе работы см. в документе GRVA-13-05, содержащем поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/8).

84. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии представил документ GRVA-13-19, в котором предлагаются поправки к приложению XVIII, касающемуся оценки комплексных электронных систем, на основе последних положений, включенных в Правила № 157 ООН. Он напомнил, что пересмотр положений об оценке комплексных электронных систем был начат в связи с введением в Правила № 79 ООН положений об автоматических функциях рулевого управления категорий А и В, и в тот же момент было решено, что обновления также потребуют правила ООН № 13 и 13-Н.

85. Эксперт от МОПАП поинтересовался, почему в качестве справочного материала используются положения Правил № 157 ООН, а не более простые варианты, например положения Правил № 79 ООН. Он напомнил, что комплексность систем, охватываемых Правилами № 79 ООН (т. е. уровня 0–2), отличается от уровня систем, описанных в Правилах № 157 ООН (т. е. уровня 3). Он заявил, что оценка гидроусилителя рулевого управления, антиблокировочной тормозной системы или электронного контроля устойчивости не обязательно должна быть такой же всеобъемлющей, как оценка АСУП.

86. Эксперт от КСАОД поддержал предложение об обновлении приложения XVIII в контексте деятельности, связанной с электромеханическими тормозами.

87. GRVA приняла к сведению намерение КСАОД представить официальный документ на основе документа GRVA-13-05 для рассмотрения на ее сессии в сентябре 2022 года. GRVA отметила предложение Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии об обновлении приложения XVIII к Правилам № 13 ООН и обсудила вопрос, следует ли объединить его с документом КСАОД, упомянутым выше.

С. Пояснения

Документация: неофициальные документы GRVA-13-22/Rev.1, GRVA-13-24
и GRVA-13-25

88. GRVA возобновила обсуждение требований к предупреждающему сигнальному устройству стояночного тормоза в случае использования электрических стояночных тормозов на основе пересмотренного предложения, содержащегося в документе GRVA-13-22, и вспомогательных материалов из презентации GRVA-13-25. По итогам обсуждения GRVA сформулировала пересмотренное предложение.

89. GRVA приняла документ GRVA-13-22/Rev.1 (воспроизведенный в приложении III, на основе документа ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/11) и поручила

секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве дополнений к поправкам серий 11 и 12 к Правилам № 13 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2022 года.

90. Эксперт от МОПАП представил документ GRVA-13-24, в котором предлагается обновить методику измерения пикового коэффициента торможения (ПКТ) в Правилах № 140 ООН путем включения ссылки на стандартную эталонную испытательную шину, отвечающую новому стандарту F2493 Американского общества по испытаниям и материалам (ASTM). Эксперт от Канады отметил, что предложение соответствует аналогичной работе, проделанной в других юрисдикциях, и поддержал его.

91. GRVA поручила секретариату распространить документ GRVA-13-24 под официальным условным обозначением на ее следующей сессии (в сентябре 2022 года).

X. Торможение мотоциклов (пункт 9 повестки дня)

A. Глобальные технические правила № 3 ООН

Документация: (неофициальный документ GRVA-12-15)
неофициальный документ GRVA-13-17

92. Эксперт от Италии напомнил о цели документа GRVA-12-15 и представил заменяющий его документ GRVA-13-17. Он подробно рассказал о предлагаемом согласовании ГТП № 3 ООН с Правилами № 78 ООН.

93. Эксперт от Канады пояснил, что в технических требованиях, действующих в его стране, не устанавливается пороговое значение замедления, при котором должен включаться сигнал. Он отметил, что добавление такого порогового значения в ГТП № 3 ООН потребует обоснования этой поправки с указанием вытекающих из ее применения преимуществ для безопасности, а также подробной информации о связанных с ее применением затратах. Он спросил, можно ли предоставить какую-либо справочную информацию относительно некоторых определений, чтобы стало понятнее, какие системы подпадают под сферу действия определений.

94. GRVA предложила делегациям поделиться информацией о преимуществах в плане безопасности и о затратах, связанных с установкой порогового значения замедления для включения сигнала торможения, равного $1,3 \text{ м/с}^2$, а также об источниках нового предлагаемого определения.

B. Правила № 78 ООН

Документация: неофициальный документ GRVA-13-15

95. Эксперт от МАЗМ представил неофициальный документ GRVA-13-15, содержащий предложение относительно дальнейшего согласования положений о сигналах торможения в Правилах № 78 ООН с положениями Правил № 13-Н ООН с целью обеспечить единообразие эксплуатационных характеристик сигналов торможения на транспортных средствах различных категорий и, следовательно, избежать путаницы для участников дорожного движения, движущихся позади тормозящего транспортного средства, к какой бы категории оно ни относилось.

96. GRVA приветствовала намерение КСАОД представить официальный документ, разработанный на основе документа GRVA-13-15, для рассмотрения на сессии GRVA в сентябре 2022 года.

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

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

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

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

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

A. Осуществление соответствующих положений Пересмотра 3 Соглашения 1958 года

Документация: (неофициальный документ GRVA-12-28)

99. GRVA рассмотрела документ GRVA-12-28, подготовленный секретариатом в консультации с экспертами МОПАП и содержащий перечень правил ООН, для которых не следует допускать использование уникального идентификатора.

100. GRVA поручила секретариату представить пересмотренный предварительный вариант проекта документа GRVA-12-28, включающий предложенное Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии изменение Правил № 157 ООН («Нет*») в квадратных скобках, для дальнейшего обсуждения на ее сессии в сентябре 2022 года. GRVA также решила направить предварительный проект документа НРГ по электронной базе данных для обмена документацией об официальном утверждении типа (ДЕТА).

B. Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства

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

XIV. Прочие вопросы (пункт 13 повестки дня)

A. Организация совещаний

102. GRVA обсудила условия сотрудничества с Глобальным форумом по безопасности дорожного движения (WP.1). Председатель напомнил, что на последних сессиях Глобального форума ему вместе с секретарем было предложено представить доклад о деятельности GRVA. Эксперт от Канады заявил, что такое взаимодействие важно, но по сути оно не является сотрудничеством. Он призвал разработать четкий мандат для эффективного сотрудничества. Далее он предложил группе сосредоточиться на поиске точек соприкосновения. Эксперт от МОПАП отметил разницу между группами и подчеркнул влияние правил дорожного движения на конструкцию АСВ. Эксперт от ФИА заявил о своей готовности поддержать это сотрудничество. Эксперт от АСАП предложил сделать основным направлением сотрудничества разработку общих терминов и определений. Он подчеркнул, что результаты работы обеих групп должны быть сопоставимы.

103. GRVA решила проконсультироваться с WP.29 относительно сотрудничества с WP.1.

104. Председатель напомнил о стремлении GRVA провести совещание за пределами Женевы. GRVA обсудила условия проведения такого совещания. GRVA отметила, что текущая (тринадцатая) сессия проводится только на английском языке. GRVA обсудила возможность запланировать обе очередные сессии с устным переводом в Женеве и предусмотреть более гибкие условия организации

дополнительной сессии за пределами Женевы, подобные условиям нынешнего заседания, проведенного вместо тринадцатой сессии GRVA.

105. Секретарь пояснил, что информация об условиях организации совещаний за пределами Женевы содержится в конкретных документах. Он упомянул о важности разработки соглашения с принимающей страной. Он также заявил о своей приверженности делу укрепления многоязычия и рекомендовал рассмотреть возможность проведения заседаний с синхронным переводом на английский, русский и французский языки в соответствии с правилами процедуры.

106. Эксперт от Соединенных Штатов Америки предложил изучить возможность проведения такого совещания в другом месте службы, например в других региональных комиссиях или в Центральных учреждениях в Нью-Йорке.

107. GRVA решила при поддержке секретариата изучить возможные варианты проведения совещаний в 2023 году, в том числе одного совещания за пределами Женевы.

108. GRVA поручила секретариату организовать сессию в сентябре 2022 года в гибридном формате, допускающем как очное, так и дистанционное участие.

В. Прочие вопросы

109. GRVA отметила, что круг ведения Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) был пересмотрен по итогам принятия резолюции 2022/2 ЭКОСОС ООН.

С. Выражение признательности

110. GRVA была проинформирована о том, что г-н Т. Онода (заместитель Председателя GRVA и глава делегации Японии) больше не будет присутствовать на ее сессиях. GRVA отметила большой вклад г-на Оноды в работу GRVA со дня ее основания и пожелала ему всяческих успехов на профессиональном поприще.

Приложение I

[Только на английском языке]

List of informal documents (GRVA-13-...) considered during the session

No.	(Author) Title	Follow-up
1/Rev.1	(Chair) Running order of the thirteenth GRVA session	A
2	(Secretariat) Updated and consolidated agenda for the 13th GRVA session (incl. informal documents received until 20 May 2022 COB)	A
3	(Secretariat) Highlights of the (Hybrid) March 2022 session of WP.29	C
4	(Secretariat) Outcome of the GRVA workshops on Artificial Intelligence and Vehicle Regulations	C
5	(CLEPA) Proposal for a supplement to the 11 series of amendments to UN Regulation No. 13 (Heavy vehicle braking)	C
6	(EDR/DSSAD) Review of the existing national / regional activities and a proposed way forward for DSSAD	C
7	(ISO) Copy of ISO/DIS 23374-1	C
8	(AEBS HDV) Proposal for amendments to UN Regulation No. 152 (AEBS for M ₁ /N ₁)	B
9	(AEBS HDV) Proposal for amendments to the 02 series of amendments to UN Regulation No. 131 (AEBS for heavy vehicles)	B
10	(AEBS HDV) Proposal for amendments to the 01 series of amendments to UN Regulation No. 131 (AEBS for heavy vehicles)	B
11	(ISO) Copy of ISO 20078-1	C
12	(ISO) Copy of ISO 20078-2	C
13	(ISO) Copy of ISO 20078-3	C
14	(ISO) Copy of ISO 20078-4	C
15	(IMMA) Proposal for a new Supplement to the 05 series of amendments to UN Regulation No. 78	C
16	(Japan) Report of the workshop on the implementation of UN Regulation No. 155	C
17	(Italy) Proposal for Amendment 4 to Global Technical Regulation No. 3 (Motorcycle braking)	C
18	(CLEPA, OICA) Vision of an ADS road map and related future activities at UNECE/GRVA	C
19	(United Kingdom) Proposal for amendments to UN Regulation No. 13	D
20	(CLEPA, OICA) Mandatory ESC on 4 axles concrete mixer vehicles	C
21	(EDR/DSSAD) Activities/Deliverables of IWG on EDR/DSSAD	C
22/Rev.1	(CLEPA, OICA) Proposal for amendments to document ECE/TRANS/WP29/GRVA/2022/11 - Electric park brake warning	C
23	(CLEPA, OICA) Proposal for amendments to document ECE/TRANS/WP29/GRVA/2022/14 - Electronic Stability Control	D
24	(OICA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 140	B
25	(CLEPA, OICA) Proposal for amending UN R13 Electric Park Brake warning	C
26	(SAE) Proposal for amendments to the Interpretation Document ECE/TRANS/WP.29/2022/61 for UN Regulation No. 155 (Cyber security and cyber security management system)	B
27	(SAE) Proposal for amendments to the Interpretation Document ECE/TRANS/WP.29/2021/59 for UN Regulation No. 155 (Cyber security	C

No.	(Author) Title	Follow-up
	and cyber security management system)	
28/Rev.1	(SAE) Cybersecurity and OTA Software Updates	C
29	(SAE) Proposal for amendment to UN Regulation No. 155	B
30	(EC) Proposal for amendments to UN Regulation No. 152	C
31	(China) Proposal for Vehicle Cyber Security	C
32	(China) Proposal for Data Security of Intelligent and Connected Vehicles	C
33	(OICA) AEBS Regulation - Common interpretation of “new engine start/run cycle”	C
34	(ITU / FG on AI4AD) Copy of ITU-T Technical Report FGAI4AD-02 "Automated driving safety data protocol – Ethical and legal considerations of continual monitoring"	C
35	(VMAD) Update to the NATM Guidelines for Validating ADS (proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/2022/58)	C
36	(FRAV) Current draft of the guidelines and recommendations concerning safety requirements for ADS	C
37	(FRAV) Status report	C
38	(VMAD) Status report	C
39	(France) Proposal for amendments to UN Regulation No. 13 (Braking)	D
40/Rev.1	(AEBS HDV) Final status report	C
41	(CITA) Handling access to in-vehicle data at GRVA	C
42	(CITA) Presentation of document GRVA-13-41	C
43/Rev.2	(SIG R157) Revised proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/59	C
44	(SIG R157) Progress report from the Special Interest Group on UN Regulation 157	C
45	(TF ADAS) Status report	C
46	(AUTOSAR) Standardization of future mobility technologies	C
47	(CLEPA) UN Regulation No. 13 and Electro Mechanical Brakes	C
48/Rev.1	(SIG R157) Revised consolidated proposal for the 01 series of amendments to UN Regulation No. 157	C
49	(Secretariat) Modifications to ECE/TRANS/WP.29/2022/59	C

Notes:

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

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

Приложение II

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

<i>Неофициальная рабочая группа</i>	<i>Председатель/Сопредседатель</i>	<i>Страна</i>	<i>Окончание срока действия мандата</i>
Функциональные требования для автоматизированных и автономных транспортных средств (ФРАВ)	Г-жа Ч. Чэнь ¹ Г-н Р. Дамм ¹ Г-н Е. Вондимне ¹	Китай Германия США	Июль [2024 года]
Методы валидации для автоматизированного вождения (ВМАД)	Г-н И. Соу ¹ Г-н Т. Нонака ¹ Г-н П. Стрикволд ¹	Канада Япония Нидерланды	[Июль 2024 года]
Кибербезопасность и беспроводное обновление программного обеспечения (КБ/БПС)	Г-н Т. Ниикунни ¹ Г-н Д. Хэндли ¹ Г-жа М. Версэйл ¹	Япония Соед. Королевство США	Ноябрь 2022 года
Регистратор данных о событиях/системы хранения данных для автоматизированного вождения (РДС/СХДАВ)	Г-н Т. Гёйтин ¹ Г-н Т. Нонака ¹ Г-жа Дж. Доэрти ¹	Нидерланды Япония США	Июнь 2024 года

¹ Сопредседатели НРГ.

Приложение III

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/11

Принято на основе документа GRVA-13-22/Rev.1 (см. пункт 89)

Включить новый пункт 5.2.1.26.5 следующего содержания:

«5.2.1.26.5 Если стояночная тормозная система выявляет запрос (генерируемый автоматически или инициируемый водителем):

а) на полное приведение в действие стояночного тормоза (т. е. до достижения механически заблокированного положения стояночного тормоза) либо

б) на постепенное управляемое приведение в действие стояночного тормоза,

то включение требуемого по пункту 2.6 приложения 8 предупреждающего сигнала может быть отсрочено до тех пор, пока устройство управления стояночным тормозом не определит надлежащую фиксацию стояночного тормоза. Желтый предупреждающий сигнал, указанный в пункте 5.2.1.29.1.2, начинает отображаться не позднее чем через 10 секунд после запроса на полное приведение в действие стояночного тормоза в случае, если устойчивое положение не достигнуто».
