|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | | ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/10 | |
| _unlogo | | **Экономический  и Социальный Совет** | | Distr.: General  11 November 2021  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**

**Двенадцатая сессия**

Женева, 24–28 января 2022 года

Пункт 8 с) предварительной повестки дня

**Правила ООН №№ 13, 13-H, 139, 140 и ГТП № 8 ООН:**

**Уточнения**

Предложение по поправкам   
к документу ECE/TRANS/WP.29/2021/73

Представлено экспертами от Международной организации предприятий автомобильной промышленности и Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей[[1]](#footnote-1)\*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД). В его основу положен неофициальный документ GRVA-11-39. В нем содержится просьба разъяснить положения, внесенные в пункт 5.2.22.2 в рамках документа ECE/TRANS/  
WP.29/2021/73, одобренного Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) на его сессии в июне 2021 года для решения проблем, связанных с установкой более мощных пружинных тормозных приводов на прицепах для обеспечения большего замедления в случае экстренного торможения, вызванного обрывом питающего трубопровода между буксирующим транспортным средством и прицепом. Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

I. Предложение

*Пункт 5.2.22.2* *(и подпункты)* изменить следующим образом:

«5.2.22.2 Требования, предъявляемые к транспортным средствам, оснащенным системой автоматически включающегося торможения и/или рекуперативного торможения, создающей замедляющее усилие (например, при отпускании устройства управления акселератором)6.

| *Замедление с помощью автоматически включающегося торможения и/или рекуперативного торможения* | |
| --- | --- |
| ≤ 1,3 м/с2 | > 1,3 м/с2 |
| Сигнал может  подаваться | Сигнал подается |

6  В момент предоставления официального утверждения типа соответствие этому требованию должно быть подтверждено изготовителем транспортного средства.

После срабатывания сигнал подается до тех пор, пока сохраняется потребность в замедлении. Однако сигнал может быть подавлен при остановке **или когда потребность в замедлении падает ниже того значения, которое вызвало сигнал.**

Во избежание быстрых изменений сигнала, приводящих к миганию сигналов торможения, должны применяться соответствующие меры (например, гистерезис переключения, усреднение, временнáя задержка)».

II. Обоснование

1. Отраслевые органы и технические службы по-разному толковали требования пункта 5.2.22.2 в отношении условий, при которых сигнал по-прежнему должен подаваться.

2. Предлагаемая поправка направлена на разъяснение этого вопроса.

1. \* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2022 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2022 год (A/76/6 (разд. 20), п. 20.76), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом. [↑](#footnote-ref-1)