|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | | ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/23 | |
| _unlogo | | **Экономический  и Социальный Совет** | | Distr.: General  14 July 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**

**Четырнадцатая сессия**

Женева, 26‒30 сентября 2022 года

Пункт 7 предварительной повестки дня

**Система автоматического экстренного торможения**

Предложение по дополнению к поправкам серии 01 к Правилам № 131 ООН (система автоматического экстренного торможения)

Представлено Председателем неофициальной рабочей группой по системам автоматического экстренного торможения большегрузных транспортных средств (САЭТ-БТС)[[1]](#footnote-1)\*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от неофициальной рабочей группы по системам автоматического экстренного торможения большегрузных транспортных средств для увеличения потенциального снижения скорости на этапе предупреждения. Изменения к действующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

I. Предложение

*Пункт 6.4.2.3* исключить; остальные положения изложить в следующей редакции:

«6.4 Испытание на подачу предупреждения и срабатывание в случае стационарного объекта

6.4.2 Время срабатывания для режимов предупреждения о столкновении, упомянутое в пункте 5.5.1 выше, должно соответствовать следующим требованиям.

6.4.2.1 Должен обеспечиваться по крайней мере один режим предупреждения не позднее, чем это указано в колонке В таблицы I в приложении 3 [...]

6.4.2.2 Должно обеспечиваться по крайней мере два режима предупреждения не позднее, чем это указано в колонке C таблицы I в приложении 3.

~~6.4.2.3~~ ~~Любое снижение скорости на этапе предупреждения не должно превышать значения либо 15 км/ч, либо 30 % от общего снижения скорости данного транспортного средства в зависимости от того, какое из этих значений выше.~~

6.4.3 За этапом предупреждения о столкновении следует этап экстренного торможения.

6.4.4 Общее снижение скорости данного транспортного средства в момент столкновения со стационарной целью не должно быть меньшим, чем это указано в колонке D таблицы I в приложении 3.

6.4.5 Этап экстренного торможения не должен начинаться до того момента, пока ВДС не составит ~~≤~~ 3,0 с».

*Пункт 6.5.2.3* исключить; остальные положения изложить в следующей редакции:

«6.5 Испытание на подачу предупреждения и срабатывание в случае движущейся цели

6.5.2 Время срабатывания для режимов предупреждения о столкновении, упомянутое в пункте 5.5.1 выше, должно соответствовать следующим требованиям.

6.5.2.1 Должен обеспечиваться по крайней мере один тактильный или звуковой режим предупреждения не позднее, чем это указано в колонке Е таблицы I в приложении 3.

6.5.2.2 Должны обеспечиваться по крайней мере два режима предупреждения не позднее, чем это указано в колонке F таблицы I в приложении 3.

~~6.5.2.3~~ ~~Любое снижение скорости на этапе предупреждения не должно превышать значения либо 15 км/ч, либо 30 % от общего снижения скорости данного транспортного средства в зависимости от того, какое из этих значений выше.~~

6.5.3 В результате применения этапа экстренного торможения данное средство не должно столкнуться с движущейся целью.

6.5.4 Этап экстренного торможения не должен начинаться до того момента, пока ВДС не составит ~~≤~~ 3,0 с».

II. Обоснование

1. В результате исключения пунктов 6.4.2.3 и 6.5.2.3 снижение скорости на этапе предупреждения может быть увеличено, что позволит улучшить эксплуатационные характеристики.

2. Исключение этих пунктов — самый простой способ добиться положительного эффекта и одновременно избежать побочных последствий, которые могут затрагивать сущность Правил (например, стратегии предупреждения и торможения).

3. Изменения в пунктах 6.4.5 и 6.5.4 носят редакционный характер.

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)