



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

Женева, 5–8 марта 2024 года

Пункт 4.7.1 предварительной повестки дня

Соглашение 1958 года:**Рассмотрение проектов поправок к существующим
правилам ООН, представленных GRVA****Предложение по дополнению 21 к поправкам серии 11
к Правилам № 13 ООН (торможение большегрузных
транспортных средств)****Представлено Рабочей группой по автоматизированным/
автономным и подключенным транспортным средствам***

Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) на ее семнадцатой сессии (см. ECE/TRANS/WP.29/GRVA/17, пункт 100), и в его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/24. Этот текст представляется Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету (AC.1) для рассмотрения на их сессиях в марте 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.



Пункт 5.1.2.4.3.1 изменить следующим образом:

«5.1.2.4.3.1 Считается, что такая система замедления без тормозов соответствует требованиям, изложенным в пунктах 5.1.2.4.1 и 5.1.2.4.2, если транспортное средство, оборудованное системой замедления без тормозов, способно аккумулировать и/или рассеивать (например, с помощью более совершенной системы замедления без тормозов) энергию максимальной отрицательной разности вертикальных высот (для чего требуется способность к аккумуляции энергии в тяговой батарее), ограниченную уровнем, необходимым для выполнения требований, указанных в пунктах 5.1.2.4.1 и 5.1.2.4.2, которая может быть достигнута транспортным средством (при потреблении энергии, аккумулированной в тяговой батарее во время движения к соответствующей отрицательной разнице вертикальных высот), с учетом текущей степени заряженности и при использовании таких методов, как глобальные навигационные спутниковые системы в сочетании с топографической моделью и интеллектуальной системой управления аккумуляторами.

Это должно быть подтверждено приемлемым для технической службы образом, в том числе с помощью испытания, указанного в пункте 1.8.2.5 а) приложения 4, и представления подробной документации, объясняющей стратегии, реализованные в системе, и способы обеспечения непрерывного выполнения требований к замедлению без тормозов».
