



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**

Рабочая группа по пассивной безопасности

Шестьдесят пятая сессия

Женева, 13–17 мая 2019 года

Пункт 16 предварительной повестки дня

**Правила № 100 ООН (транспортные средства
с электроприводом)**

Предложение по дополнению 5 к поправкам серии 02 к Правилам № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом)

Представлено экспертом от Нидерландов*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Нидерландов. В его основу положен неофициальный документ GRSP-64-24, представленный в ходе шестьдесят четвертой сессии Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP). Изменения к существующему тексту Правил ООН выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/274, пункт 123, и ECE/TRANS/2018/21/Add.1, направление деятельности 3.1) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

Пункт 5.3 изменить следующим образом:

«5.3 Функциональная безопасность

Для водителя должен подаваться по крайней мере единовременный сигнал, когда транспортное средство находится в "режиме, допускающем движение".

Вместе с тем это положение не применяется в тех случаях, когда тяга для транспортного средства прямо или косвенно обеспечивается двигателем внутреннего сгорания.

Водитель, покидающий транспортное средство, должен четко оповещаться соответствующим сигналом (например, оптическим или звуковым), если транспортное средство все еще находится в режиме, допускающем движение. **Кроме того, в случае транспортных средств категорий М2 и М3 такой сигнал должен подаваться, когда водитель покидает свое сиденье.**

Если бортовая ПЭАС может заряжаться пользователем от внешнего источника, то должна быть исключена возможность приведения транспортного средства в движение его собственной силовой установкой, пока соединительное устройство внешнего источника электропитания физически соединено с входным соединительным устройством на транспортном средстве.

Соблюдение этого требования демонстрируют посредством использования соединительного устройства, указанного изготовителем автомобиля.

Для водителя должно быть четко указано положение регулятора направления движения».

II. Обоснование

1. При определении требований функциональной безопасности упор в большей степени делается на транспортные средства категории М1.
2. Предстоящее применение электроприводов на транспортных средствах других категорий обуславливает необходимость в том, чтобы требования к функциональной безопасности для таких транспортных средств были актуализированы.
3. Например, для транспортных средств, предназначенных для перевозки более восьми пассажиров (автобусы) и часто имеющих проход, не предусмотрено важное требование функциональной безопасности, связанное с одним лишь фактом высадки из транспортного средства. Поэтому для этих видов транспортных средств предлагается предусмотреть сигнал, срабатывающий, когда водитель покидает свое сиденье.
4. Следует провести обмен мнениями на предмет того, целесообразно ли распространять это предложение также на транспортные средства категории N3 (грузовые транспортные средства со спальным местом над креслом водителя).