



---

**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**

Седьмая сессия

Женева, 21–25 сентября 2020 года

Пункт 7 предварительной повестки дня

**Системы автоматического экстренного торможения****Предложение по дополнению к Правилам № 152 ООН  
(системы автоматического экстренного торможения  
для транспортных средств M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub>)****Представлено экспертом от Международной организации  
предприятий автомобильной промышленности\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от Международной организации предприятий автомобильной промышленности. В его основу положен неофициальный документ GRVA-05-64, представленный на пятой сессии Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA). Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2020 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2020 год (A/74/6 (часть V, раздел 20), пункт 20.37), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять Правила ООН в целях повышения эффективности автотранспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



## I. Предложение

Пункты 5.4.2–5.4.2.2 изменить следующим образом:

- «5.4.2 Если транспортное средство оснащено средством для автоматической деактивации функции САЭТ, например в таких ситуациях, как использование в условиях бездорожья, буксировка, работа на динамометре, работа на моечной установке, необнаруживаемая разрегулированность датчиков, **или когда отключен электронный контроль устойчивости**, должны надлежащим образом выполняться следующие условия:
- 5.4.2.1 Изготовитель транспортного средства представляет перечень ситуаций и соответствующих критериев, при которых функция САЭТ автоматически деактивируется, технической службе во время официального утверждения типа, и этот перечень должен быть включен в протокол испытания в качестве приложения.
- 5.4.2.2 Функция САЭТ должна автоматически восстанавливаться, как только условия, приведшие к автоматической деактивации, перестают существовать».

## II. Обоснование

### Автоматическая деактивация САЭТ

1. Когда водитель отключает электронный контроль устойчивости (ЭКУ), это может привести к небезопасному поведению автомобиля в ситуации *экстренного торможения* при определенных обстоятельствах, поэтому многие имеющиеся на рынке автоматические системы экстренного торможения (САЭТ) деактивируются, когда ЭКУ отключен.
  2. Предложение направлено на уточнение того, что деактивация системы как реакция на неподходящее состояние транспортного средства, т. е. деактивация ЭКУ, производится автоматически, а не вручную.
  3. Целью действий водителя является выключение ЭКУ, а не САЭТ, деактивация же САЭТ является просто автоматическим ответом системы.
  4. Как указано в Правилах, эта автоматическая деактивация будет доведена до внимания водителю, и водитель всегда будет знать о том, что в данный момент система САЭТ отключена.
-