



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

Сто восемьдесят седьмая сессия

Женева, 21–24 июня 2022 года

Пункт 4.8.5 предварительной повестки дня

Соглашение 1958 года:

Рассмотрение проектов поправок к существующим

Правилам ООН, представленных GRVA

**Предложение по дополнению 4 к Правилам № 13-Н ООН
(торможение легковых автомобилей)****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 двенадцатой сессии (см. ECE/TRANS/WP.29/GRVA/12, п. 83). В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/10 с поправками, содержащимися в документе GRVA-12-24. Этот текст представлен Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету (AC.1) для рассмотрения на их сессиях в июне 2022 года.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2022 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2022 год (A/76/6 (часть V, 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.



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*

$\leq 1,3 \text{ м/с}^2$	$> 1,3 \text{ м/с}^2$
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. Вместе с тем сигнал может быть подавлен при остановке или в том случае, когда потребность в замедлении падает ниже $1,3 \text{ м/с}^2$ либо того значения, которое вызвало сигнал, в зависимости от того, какое из этих значений меньше.

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