



---

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

Женева, 7–9 марта 2023 года

Пункт 4.7.4 предварительной повестки дня

**Соглашение 1958 года:****рассмотрение проектов поправок к существующим  
правилам ООН, представленных GRVA****Предложение по дополнению 1 к поправкам серии 02  
к Правилам № 131 ООН (система автоматического  
экстренного торможения)****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 четырнадцатой сессии (см. ECE/TRANS/WP.29/GRVA/14, пункт 83). В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/22 с поправками, содержащимися в GRVA-14-47. 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 2023 года.

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2023 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2023 год (A/77/6 (разд. 20), п. 20.6), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях повышения эффективности транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



Пункт 5.4.1.1 изменить следующим образом:

«5.4.1.1 Функция САЭТ должна автоматически восстанавливаться при инициировании каждого нового запуска двигателя (или цикла “работа двигателя”, в зависимости от того, что применимо). Это требование не применяется в том случае, если новый запуск двигателя (или цикл “работа двигателя”, в зависимости от того, что применимо) выполняется автоматически, например при работе системы “стоп/запуск”».

Пункт 6.9 изменить следующим образом (включить ссылку на новую сноску 5 и саму новую сноску 5):

«6.9 Надежность системы

6.9.1 Любой из упомянутых выше сценариев испытаний — когда сценарием предусмотрена одна схема испытания одной категории (столкновение транспортного средства с транспортным средством, столкновение транспортного средства с пешеходом) на одной скорости данного транспортного средства при одном условии загрузки — реализуется дважды. Если в ходе одного из двух испытательных прогонов не удастся обеспечить требуемых характеристик, то испытание можно повторить еще один раз. Сценарий испытания засчитывается как пройденный, если требуемые характеристики обеспечиваются при двух испытательных прогонах. Количество неудачных испытательных прогонов в пределах одной категории не должно превышать:

- a) 10,0 % от реализованных испытательных прогонов в рамках испытаний на столкновение транспортного средства с транспортным средством; и
- b) 10,0 % от реализованных испытательных прогонов в рамках испытаний на столкновение транспортного средства с пешеходом<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> В случае, если общее количество испытательных прогонов в рамках одной категории по-прежнему составляет менее 10, то для данной категории могут быть проведены дополнительные испытательные прогоны, включая помимо прочего сценарий с непройденным испытанием, с тем чтобы общее количество испытательных прогонов достигло, по крайней мере, 10.

6.9.2 Основную причину любого неудачного испытательного прогона анализируют совместно с технической службой, и соответствующие данные прилагают к протоколу испытания. Если основная причина не может быть увязана с отклонением в схеме испытания, то техническая служба может провести испытание при любых других значениях скорости в пределах диапазона скорости, определенного в пунктах 5.2.1.3, 5.2.1.4, 5.2.2.3 или 5.2.2.4, в зависимости от того, который из них применим.

6.9.3 В ходе оценки по приложению 3 изготовитель должен при помощи надлежащей документации доказать, что система способна надежным образом обеспечивать требуемые характеристики».

Нумерацию последующих сносок изменить.