|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/25 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General13 July 2023RussianOriginal: English |

**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**

**Семнадцатая сессия**

Женева, 25–29 сентября 2023 года

Пункт 7 b) предварительной повестки дня

**Система автоматического экстренного торможения:
Система предупреждения о выходе из полосы движения**

 **Предложение по поправкам серии 01
к Правилам № 130 ООН (система предупреждения
о выходе из полосы движения (СПВП))**

 **Представлено экспертом от Австралии**[[1]](#footnote-1)\*

 Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Австралии для обеспечения содействия эффективному функционированию системы предупреждения о выходе за пределы полосы движения (СПВП), устанавливаемой на поставляемые в Австралию транспортные средства категорий M2, M3, N2 и N3, эксплуатируемые преимущественно на автотрассах и автомагистралях. В основу настоящего предложение положен неофициальный документ GRVA-16-10/Rev.1. Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

 I. Предложение

*Пункт 4.2* изменить следующим образом:

«4.2 Каждому официально утвержденному типу транспортного средства присваивается номер официального утверждения, первые две цифры которого (~~00 для Правил в их первоначальном варианте~~ **например, “01” для поправок серии 01**) указывают...».

*Включить новый пункт 12* следующего содержания:

«**12**. **Переходные положения**

**12.1** **Начиная с даты официального вступления в силу поправок серии 01 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в предоставлении или признании официальных утверждений типа на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 01.**

**12.2** **Начиная с 1 сентября 2025 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа на основании поправок предшествующих серий, впервые предоставленные не ранее 1 сентября 2025 года.**

**12.3** **До 1 сентября 2027 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, признают официальные утверждения типа на основании поправок предшествующих серий, впервые предоставленные до 1 сентября 2025 года.**

**12.4** **Начиная с 1 сентября 2027 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа на основании поправок предшествующих серий к настоящим Правилам**».

*Приложение 2* изменить следующим образом:

 «**Приложение 2**

 Схемы знаков официального утверждения

(см. пункты 4.4–4.4.2 настоящих Правил)



130R - **01**185

a = 8 мм мин.

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве, указывает, что данный тип транспортного средства официально утвержден в отношении СПВП в Бельгии (E6) на основании Правил
№ 130 ООН. Первые две цифры номера официального утверждения указывают, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с предписаниями Правил № 130 ООН ~~в их первоначальном варианте~~ **с внесенными в них поправками серии 01**».

*Приложение 3*

*Таблицу 1* изменить следующим образом:

«**Приложение 3**

**Идентификация видимой маркировки полосы движения**

1. Для целей испытания на официальное утверждение, упомянутого в
пунктах 6.2.3 и 6.5 настоящих Правил, ширина полосы движения не должна превышать 3,5 метра.

2. Предполагается, что видимая маркировка полосы движения, обозначенная в таблице 1 ниже, является белой, если в настоящем приложении не указано иное.

3. Таблица с указанием видимой маркировки полосы движения, подлежащей использованию для проведения испытания на официальное утверждение в соответствии с пунктами 6.2.3 и 6.5 настоящих Правил.

**Таблица 1**

| *Схема* | *Страна* | *Ширина* |
| --- | --- | --- |
| *Левая граничнаялиния* | *Центральная линия* | *Правая граничная линия* | *Левая граничная линия* | *Центральнаялиния* | *Правая граничная линия* |
| **Ширинаполосыдвижения****Ширинаполосыдвижения** | Определение ширины полосы движения для целей настоящих Правил**10-15 см****10-20 см** |  |
| **9 м****3 м****Неразделенная дорога с одной полосой движения в каждую сторону** | **АВСТРАЛИЯ Двухполосная дорога с двусторонним движением**  | **10 см****15 или 20 см** **15 или 20 см**  |
| **3 м****9 м****Центральная разделительная линия на неразделенной дороге с более чем одной полосой движения в каждую сторону** | **АВСТРАЛИЯ Многополосная неразделенная дорога** | **10 см****15 или 20 см** **15 или 20 см**  |
| **9 м****3 м** | **АВСТРАЛИЯ Двухполосная дорога с двусторонним движением, при этом смена полосы допускается только в одном направлении** | **15 или 20 см** **15 или 20 см** **10 см****10 см****10 см** |
|  | **АВСТРАЛИЯ Двухполосная дорога с двусторонним движением, при этом смены полосы не допускается**  | **10 см****10 см****10 см****15 или 20 см** **15 или 20 см**  |
|  | **АВСТРАЛИЯОдиночная барьерная линия** | **10 см****15 или 20 см** **15 или 20 см**  |
| **10 м****2,5** **м** | КАНАДА | **30 см****20 см****30 см** |
| **Осевые линии желтого цвета, линии с правого края белого цвета, линия с левого края желтого цвета** | КАНАДА Транспортный поток в противоположном направлении | **15–20 см****20 см****20 см** |
| **3 м****Осевые линии желтого цвета,** **линии с правого края белого цвета, линия с левого края желтого цвета****6 м** | КАНАДА Транспортный поток в том же направлении | **15–20 см****20 см****20 см** |
| **Осевые линии желтого цвета, линии с правого края белого цвета, линия с левого края желтого цвета** | КАНАДАТранспортный поток в противоположном направлении с запрещением смены полосы движения | **10–15 см****20 см****20 см****10–15 см****10–15 см** |
| **Осевые линии желтого цвета, линии с правого края белого цвета, линия с левого края желтого цвета****3 м****6 м** | КАНАДА Транспортный поток в противоположном направлении с разрешением смены полосы движения только с одной полосы движения | **10–15 см****20 см****20 см****10–15 см****10–15 см****10–15 см** |
| **3 м****Осевые линии белого цвета****3 м** | КАНАДАСплошные линии в зонах соединения и разъединения | **10–15 см** |
| **0,5 м****0,5 м**Белые полосы движения | КАНАДАНаправляющие линии | **10–15 см** |
| **10 м****5 м** | ДАНИЯ | **30 см****15 см****30 см** |
| **3 м****9 м** | ФИНЛЯНДИЯ | **20 см****20 см****10 см** |
| **39 м****13 м****3 м****10 м** | ФРАНЦИЯАвтомагистрали1 | **22,5** **см****22,5** **см****15 см** |
| **3,5** **м****3 м****3 м****10 м** | ФРАНЦИЯАвтострады (4 полосы движения или 2х2 полосы движения) | **22,5 и 37,5 см****22,5 см****15 см** |
| **10 м****3 м****3 м****3,5 м** | ФРАНЦИЯ(Другие дороги) | **15 или 18 см****10 или 12 см** |
| **8 м****4 м** | ГЕРМАНИЯВторостепенные дороги | **12 см****12 см****12 или 25 см** |
| **12 м****6 м** | ГЕРМАНИЯАвтомагистрали | **15 см****30 см****15 см** |
| **9 м****3 м** | ГРЕЦИЯ | **12 см****12 см** **12 см** |
| **4,5** **м****3 м** | ИТАЛИЯВторостепенные и местные | **12 или 15 см****10 или 12 см****12 или 15 см** |
| **7,5** **м****4,5** **м** | ИТАЛИЯАвтомагистрали | **15 см****25 см****25 см** |
| **4,5** **м****3 м** | ИТАЛИЯГлавные | **15 см****25 см****25 см** |
| **4 м****8 м** | ИРЛАНДИЯ | **15 см** **10 см****15 см** |
| **12 м****4 м** | ЯПОНИЯ | **10 см****10 см** **10 см** |
| **9 м****3 м****15 см** **10 см****15 см** | НИДЕРЛАНДЫ |  |
| **9 м****3 м****20 см** **15 см****20 см** | НОРВЕГИЯ |  |
| **10 м****4 м****20 см** **15 см****20 см** | ПОРТУГАЛИЯ |  |
| **b**\***a**\* | РОССИЙСКАЯФЕДЕРАЦИЯБолее одной полосы в каждом направлении (основной вариант) | **10–20 см****10–15 см****10–20 см** |
| **d**\***c**\* | РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯБолее одной полосы в каждом направлении (вариант 1 с полосой реверсивного движения) | **10–20 см****10–20 см****10–20 см** |
| **b**\***a**\***c**\***d**\* | РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯБолее одной полосы в каждом направлении (вариант 2 с полосой реверсивного движения) | **10–15 см****10–20 cм****10–20 cм** |
| **e**\***f**\* | РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯОдна полоса в каждом направлении (вариант 1) | **10 см****10–15 см** |
| **f**\***e**\***a**\***b**\* | РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯОдна полосав каждомнаправлении(вариант 2) | **10 см****10–15 см** |
| **4 м****12 м****5 м****20 м** | ИСПАНИЯ | **20 см****10 см****20 см** |
| **9 м****3 м****10 см****20 см****20 см**  | ШВЕЦИЯ |  |
| **12 м****6 м****20 см** **15 см****20 см** | ШВЕЙЦАРИЯ |  |
| **20 см****20 см** **7 м****2 м****15 см** | СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВОАвтомагистрали1 |  |
| **10 или 15 либо 20 см****10 или 15 либо 20 см****7 м****2 м****15 см** | СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВОПроезжая часть с двусторонним движением |  |
| **10 или 15 либо 20 см****10 или 15 либо 20 см****6 м****3 м****10 или 15 см** | СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВОПроезжая часть с одной полосой движения в каждую сторону (ограничение скорости > 40 миль в час) |  |

 1 За исключением определенных зон (например, подъездных дорог, полос движения для тихоходных транспортных средств…).

 \* *Примечание*:
Для дорожного движения с разрешенной максимальной скоростью не более 60 км/ч:

a = 1…3 м; b = 3…9 м; a:b = 1:3;

c = 3…6 м; d = 1…2 м c:d = 3:1;

e = 1 м; f = 2 м; e:f = 1:2.

Для дорожного движения с разрешенной максимальной скоростью свыше 60 км/ч:

a = 3…4 м; b = 9…12 м; a:b = 1:3;

c = 6…9 м; d = 2…3 м; c:d = 3:1;

e = 2 м; f = 4 м; e:f = 1:2».

 II. Обоснование

 **A.** **Введение**

1. Цель настоящего предложения состоит в обеспечении функционирования систем предупреждения о выходе из полосы движения при обычной дорожной разметке, а также того, чтобы конструкция транспортных средств допускала их эксплуатацию на австралийском рынке. Правительство Австралии предпринимает шаги по внедрению стандартов на системы предупреждения о выходе из полосы движения и аварийные системы удержания в полосе движения. В рамках этого процесса было установлено, что определения маркироваки полосы движения, приведенные в Правилах № 130 ООН, не являются репрезентативными для австралийских дорог.

2. Примерно в 10 % отчетов о безопасности транспортных средств в Австралии, подготовленных с января 2021 года по декабрь 2022 года, было выявлено, что при наличии на дороге маркировки полосы движения система предупреждения о выходе из полосы движения или аварийная система удержания в полосе движения, установленная на транспортных средствах:

 a) не передавала предупреждений водителю,

 b) не вмешивалась в управление транспортным средством, когда она могла это делать, или

 c) вмешивалась в его управление (задействуя активный рулевой ресурс) при отсутствии явных угроз безопасности или эксплуатационных рисков.

3. В начале 2022 года Правительство Австралии провело национальные консультации по вопросу об обязательном внедрении системы предупреждения о выходе из полосы движения на основе Правил № 130 ООН, в ходе которых предлагалось определить 1 ноября 2025 года в качестве даты начала обязательной эксплуатации этой системы на новых типах (новых моделях) и 1 ноября 2027 года — на всех типах (всех транспортных средствах) в контексте автомобилей категорий M2, M3, N2 и N3. Это предложение подлежит утверждению соответствующим министром. В числе замечаний, сформулированных в результате этих консультаций, было указано, что в Австралийском конструкторском правиле следует предусмотреть требование о том, чтобы эти системы могли функционировать в условиях дорожной разметки, нанесенной в Австралии.

 **B.** **Обоснование изменений**

4. Австралия предлагает определить 1 сентября 2025 года в качестве даты вступления в силу этого решения для новых моделей и 1 сентября 2027 года —
для существующих моделей. Мы считаем эти сроки вполне приемлемыми с учетом значительного воздействия на безопасность дорожного движения и поступающие от австралийских потребителей сообщения относительно функционирования системы предупреждения о выходе из полосы движения или аварийной системы удержания в полосе движения, установленной на транспортных средствах.

5. Кроме того, Австралия также предлагает аварийную систему удержания в полосе движения для автомобилей категорий M1 и N1, которая основана на
Регламенте 2021/646 Европейского союза (ЕС), содержащем и ссылку на
приложение 3 к Правилам № 130 ООН (идентификация видимой маркировки полосы движения).

6. Поскольку речь идет об одной из критических проблем безопасности, Австралия включила собственные местные требования к маркировке полосы движения в таблицу 1 приложения 3 к Правилам № 130 ООН и считает эту поправку крайне важной для обеспечения безопасности транспортных средств, которые в настоящее время зависят от этой маркировки, а также будущих транспортных средств, которые также будут зависеть отн нее в контексте рулевого управления и торможения.

7. Это позволит обеспечить способность систем предупреждения о выходе из полосы движения:

 a) к обнаружению граничных линий или контурной маркировки толщиной не менее 15 см;

 b) к выявлению продольных зазоров в маркировке полосы движения в диапазоне от минимум трех до максимум девяти м; и

c) к выявлению уникальных австралийских барьерных линий предупреждения с боковыми зазорами в 10 см между разделительными линиями толщиной в 10 см.

8. Это не требует от изготовителей проведения каких-либо динамических испытаний. Соответствие австралийским требованиям может быть доказано при помощи документации, которую можно быть изложить в приложении к протоколу испытания.

9. Между данными о маркировке полосы движения, касающимися Греции и Италии, а также Италии и Ирландии, содержатся незаполненные графы. Если в них них не предполагается указать какие-либо требования, то их следует исключить.

10. Эксперт от Австралии также внес предложение по дополнению к поправкам серии 03 и 04 к Правилам № 79 ООН (оборудование рулевого управления) в качестве рабочего документа к семнадцатой сессии Рабочей группы по автоматизированным/ автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA). Предлагаемые поправки к Правилам № 79 ООН направлены на решение проблем перекрестных ссылок, затронутых МОПАП в ходе шестнадцатой сессии GRVA. Это весьма
важно, так как в Правилах № 79 ООН делаются ссылки на приложение 3 к
Правилам № 130 ООН.

11. Если австралийские требования к идентификации маркировки полосы движения будут включены в поправки к Правилам № 130 ООН более поздней серии, то это позволит изготовителям сделать выбор между либо поправками серии 00, либо поправками любой из последующих серий к Правилам № 130 ООН в контексте испытания их систем предупреждения о выходе из полосы движения.

1. \* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2023 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2023 год (A/77/6 (часть V, разд. 20),
п. 20.6), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом. [↑](#footnote-ref-1)