



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 6 b) предварительной повестки дня

**Усовершенствованные системы помощи водителю
и Правила № 79 ООН:****Правила № 79 ООН (оборудование рулевого управления)****Предложение по дополнению к поправкам серии 03
к Правилам № 79 ООН (оборудование рулевого
управления)****Представлено экспертом от Австралии***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Австралии для решения вопросов, связанных с перекрестными ссылками в Правилах № 79 ООН на Правила № 130 ООН (система предупреждения о выходе из полосы движения). В его основу положены результаты обсуждения неофициального документа GRVA-16-10/Rev.1 в ходе шестнадцатой сессии Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA). Изменения к действующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых или зачеркиванием — в случае исключенных элементов.

* 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 ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

Пункт 5.6.2.2.3 изменить следующим образом:

«5.6.2.2.3 Когда система достигает граничных условий, указанных в пункте 5.6.2.3.1.1 настоящих Правил (например, указанного максимального бокового ускорения $a_{u_{max}}$), при отсутствии какого-либо воздействия на рулевое управление со стороны водителя и одновременном пересечении любой из передних шин транспортного средства разметки полосы движения, система должна исключать внезапную утрату функции поддержки рулевого управления, продолжая оказывать помощь водителю в той мере, насколько это возможно, согласно концепции безопасности изготовителя транспортного средства и четко информировать его о своем состоянии посредством оптического сигнала, а также дополнительного акустического или тактильного предупреждающего сигнала.

В случае транспортных средств категорий M₂, M₃, N₂ и N₃ указанное выше требование считают выполненным, если транспортное средство оснащено системой предупреждения о выходе из полосы движения (СПВП), отвечающей техническим требованиям Правил № 130 ООН в их первоначальном варианте (с поправками серии 00)».

Приложение 8

Пункт 2.1 изменить следующим образом:

«2.1 Разметка полосы движения

Разметку полосы движения на дороге, используемой для проведения испытаний, выполняют в соответствии с одной из схем, приведенных в приложении 3 к Правилам № 130 ООН в их первоначальном варианте (с поправками серии 00). Разметка должна находиться в надлежащем состоянии и быть выполнена с использованием материала, соответствующего стандарту для видимой разметки полосы движения. Схему разметки полосы движения, используемую в ходе испытаний, указывают в протоколе испытания.

Для целей проведения испытаний, предусмотренных настоящим приложением, ширина полосы движения должна составлять не менее 3,5 м. По усмотрению изготовителя и с согласия технической службы допускается использование полосы шириной менее 3,5 м, если можно подтвердить, что эта система разметки на дорогах с более широкими полосами движения работает правильно.

Испытание проводят в условиях видимости, которые приемлемы для безопасного движения с требуемой испытательной скоростью.

Изготовитель транспортного средства доказывает соответствие установленным требованиям для всех других схем разметки полосы движения, указанных в приложении 3 к Правилам № 130 ООН в их первоначальном варианте (с поправками серии 00), с помощью надлежащей документации. Любая такая документация прилагается к протоколу испытания в качестве добавления».

II. Обоснование

1. Настоящий проект дополнения к поправкам серии 03 к Правилам № 79 ООН отсутствует официальному документу, основанному на неофициальном документе GRVA-16-10/Rev.1, в котором предлагается внести изменения в Правила № 130 ООН (система предупреждения о выходе из полосы движения), отразив в них австралийские опознавательные обозначения разметки полосы движения в порядке обеспечения того,

чтобы транспортные средства были пригодны для эксплуатации на австралийском рынке.

2. Поскольку в Правилах № 79 ООН содержатся ссылки на Правила № 130 ООН, имеющие отношение к эксплуатационным требованиям к системе предупреждения о выходе из полосы движения и разметке полосы движения, уместно рассмотреть связанные с перекрестными ссылками вопросы, поднятые МОПАП в ходе шестнадцатой сессии Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA).

3. В пункте 7 *Общего руководства по регламентирующим процедурам Организации Объединенных Наций и переходным положениям в правилах ООН* (документ ECE/TRANS/WP.29/1044/Rev.3) говорится следующее: «В ссылке на положения других Правил ООН должен быть указан вариант этих Правил ООН при том понимании, что любой последующий вариант будет столь же приемлемым».

4. В настоящее время в Правилах № 79 ООН не указано, на какой вариант Правил № 130 ООН в них содержится ссылка, а посему — для обеспечения соответствия требованиям Руководства — предлагается включить фразу «с поправками серии 00». Это позволит изготовителям испытывать их системы предупреждения о выходе из полосы движения, установленные на транспортных средствах, не предназначенных для поставок в Австралию, с использованием разметки полосы движения, предусмотренной либо поправками серии 00, либо более поздними сериями поправок к Правилам № 130 ООН.
