

**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****Восемнадцатая сессия**

Женева, 22–26 января 2024 года

Пункт 4 f) i) предварительной повестки дня

**Автоматизированные/автономные  
и подключенные транспортные средства:****Координация работ по автоматизации**

между рабочими группами (РГ):

Применимость ГТП ООН и правил ООН для АСВ

**Предложение по дополнению к поправкам серии 01  
к Правилам № 13-Н ООН (торможение легковых  
автомобилей)****Представлено экспертами от Целевой группы по вопросу  
о применимости для автоматизированных систем вождения\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами Целевой группы по вопросу о применимости для автоматизированных систем вождения (ЦГ-ФАДС). Предлагаемые поправки направлены на то, чтобы изменить Правила, предусматривая возможность утверждения типа транспортных средств, предназначенных как для управления с помощью автоматизированной системы вождения, так и для управления в ручном режиме. Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых элементов или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2024 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2024 год (A/78/6 (разд. 20), таблица 20.5), 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

Включить новый пункт 1.2.4 следующего содержания:

- «1.1 Настоящие Правила применяются в отношении торможения транспортных средств категорий M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub><sup>1</sup>.
- 1.2 Настоящие Правила не распространяются:
  - 1.2.1 на транспортные средства, конструктивная скорость которых не превышает 25 км/ч;
  - 1.2.2 на транспортные средства, приспособленные для управления водителями с инвалидностью;
  - 1.2.3 на официальное утверждение систем ЭКУ и СВТ транспортного средства;
  - 1.2.4 на транспортные средства, которые не оборудованы органами ручного управления торможением, предназначенными для использования в условиях нормальной эксплуатации.».**

Включить новые пункты 2.25 и 2.25.1 следующего содержания:

- «2.25 “Автоматизированная система вождения (АСВ)” означает совокупность аппаратных и программных компонентов транспортного средства, способных обеспечить полноценное выполнение динамической задачи управления (ДЗУ) на постоянной основе.**
- 2.25.1 “Динамическая задача управления (ДЗУ)” означает осуществляемые в реальном масштабе времени оперативные и тактические функции, необходимых для управления транспортным средством в условиях дорожного движения.».**

Пункт 5.2.9 изменить следующим образом:

- «5.2.9 Нарушение функционирования электрического привода управления не должно вызывать ~~неконтролируемого водителем~~ срабатывания тормозов, **не поддающегося контролю со стороны водителя или АСВ».**

Пункт 5.2.10 изменить следующим образом:

- «5.2.10 Рабочая, аварийная и стояночная тормозные системы должны действовать на тормозные поверхности, соединенные с колесами, с помощью достаточно прочных деталей.

Когда тормозной момент на какую-либо конкретную ось или оси подается и фрикционной тормозной системой и электрической системой рекуперативного торможения категории В, отключение последнего источника допускается при том условии, что фрикционный тормоз остается постоянно включенным и может обеспечивать компенсацию, указанную в пункте 5.2.1.7 выше.

Вместе с тем в случае кратковременных переходных периодов разъединения допускается неполная компенсация, но в течение 1 с эта компенсация должна достигать не менее 75 % от своего окончательного уровня.

Тем не менее во всех случаях постоянно соединенный фрикционный тормоз должен гарантировать, что и рабочая и аварийная тормозные системы будут продолжать функционировать с предписанной эффективностью.

Разъединение тормозных поверхностей стояночной тормозной системы допускается лишь при том условии, что это разъединение осуществляется водителем со своего места или посредством устройства дистанционного управления **или же автоматизированной системой вождения** с помощью системы, которая не может быть приведена в действие при утечке жидкости.

Устройство дистанционного управления, упомянутое выше, должно быть частью системы, отвечающей техническим требованиям, предусмотренным для АФРУ категории А и изложенным в поправках серии 02 к Правилам № 79 ООН или в поправках более поздних серий».

*Пункт 5.2.18.1.1* изменить следующим образом:

«5.2.18.1.1 электрическая система рекуперативного торможения включается только в случае ~~приведения в действие устройства управления акселератором~~ **отмены команды на ускорение** и/или в нейтральном положении переключения привода».

*Пункт 5.2.18.3* изменить следующим образом:

«5.2.18.3 Для транспортных средств, оснащенных системой электрического рекуперативного торможения любой из этих двух категорий, применяются все соответствующие предписания, за исключением пункта 5.2.18.1.1 выше. В этом случае система электрического рекуперативного торможения может включаться при ~~приведении в действия устройства управления акселератором~~ **отмене команды на ускорение** и/или в нейтральном положении переключения привода. Кроме того, при приведении в действие устройства управления рабочим тормозом не должен ограничиваться вышеупомянутый эффект торможения, вызываемый ~~оттуканием устройства управления акселератором~~ **отменой команды на ускорение**».

*Пункт 5.2.19.2* изменить следующим образом:

«5.2.19.2 в случае сбоя в электрической части органа управления или разрыва провода в электрическом приводе управления между органом управления и непосредственно подсоединенным к нему ЭБУ, не затрагивающих источник энергии, должна сохраняться возможность включения стояночной тормозной системы с места водителя и таким образом обеспечиваться возможность удерживания груженого транспортного средства в неподвижном состоянии под 8-процентным уклоном вверх или вниз. В качестве альтернативы в этом случае допускается автоматическое включение стояночного тормоза, когда транспортное средство находится в неподвижном состоянии, при условии достижения вышеуказанной эффективности и сохранения в действии стояночного тормоза после включения, независимо от положения включателя зажигания (пускового переключателя). В этом альтернативном случае стояночный тормоз должен автоматически растормаживаться сразу после того, как водитель **или АСВ** вновь начинает предпринимать действия для приведения транспортного средства в движение. Для достижения или содействия достижению указанной выше эффективности может использоваться привод двигателя/ручной привод или автоматический привод (в положении “стоянка”»).

*Пункт 5.2.22.1* изменить следующим образом:

«5.2.22.1 При приведении в действие водителем **или АСВ** рабочей тормозной системы подается сигнал для освещения сигналов торможения».

Включить новые пункты 5.3, 5.3.1, 5.3.2, 5.3.2.1 и 5.3.3 следующего содержания:

- «5.3 Особые положения для транспортных средств, оснащенных автоматизированной системой вождения**
- Тормозное оборудование любого транспортного средства, оснащенного автоматизированной системой вождения, отличной от автоматизированной системы удержания в полосе, определение которой соответствует Правилам № 157 ООН, должно отвечать следующим требованиям.
- 5.3.1 АСВ может осуществлять управление тормозным оборудованием транспортного средства при условии, что конструкция АСВ отвечает предписаниям соответствующих национальных и/или международных технических правил и соответствующего национального законодательства, которым регулируется ее работа, а также при условии, что ввиду ограничений, накладываемых с помощью технических средств, включение АСВ возможно только на той(тех) юрисдикционной(ых) территории(ях), где действуют эти предписания. Соблюдение этого требования подтверждается изготовителем при подаче заявки на официальное утверждение.**
- 5.3.2 Соответствие применимым требованиям к эффективности, предусмотренным настоящими Правилами ООН, при включенной АСВ должно быть продемонстрировано в соответствии с приложением 8.**
- 5.3.2.1 Линии передачи, связывающие между собой АСВ и тормозное оборудование (за исключением самой АСВ), должны удовлетворять требованиям, изложенным в приложении 8.**
- 5.3.3 Когда АСВ включена, ей должна передаваться информация о выявленных неисправностях, указанных в настоящих Правилах ООН.».**

## II. Обоснование

1. На своей сто девяностой сессии в июне 2023 года WP.29 одобрил переданный группами экспертов доклад (ECE/TRANS/WP.29/2023/86), посвященный вопросу о применимости правил для автоматизированных транспортных средств (ФАДС), и предложил рабочим группам приступить к разработке поправок к правилам, указанным группами экспертов в этом докладе.
2. На своей семнадцатой сессии в сентябре 2023 года Рабочая группа по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) постановила, что ЦГ-ФАДС, которой GRVA поручила разработать поправки к находящимся в ее ведении правилам ООН и глобальным техническим правилам с целью включения в них автоматизированных транспортных средств, должна сначала представить поправки для автоматизированных транспортных средств, которые оснащены также и органами ручного управления. Это позволит значительно сократить количество необходимых изменений, касающихся положений об испытаниях, которые могут проводиться в режиме ручного управления, а также изменений, касающихся определений и предписаний, прямо или косвенно связанных с присутствием на борту транспортного средства водителя.
3. Подробный неофициальный документ, содержащий разъяснения относительно изменений, а также вопросы и ответы по данному предложению, будет передан ЦГ-ФАДС в GRVA.