

**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**

Девятнадцатая сессия

Женева, 25 июня 2024 года

Пункты 4 g) и 6 b) предварительной повестки дня

**Автоматизированные/автономные и подключенные
транспортные средства: Правила № 157 ООН
(усовершенствованные системы помощи водителю)
и Правила № 79 ООН (оборудование рулевого управления)****Предложение по поправкам к Правилам № 79 ООН
(оборудование рулевого управления)
и к Правилам № 157 ООН (АСУП)****Представлено экспертом от Европейской ассоциации поставщиков
автомобильных деталей (КСАОД) и от Международной
организации предприятий автомобильной промышленности
(МОПАП)***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Европейской ассоциации поставщиков автомобильной промышленности (КСАОД) и от Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) с целью согласования положений правил №№ 79 и 157 ООН с формулировками Правил № 152 ООН (САЭТ для M₁ и N₁) в контексте условий автоматического восстановления работы системы на момент начала каждого нового цикла «запуск/работа» двигателя». В его основу положены неофициальные документы GRVA-18-05 и GRVA-18-06. Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений 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 по поправкам к Правилам № 79 ООН

Пункт 5.6.4.2.1 изменить следующим образом:

«5.6.4.2.1 Состояние системы по умолчанию: в начале каждого нового цикла "запуск/~~работа~~ (или работа в соответствующих случаях)" система должна быть в положении "выкл.". Это требование не применяется в том случае, когда новый цикл "запуск/~~работа~~ (или работа в соответствующих случаях)" выполняется автоматически, например при работе системы "стоп/запуск"».

Пункт 5.6.4.8.3 изменить следующим образом:

«5.6.4.8.3 После каждого нового цикла "запуск/~~работа~~ (или работа в соответствующих случаях)" двигателя транспортного средства (помимо тех, которые выполняются автоматически, например работа систем "стоп/запуск") АФРУ категории С, предназначенная для выполнения маневра по смене полосы, будет заблокирована до того момента, пока система не обнаружит, по меньшей мере один раз, движущийся объект на расстоянии, которое превышает минимальное расстояние S_{rear} , заявленное изготовителем в пункте 5.6.4.8.1 выше».

Приложение 8, пункт 3.5.6.1 изменить следующим образом:

«3.5.6.1 Испытуемое транспортное средство движется по полосе прямого испытательного трека, имеющего не менее двух полос движения в одном и том же направлении с дорожной разметкой по обе стороны полосы.

Скорость транспортного средства составляет $V_{\text{min}} + 10$ км/ч.

АФРУ категории С активируется (в режиме ожидания), а другое транспортное средство приближается сзади в целях активирования системы, как это указано в пункте 5.6.4.8.3 выше.

Приближающееся транспортное средство должно затем полностью обогнать испытуемое транспортное средство.

Задний(е) датчик(и) должен (должны) быть закрыт(ы) с помощью средств, согласованных изготовителем транспортного средства и технической службой, что должно быть зарегистрировано в протоколе испытаний. Эта операция может проводиться, когда транспортное средство неподвижно, при условии, что не выполняется никакой новый цикл "запуск/~~работа~~ (или работа в соответствующих случаях)" двигателя.

Транспортное средство движется со скоростью $V_{\text{min}} + 10$ км/ч, и водителем инициируется процедура смены полосы».

Приложение 8, пункт 3.5.7.1.1 изменить следующим образом:

«3.5.7.1.1 После выполнения водителем нового цикла "запуск/~~работа~~ (или работа в соответствующих случаях)" двигателя испытуемое транспортное средство движется по полосе прямого испытательного трека, имеющего не менее двух полос движения в одном и том же направлении с дорожной разметкой по обе стороны полосы.

АФРУ категории С не активируется ("выкл."), а другое транспортное средство приближается сзади и полностью обгоняет испытуемое транспортное средство.

Указатель поворота, используемый для запуска процедуры смены полосы движения, должен быть активирован водителем на период более 5 секунд».

Приложение 8, пункт 3.5.7.2.1 изменить следующим образом:

«3.5.7.2.1 После выполнения водителем нового цикла "запуск/~~работа~~ **(или работа в соответствующих случаях)**" двигателя испытуемое транспортное средство движется по полосе прямого испытательного трека, имеющего не менее двух полос движения в одном и том же направлении с дорожной разметкой по обе стороны полосы.

АФРУ категории С активируется вручную (в режиме ожидания).

После этого водителем инициируется перестроение на сопредельную полосу».

II. Предложение по поправкам к Правилам № 157 ООН

Пункт 5.5.5 изменить следующим образом:

«5.5.5 Реактивация системы после завершения любого маневрирования с минимальным риском возможна только после каждого нового цикла "запуск/ ~~работа~~ **(или работа в соответствующих случаях)**"».

Пункт 6.2.2 изменить следующим образом:

«6.2.2 Состояние системы по умолчанию: в начале каждого нового цикла "запуск/~~работа~~ **(или работа в соответствующих случаях)**" система должна быть в положении "выкл.". Это требование не применяется в том случае, когда новый цикл "запуск/~~работа~~ **(или работа в соответствующих случаях)**" выполняется автоматически, например при работе системы "стоп/запуск"».

III. Обоснование

1. На своей тринадцатой сессии GRVA одобрила «толкование 1», описанное в неофициальном документе GRVA-13-33 в контексте формулировок, содержащихся в Правилах № 152 ООН (САЭТ для M_1 и N_1) и предписывающих автоматическое восстановление работы САЭТ на момент «начала каждого нового цикла "запуск/работа" двигателя».

2. В этом толковании 1 уточняется, что данные формулировки (каждый новый «запуск двигателя» или «новый цикл работы») предоставляют изготовителю возможность выбора между двумя вариантами.

3. На своей четырнадцатой сессии GRVA приняла формулировку «запуск двигателя (или цикл работы в соответствующих случаях)», надлежащим образом отражающую согласованное толкование 1, и одобрила точку зрения о том, что данное толкование и его формулировки следует распространить и на другие соответствующие правила, относящиеся к компетенции GRVA.

4. В настоящем документе предлагается распространить эти формулировки на соответствующие пункты правил № 79 и 157 ООН с целью дальнейшего согласования правил, относящихся к компетенции GRVA.