|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | | ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/33 | |
| _unlogo | | **Экономический  и Социальный Совет** | | Distr.: General  11 July 2024  Russian  Original: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств**

**Рабочая группа по автоматизированным/  
автономным подключенным  
транспортным средствам**

**Двадцатая сессия**Женева, 23–27 сентября 2024 года  
Пункт 6 a) предварительной повестки дня  
**Усовершенствованные системы помощи  
водителю и Правила № 79 ООН:  
усовершенствованные системы  
помощи водителю**

Предложение по дополнению  
к Правилам № [171] ООН (ССКВ)

Представлено экспертом от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии[[1]](#footnote-1)\*

Воспроизведенный ниже текст, подготовленный экспертом от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, касается условий автоматического восстановления штатного режима работы системы в «начале каждого нового цикла “запуск/работа” двигателя». В его основу положен неофициальный документ GRVA-19-41. Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых или зачеркиванием — в случае исключенных элементов.

I. Предложение

*Пункт 5.3.7.5.1.1.2* изменить следующим образом:

«5.3.7.5.1.1.2 При первом включении системы ~~во время цикла “работа”~~ **после** **запуска силового агрегата3** система должна предоставить водителю информацию о том, что конфигурация разгона установлена на значение менее 2 секунд, если это соответствует действительности».

*Включить новую сноску 3* следующего содержания:

« **3 В соответствии с определением, приведенным в Общей резолюции № 2 (ОР.2) по соглашениям 1958 и 1998 годов, содержащей определения силовых установок транспортных средств, см. документ ECE/TRANS/WP.29/1121**».

*Сноску 3 (прежнюю) пронумеровать как сноску 4.*

*Пункт 5.5.3.1* изменить следующим образом:

«5.5.3.1 Система должна находиться в режиме “выключено” при инициировании каждого ~~нового~~ запуска **силового агрегата3** ~~двигателя (или цикла “работа”, если применимо)~~, независимо от того, какой режим был выбран водителем ранее.

Это требование не распространяется на случаи, когда ~~новый~~ запуск **силового агрегата3** ~~двигателя (или цикл “работа”, если применимо)~~ осуществляется автоматически, например, при работе системы “стоп/старт”».

*Пункт 5.5.4.2.8.1* изменить следующим образом:

«5.5.4.2.8.1 Изготовитель реализует стратегии, позволяющие блокировать активацию системы на время **функционирования силового агрегата3** ~~цикла “запуск/работа”~~, когда обнаруживается, что водитель в течение длительного времени демонстрирует недостаточное участие, по крайней мере если это приводит к более чем одной инициации реакции на неготовность водителя».

*Приложение 4*

*Пункт 4.2.2.1* изменить следующим образом:

«4.2.2.1 Испытания проводят таким образом, чтобы на результатах испытания не сказывались произведенные водителем настройки или его действия, а также любые другие виды воздействия, не связанные с испытываемым маневром. Поэтому применяются следующие условия:

a) регулируемую системой продольную дистанцию следования выставляют на:

i) расстояние по умолчанию, если расстояние сбрасывается на определенное значение при первой активации системы ~~в цикле “работа”~~ **после** **запуска силового агрегата**; или …

…»

II. Обоснование

1. Разработка Общей резолюции № 2 (ОР.2) преследовала конкретную цель установления единых определений силовых установок транспортных средств, и в ней нашли отражение общие термины, охватывающие различные компоненты и аспекты силовых установок, причем вне зависимости от вида топлива или используемой технологии. Таким образом, она обеспечивает основу для разработки нейтральных с технологической точки зрения положений. Дальнейшая же ссылка на «двигатель» или «цикл “работа”» все-таки подразумевает тот или иной тип технологии, а посему может нести в себе определенную двусмысленность.

2. Закрепленное в ОР.2 определение понятия «силовой агрегат» обеспечивает общий термин, который в достаточной степени охватывает тот аспект транспортного средства, на который необходимо ссылаться при учете состояния систем по умолчанию после запуска. Кроме того, использование термина «силовой агрегат» позволяет упростить соответствующие положения. В ОР.2 приводится нижеследующее определение силового агрегата.

3. «*Силовой агрегат*» означает устанавливаемый на транспортном средстве единый комплекс, состоящий из системы (систем) накопления тяговой энергии, устройства (устройств) преобразования энергии в тягу и силовой передачи (силовых передач) и обеспечивающий механическую энергию, сообщаемую колесам транспортного средства для приведения его в движение, включая периферийные устройства.

1. \* 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. [↑](#footnote-ref-1)