



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 а) 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***

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.

* 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

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 цикла “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 сослаться 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.
