|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | E/ECE/324/Rev.1/Add.77/Rev.3/Amend.2−E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.77/Rev.3/Amend.2 |
|  |  | 23 November 2023 |

 Соглашение

 О принятии согласованных технических правил Организации Объединенных Наций для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих правил Организации Объединенных Наций[[1]](#footnote-1)\*

(Пересмотр 3, включающий поправки, вступившие в силу 14 сентября 2017 года)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 Добавление 77 — Правила № 78 ООН

 Пересмотр 3 — Поправка 2

Дополнение 2 к поправкам серии 05 — Дата вступления в силу: 24 сентября 2023 года

 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств категорий L1, L2, L3, L4 и L5
в отношении торможения

Настоящий документ опубликован исключительно в информационных целях. Аутентичным и юридически обязательным текстом является документ ECE/TRANS/WP.29/2023/10.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**

*Включить новый пункт 2.34* следующего содержания:

«2.34 "*автоматически включающееся торможение*" означает функцию в рамках комплексной электронной системы управления, при которой тормозная(ые) система(ы) или тормоза на некоторых осях срабатывает(ют) с целью замедления транспортного средства вследствие прямого воздействия со стороны водителя либо без такого воздействия, но в результате автоматической оценки бортовой информации».

*Пункт 5.1.17.2* изменить следующим образом:

«5.1.17.2 кроме того, в случае транспортных средств, оснащенных системами автоматически включающегося торможения и/или электрического рекуперативного торможения, которые создают тормозное усилие (например, при отпускании устройства управления акселератором), сигнал торможения инициируется также в соответствии со следующими предписаниями4:

|  |  |
| --- | --- |
| *Замедление транспортного средства с помощью автоматически включающегося торможения и/или рекуперативного торможения* | *Подача сигнала* |
| ≤1,3 м/с² | Сигнал может подаваться |
| >1,3 м/с² | Сигнал подается |

Во избежание быстрых изменений сигнала, приводящих к мерцанию стоп-сигналов, должны применяться соответствующие меры (например, гистерезис переключения, усреднение, временнáя задержка)».

*Пункт 5.1.17.3* изменить следующим образом:

«5.1.17.3 После срабатывания сигнал подается до тех пор, пока сохраняется потребность в замедлении путем автоматически включающегося торможения и/или электрического рекуперативного торможения. Вместе с тем сигнал может быть подавлен при остановке или в том случае, когда потребность в замедлении падает ниже 1,3 м/с2 либо того значения, которое вызвало сигнал, в зависимости от того, какое из этих значений меньше.

Сигнал не должен подаваться, если замедление вызвано исключительно естественным торможением двигателя, сопротивлением воздуха/ сопротивлением качению и/или уклоном дороги».

1. \* Прежние названия Соглашения:

 Соглашение о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств, совершено в Женеве 20 марта 1958 года (первоначальный вариант);

 Cоглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, совершено в Женеве 5 октября 1995 года (пересмотр 2). [↑](#footnote-ref-1)