|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/16 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General16 July 2019RussianOriginal: English |

**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**[[1]](#footnote-1)\*

**Четвертая сессия**

Женева, 24–28 сентября 2019 года

Пункт 7 предварительной повестки дня

**Опережающие системы экстренного торможения**

 Предложение по поправкам серии 01 к Правилам № [152] ООН о единообразных предписаниях, касающихся официального утверждения автотранспортных средств в отношении опережающей системы экстренного торможения (ОСЭТ) для транспортных средств категорий M1 и N1

 Представлено экспертами неофициальной рабочей группы по опережающей системе экстренного торможения[[2]](#footnote-2)\*\*

 Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами неофициальной рабочей группы (НРГ) по опережающей системе экстренного торможения (ОСЭТ) для введения новых, более эффективных положений о сценарии столкновения автомобиля с пешеходом. Изменения к нынешнему тексту этих Правил с поправками, содержащимися в дополнении 1 к первоначальному тексту, выделены жирным шрифтом в случае новых положений и зачеркиванием в случае исключенных элементов.

 I. Предложение

*Пункт 5.2.1.4, таблицу, касающуюся N1, и примечания* изменить следующим образом (сноска \* не изменяется):

*«***Максимальная относительная скорость при ударе (км/ч) для транспортных средств категории N1\***

| *Относительная скорость (км/ч)* | ***Транспортное средство в неподвижном состоянии****/Движущееся транспортное средство* |
| --- | --- |
| *~~Груженое~~****Максимальная масса*** | *~~Порожнее~~****Масса в снаряженном состоянии*** |
| *~~α > 1,3~~* | *~~α ≤ 1,3~~* | *~~α > 1,3~~* | *~~α ≤ 1,3~~* |
| 10 | 0,00 | ~~0,00~~ | 0,00 | ~~0,00~~ |
| 15 | 0,00 | ~~0,00~~ | 0,00 | ~~0,00~~ |
| 20 | 0,00 | ~~0,00~~ | 0,00 | ~~0,00~~ |
| 25 | 0,00 | ~~0,00~~ | 0,00 | ~~0,00~~ |
| 30 | 0,00 | ~~0,00~~ | 0,00 | ~~0,00~~ |
| 32 | 0,00 | **~~15,00~~** | 0,00 | ~~0,00~~ |
| 35 | 0,00 | **~~15,00~~** | 0,00 | ~~0,00~~ |
| 38 | 0,00 | **~~20,00~~** | 0,00 | **~~15,00~~** |
| 40 | **10,00** | **~~20,00~~** | 0,00 | **~~15,00~~** |
| 42 | **15,00** | **~~25,00~~** | 0,00 | **~~20,00~~** |
| 45 | **20,00** | **~~25,00~~** | **15,00** | **~~25,00~~** |
| 50 | **30,00** | **~~35,00~~** | **25,00** | **~~30,00~~** |
| 55 | **35,00** | **~~40,00~~** | **30,00** | **~~35,00~~** |
| 60 | **40,00** | **~~45,00~~** | **35,00** | **~~40,00~~** |

\* В случае относительных скоростей в промежутках между перечисленными значениями (например, 53 км/ч) применяется максимальная относительная скорость при ударе
(т. е. 30 км/ч), предписанная для следующего более высокого значения относительной скорости (т. е. 55 км/ч).

В том случае, если масса превышает массу в снаряженном состоянии, применяется максимальная относительная скорость при ударе, предписанная для максимальной массы.

~~При α = W~~~~r~~~~/W × L/H, где:~~

~~– W~~~~r~~~~– нагрузка на заднюю ось;~~

~~– W – масса данного транспортного средства в снаряженном состоянии;~~

~~– L – колесная база данного транспортного средства;~~

~~– H – высота центра тяжести данного транспортного средства
в снаряженном состоянии.~~

~~Снижение скорости должно быть продемонстрировано в соответствии
с пунктами 6.4 и 6.5.~~

~~По просьбе изготовителя оценка транспортного средства N~~~~1~~ ~~может производиться согласно требованиям об α > 1,3 независимо от его значения α.~~»

*Пункт 5.2.2.4, таблицы, касающиеся M1 и N1,* изменить следующим образом:

 «Максимальная скорость при ударе (км/ч) для транспортных средств категории M1\*

| *Скорость движения данного транспортного средства(км/ч)* | *Максимальная масса* | *Масса в снаряженном состоянии* |
| --- | --- | --- |
| 20 | 0,00 | 0,00 |
| 25 | 0,00 | 0,00 |
| 30 | 0,00 | 0,00 |
| 35 | ~~20,00~~ **0,00** | ~~20,00~~ **0,00** |
| 40 | ~~25,00~~ **0,00** | ~~25,00~~ **0,00** |
| **42** | **10,00** | **0,00** |
| 45 | ~~30,00~~ **15,00** | ~~30,00~~ **15,00** |
| 50 | ~~35,00~~ **25,00** | ~~35,00~~ **25,00** |
| 55 | ~~40,00~~ **30,00** | ~~40,00~~ **30,00** |
| 60 | ~~45,00~~ **35,00** | ~~45,00~~ **35,00** |

\* В случае скоростей данного транспортного средства в промежутках между перечисленными значениями (например, 53 км/ч) применяется максимальная скорость при ударе (т. е. ~~40~~ **30** км/ч), предписанная для следующего более высокого значения скорости
(т. е. 55 км/ч).

 В том случае, если масса превышает массу в снаряженном состоянии, применяется максимальная относительная скорость при ударе, предписанная для максимальной массы.

 Максимальная скорость при ударе (км/ч) для транспортных средств
категории N1\*

| *Скорость движения данного транспортного средства(км/ч)* | ***Максимальная масса*** | ***Масса в снаряженном состоянии*** |
| --- | --- | --- |
| *~~[α >1,3]~~* | *~~α ≤1,3~~* | *~~α >1,3~~* | *~~[α ≤1,3]~~* |
| 20 | 0,00 | ~~0,00~~ | 0,00 | ~~0,00~~ |
| 25 | 0,00 | ~~10,00~~ | 0,00 | ~~0,00~~ |
| 30 | 0,00 | ~~15,00~~ | 0,00 | ~~15,00~~ |
| 35 | ~~20,00~~ **0,00** | ~~25,00~~ | ~~20,00~~ **0,00** | ~~20,00~~ |
| 40 | ~~25,00~~ **0,00** | ~~30,00~~ | ~~25,00~~ **0,00** | ~~25,00~~ |
| **42** | **10,00** | ~~–~~ | **0,00** | ~~–~~ |
| 45 | ~~30,00~~ **15,00** | ~~35,00~~ | ~~30,00~~ **15,00** | ~~30,00~~ |
| 50 | ~~35,00~~ **25,00** | ~~40,00~~ | ~~35,00~~ **25,00** | ~~35,00~~ |
| 55 | ~~40,00~~ **30,00** | ~~45,00~~ | ~~40,00~~ **30,00** | ~~45,00~~ |
| 60 | ~~45,00~~ **35,00** | ~~50,00~~ | ~~45,00~~ **35,00** | ~~50,00~~ |

\* В случае скоростей данного транспортного средства в промежутках между перечисленными значениями (например, 53 км/ч) применяется максимальная скорость при ударе (т. е. ~~40/45~~ **30/30** км/ч), предписанная для следующего более высокого значения скорости данного транспортного средства (т. е. 55 км/ч).

В том случае, если масса превышает массу в снаряженном состоянии, применяется максимальная относительная скорость при ударе, предписанная для максимальной массы.

 ~~При α = W~~~~r~~~~/W × L/H, где:~~

~~– W~~~~r~~~~– нагрузка на заднюю ось;~~

~~– W – масса данного транспортного средства в снаряженном состоянии;~~

~~– L – колесная база данного транспортного средства;~~

~~– H – высота центра тяжести данного транспортного средства
в снаряженном состоянии.~~

~~Снижение скорости должно быть продемонстрировано в соответствии
с пунктом 6.6.~~

~~По просьбе изготовителя оценка транспортного средства N~~~~1~~ ~~может~~ ~~производиться согласно требованиям об α >1,3 независимо от его значения α.~~»

*Включить новый пункт* *12* следующего содержания:

«**12. Переходные положения**

**12.1 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 01, ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в предоставлении или признании официальных утверждений типа на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 01.**

**12.2 Начиная с 1 мая 2024 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа на основании первоначального варианта настоящих Правил, впервые выданные после 1 мая 2024 года.**

**12.3 До 1 мая 2026 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, признают официальные утверждения типа на основании** **первоначального варианта настоящих Правил, впервые выданные до 1 мая 2024 года.**

**12.4 Начиная с 1 мая 2026 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, выданные на основании** **первоначального варианта настоящих Правил.**

**12.5 Независимо от пункта 12.4 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа, выданные на основании первоначального варианта настоящих Правил и касающиеся транспортных средств, которые не затронуты изменениями, внесенными на основании поправок серии 01.**

**12.6 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не отказывают в предоставлении или распространении официальных утверждений типа на основании какой-либо предыдущей серии поправок к настоящим Правилам**».

 II. Обоснования

1. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) на своей 178-й сессии в июне 2019 года принял документ ECE/TRANS/
WP.29/2019/61 в качестве новых Правил ООН, касающихся ОСЭТ.

2. На своей сессии в январе 2019 года GRVA решила, что требования, касающиеся столкновения автомобиля с автомобилем (предотвращения столкновения на скорости 42 км/ч), а также столкновения автомобиля с пешеходом при более низких эксплуатационных характеристиках (предотвращения столкновения только на скорости 30 км/ч), будут применяться с даты вступления в силу новых Правил, а требования, касающиеся столкновения автомобиля с пешеходом при большей скорости (42 км/ч) – на втором этапе в качестве поправок новой серии. GRVA также решила исключить особые положения, касающиеся небольших полнокабинных транспортных средств категории N1.

3. Настоящим предложением предусматривается введение требований, касающихся столкновения автомобиля с пешеходом при большей скорости (42 км/ч), и исключение особых положений, касающихся небольших полнокабинных транспортных средств категории N1.

4. Его текст также содержит необходимые переходные положения, в которых для Договаривающихся сторон предусматривается возможность введения более совершенных требований к эффективности в контексте официальных утверждений новых типов транспортных средств с 1 мая 2024 года и официальных утверждений уже существующих типов с 1 мая 2026 года. Предлагаемыe переходные положения подготовлены на основе руководящих принципов, касающихся переходных положений и содержащихся в документе ECE/TRANS/WP.29/1044/Rev.2.

5. Группа по-прежнему сталкивается с трудностями в связи с согласованием требований к эффективности при столкновении автомобиля с велосипедом из-за отсутствия на рынке транспортных средств с этой технологией (в 2018 году только одно транспортное средство было протестировано в рамках программы оценки характеристик новых легковых автомобилей Европейского союза). В связи с этим неофициальная рабочая группа решила рассмотреть вопрос о столкновении автомобиля с велосипедистом позднее, когда поступят более полные данные.

6. Поправки серии 01 подготовлены с учетом настоящего предложения при том понимании, что вначале GRVA примет дополнение 1 к первоначальному тексту Правил.

1. \* Прежнее название: **Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF).** [↑](#footnote-ref-1)
2. \*\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/274, пункт 123, и ECE/TRANS/2018/21/Add.1, направление деятельности 3) 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-2)