



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

Рабочая группа по пассивной безопасности

Шестьдесят шестая сессия

Женева, 10–13 декабря 2019 года

Пункт 17 предварительной повестки дня

**Правила № 100 ООН (транспортные средства
с электроприводом)****Предложение по дополнению 6 к поправкам
серии 01 и по дополнению 5 к поправкам серии 02
к Правилам № 100 ООН (транспортные средства
с электроприводом)****Представлено экспертами от Нидерландов и Международной
организации предприятий автомобильной промышленности***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от Нидерландов и Международной организации предприятий автомобильной промышленности. Он направлен на введение положений о функциональной безопасности с уделением особого внимания другим категориям транспортных средств, помимо M₁. На основе документа GRSP-65-33-Rev.1, распространенного в ходе шестьдесят пятой сессии Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP), изменения к нынешнему тексту Правил ООН выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

* 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 работы 3.1) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

Пункт 1 изменить следующим образом:

«Пункт 5.3 изменить следующим образом:

"5.3 Функциональная безопасность

Для водителя должен подаваться по крайней мере единовременный сигнал, когда транспортное средство находится в "режиме, допускающем движение".

Вместе с тем это положение не применяется в тех случаях, когда тяга для транспортного средства прямо или косвенно обеспечивается двигателем внутреннего сгорания.

Водитель, покидающий транспортное средство, должен четко оповещаться соответствующим сигналом (например, оптическим или звуковым), если транспортное средство все еще находится в режиме, допускающем движение. **Кроме того, в случае транспортных средств категорий М₂ и М₃ вместимостью более 22 пассажиров, помимо водителя, этот сигнал должен подаваться, как только водитель покидает свое место.**

Если бортовая ПЭАС может заряжаться пользователем от внешнего источника, то должна быть исключена возможность приведения транспортного средства в движение его собственной силовой установкой, пока соединительное устройство внешнего источника электропитания физически соединено с входным соединительным устройством на транспортном средстве.

Соблюдение этого требования демонстрируют посредством использования соединительного устройства, указанного изготовителем автомобиля.

Для водителя должно быть четко указано положение регулятора направления движения"».

II. Обоснование

1. Автобусы меньшего размера вместимостью не более 22 пассажиров в дополнение к водителю (что является общепринятым делением в классах автобусов) необязательно имеют проход, через который водитель может покинуть место, с которого он управляет транспортным средством. В таких небольших автобусах, как правило, активируется предупреждающий сигнал, когда дверь водителя открыта, чтобы водитель мог выйти. Для этого предусмотрено нынешнее требование о том, что предупреждающий сигнал должен подаваться, когда водитель покидает транспортное средство.

2. Для более крупных транспортных средств, водитель которых может покинуть свое место и пройти в пассажирский салон через все транспортное средство (или даже на верхний этаж), такое требование должно предусматривать подачу предупреждающего сигнала, как только водитель покидает свое место (фактически не выходя из транспортного средства).
