|  |
| --- |
| E/ECE/324/Rev.2/Add.130/Rev.1/Amend.1–E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.130/Rev.1/Amend.1  |
|  |  |  |

 Соглашение

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

(Пересмотр 2, включающий поправки, вступившие в силу 16 октября 1995 года)

 Добавление 130 − Правила № 131

 Пересмотр 1 − Поправка 1

Дополнение 2 к поправкам серии 01 − Дата вступления в силу: 8 октября 2016 года

 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения автотранспортных средств в отношении систем автоматического экстренного торможения (САЭТ)

Настоящий документ опубликован исключительно в информационных целях. Аутентичным и юридически обязательным текстом является документ: ECE/TRANS/WP.29/2016/7.



**ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**

*Введение к Правилам* изменить следующим образом (включая добавление новых ссылок на существующую сноску 1):

 «Введение

 Цель настоящих Правил − ввести единообразные предписания, касающиеся систем автоматического экстренного торможения (САЭТ), установленных на автотранспортных средствах категорий M2, M3, N2 и N31, которые эксплуатируются главным образом на автомагистралях в условиях монотонного движения.

 Хотя в целом транспортные средства этих категорий и выиграют от оснащения их САЭТ, в случае некоторых подгрупп преимущества будут довольно сомнительными, поскольку они эксплуатируются главным образом в условиях, не связанных с движением по автомагистралям (например, автобусы, в которых пассажиры перевозятся стоя, т.е. которые относятся к классам I, II и A1, транспортные средства категории G1, строительная техника и т.д.). Независимо от преимуществ, в случае других подгрупп установка САЭТ будет сопряжена с техническими трудностями или окажется невозможной (например, при выборе места для установки датчика на транспортных средствах категории G1, на строительной технике, используемой главным образом во внедорожных условиях и на гравийных дорогах, на транспортных средствах специального назначения и транспортных средствах с орудиями фронтальной навески и т.д.). В некоторых случаях в силу конструкционных особенностей транспортного средства может существовать вероятность возникновения ложной ситуации экстренного торможения.

 Кроме того, системы, предназначенные для транспортных средств, у которых задняя ось не оснащена пневматической подвеской, требуют использования передовой сенсорной технологии для учета изменения угла развала колес транспортного средства.

 Система автоматически выявляет риск столкновения спереди, предупреждает о нем водителя и приводит в действие тормозную систему транспортного средства для снижения его скорости с целью недопущения столкновения либо смягчения его последствий в том случае, когда водитель не реагирует на предупреждение.

 Система срабатывает только в таких условиях вождения, когда торможение позволяет не допустить дорожно-транспортное происшествие или смягчить его последствия, и не функционирует при обычных условиях вождения.

 В случае сбоя в работе системы никакого риска для безопасного функционирования транспортного средства не возникает.

 Система обеспечивает как минимум акустическое или тактильное предупреждение, которое может выражаться также в резком замедлении движения, с тем чтобы невнимательный водитель мог осознать всю серьезность сложившейся ситуации.

 При любой реакции системы (этапы предупреждения и экстренного торможения) водитель может в любой момент посредством осознанного действия, например путем поворота рулевого колеса либо перехода на понижающую передачу, восстановить контроль над транспортным средством и отключить систему.

 В настоящих Правилах невозможно предусмотреть все дорожные условия и особенности инфраструктуры, которые следует учитывать в процессе официального утверждения типа. Фактические условия и особенности в реальной ситуации не должны быть причиной частого срабатывания ложного сигнала или необоснованного торможения, что может побудить водителя отключить систему».

*Изменить текст пункта 5.1.2* следующим образом:

«5.1.2 Магнитные и электрические поля не должны снижать эффективности САЭТ. Это требование считается выполненным, если соблюдаются технические требования и переходные положения Правил № 10 посредством применения:

 а) поправок серии 03 для транспортных средств без соединительной системы для зарядки перезаряжаемой системы хранения энергии (тяговых батарей);

 b) поправок серии 04 для транспортных средств с соединительной системой для зарядки перезаряжаемой системы хранения энергии (тяговых батарей)».

1. \* Прежнее название 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. [↑](#footnote-ref-1)