|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/18 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General14 January 2022RussianOriginal: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

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

**Рабочая группа по общим предписаниям,
касающимся безопасности**

**Сто двадцать третья сессия**

Женева, 28 марта — 1 апреля 2022 года

Пункт 14 предварительной повестки дня

**Специальная резолюция № 1, касающаяся
общих определений категорий, масс и размеров
транспортных средств**

 Предложение по поправкам к Специальной резолюции, касающейся общих определений категорий, масс и размеров транспортных средств

 Представлено экспертом от Международной ассоциации изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП)[[1]](#footnote-1)\*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Международной ассоциации изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП) для внесения поправок в Специальную резолюцию № 1, касающуюся общих определений категорий, масс и размеров транспортных средств (СР.1). В его основу положен неофициальный документ GRSG-122-29, распространенный на сто двадцать второй сессии Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG). Изменения к нынешнему тексту СР.1 выделены жирным шрифтом в случае новых элементов или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

 I. Предложение

*Приложение 1, пункт 2* изменить следующим образом:

«2. “Прицеп” означает любое несамоходное транспортное средство, которое спроектировано и изготовлено для его буксировки механическим транспортным средством. **Вместе с тем прицеп может иметь привод, помогающий ему двигаться, но не должен создавать тягу, когда он не сцеплен с буксирующим транспортным средством;**».

 II. Обоснование

1. Для борьбы с изменением климата необходимо значительно сократить выбросы CO2 из транспортного сектора по всему миру. Транспортный сектор является крупным источником выбросов CO2 после энергетического сектора и других отраслей промышленности. По этой причине для большегрузных автомобилей установлены жесткие требования в плане ограничения выбросов CO2. Эти амбициозные цели окажут значительное воздействие на разработку конструкции грузовых транспортных средств и прицепов на дорогах в будущем, что приведет к существенному изменению типа двигательных установок в таких составах транспортных средств. Например, в директиве 2019/1242 Европейского союза содержатся положения о сокращении выбросов CO2 из большегрузных автомобилей. И, хотя регламентация прицепов или полуприцепов в настоящее время отсутствует (Европейская комиссия работает над проектом регламента, предусматривающего включение прицепов в процесс сертификации по критерию CO2, и окончательный регламент должен быть вскоре подготовлен), она может представлять интерес с точки зрения более подробного изучения потенциальных возможностей для внесения вклада в общее сокращение выбросов CO2 из составов транспортных средств. Сам прицеп или полуприцеп не выбрасывает CO2 в режиме покоя или при движении, но оказывает воздействие на общий уровень выбросов CO2 из состава транспортных средств. Прицепу можно приписывать значения выбросов CO2 из-за наличия у него таких показателей, как сопротивление качению, снаряженная масса и, наконец, аэродинамическое сопротивление. Поэтому логично думать о мерах/технологиях, способствующих сокращению этих выбросов. На основании такого подхода изготовителям прицепов настоятельно рекомендуется уже сейчас внести вклад в сокращение выбросов CO2 на основе усовершенствования конструкции прицепов и внедрения новых технологий.
2. Одной из подобных характеристик служит наличие у прицепа/полуприцепа приводной оси (например, с системой тяги и/или рекуперации). Приводные оси прицепов могут оказывать содействие транспортному средству (например, тягачу) во время маневров «старт–стоп», при разгоне/торможении и в ходе транспортировки тяжелых грузов в сложных условиях (на подъеме/спуске) или же могут преобразовывать кинетическую энергию оси в электрическую для питания электрических систем (например, холодильных установок в рефрижераторах). Это позволяет снизить расход топлива на приведение в движение автотранспортного средства или поддержание работы холодильных установок соответственно (и, следовательно, сократить выбросы CO2), а также повысить гибкость работы всего состава транспортных средств.

 Рис. 1
Принцип/Пример работы приводных осей прицепа



Тяговая батарея

Электродвигатель

 mtractor mtrailer

– +

Сопротивление качению сила тяги

Сопротивление воздуха (тягач и прицеп)

Оценка сопротивления

 В настоящее время тип силовой передачи может быть электрическим или гидравлическим. Силовая передача прицепа/полуприцепа регулируется таким образом, чтобы обеспечить безопасное следование за буксирующим транспортным средством. Тяговая сила любого прицепа/полуприцепа в составе транспортных средств должна регулироваться таким образом, чтобы не оказывать негативного воздействия на продольную/боковую устойчивость состава. Силовая передача прицепа/полуприцепа может подключаться во всем диапазоне скоростей транспортного средства, не ограничиваясь работой на низких скоростях. Вместе с тем толкания транспортного средства прицепом/полуприцепом на скоростях свыше 15 км/ч не допускается. Прицеп во всех случаях должен оставаться в буксируемом состоянии, причем таким образом, чтобы в сцепном устройстве действовала растягивающая сила (за исключением содействия при трогании с места и за исключением толкающих усилий, которые возникают в результате нормальных (считающихся обычными на сегодняшний день) динамических условий работы состава автотранспортного средства и прицепа при движении/торможении). Считается, что тяжелые прицепы (категорий O3 и O4) должны иметь электрическую или гидравлическую тягу для целей сокращения общего объема выбросов CO2 тягачом/грузовиком. Вместе с тем огромное воздействие на динамику транспортного средства оказывают и имеющие тягу легкие прицепы (категории O2). Использование прицепа (например, жилого прицепа) в составе с автомобилем на электробатарее в большинстве случаев не предусмотрено либо же приводит к значительному сокращению дальности поездки из-за ограниченной емкости аккумуляторной батареи автомобиля. В результате растущее число пользователей жилых прицепов все менее охотно будут эксплуатировать автомобили на электробатарее. Вместе с тем наличие тяги, особенно электрической, у прицепа категории O2 (например, жилого прицепа) позволит использовать этот прицеп в составе с автомобилем на электробатарее. Электроприцеп сможет гарантировать обычную дальность хода автомобиля на электробатарее в составе с таким прицепом без каких-либо дополнительных выбросов.

1. Принципы использования прицепа/полуприцепа для автомобильных перевозок определены в нескольких правилах. В определении прицепа/полуприцепа его статус весьма часто характеризуется в качестве «буксируемого транспортного средства», а в некоторых случаях — и «несамоходного» транспортного средства. Нынешнее определение может привести к недоразумениям в том случае, если при использовании прицепа в составе с механическим транспортным средством одна или несколько осей прицепа приводятся в движение с помощью встроенной в прицеп системы тяги (например, электродвигателя). Поэтому было бы целесообразно уточнить некоторые определения в нормативной базе ЕЭК, с тем чтобы избежать различий в толковании органами по официальному утверждению типа во всем мире.

Пункт 2:

 «Вместе с тем прицеп может иметь привод, помогающий ему двигаться, но не должен создавать тягу, когда он не сцеплен с буксирующим транспортным средством;». — Прицеп всегда должен быть частью состава транспортных средств и не должен использоваться в качестве самодвижущегося транспортного средства. Вместе с тем прицеп/полуприцеп может быть транспортным средством, обладающим тягой, если этот прицеп/полуприцеп предназначен для буксировки в обычных условиях движения, и создаваемая прицепом тяга подключается к общим тяговым силам буксирующего транспортного средства во время движения. Применение этой тяги для поддержки движения прицепа зависит от статуса сцепки.

Примечание:

Пункт 2: «…*изготовлено для его буксировки механическим транспортным средством*». — Формулировка *«механическое транспортное средство»* не подходит для составов транспортных средств с несколькими прицепами, например составов модульных транспортных средств. Эту формулировку можно исключить.

1. \* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2022 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2022 год (A/76/6 (часть V, разд. 20), п. 20.76), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом. [↑](#footnote-ref-1)