|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | | ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/17 | |
| _unlogo | | **Экономический  и Социальный Совет** | | Distr.: General  21 March 2022  Russian  Original: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

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

**Рабочая группа по проблемам энергии и   
загрязнения окружающей среды**

**Восемьдесят шестая сессия**

Женева, 30 мая — 2 июня 2022 года

Пункт 3 a) предварительной повестки дня

**Транспортные средства малой грузоподъемности:   
правила ООН № 68 (измерение максимальной скорости,   
включая электромобили), № 83 (выбросы загрязняющих   
веществ транспортными средствами категорий M1 и N1),   
№ 101 (выбросы СО2/расход топлива), № 103 (сменные   
устройства для предотвращения загрязнения)   
и № 154 (всемирные согласованные процедуры испытания   
транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ))**

Предложение по новому дополнению к поправкам серии 01 к Правилам № 101 ООН (выбросы СО2/расход топлива)

Представлено экспертом от Международной организации предприятий автомобильной промышленности[[1]](#footnote-1)\*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП). Настоящий документ направлен на согласование требований к определению объема выбросов CO2, расхода топлива и потребления электроэнергии исходя из предписаний в отношении разрядки применительно к ГЭМ-ВЗУ, имеющему переключатель рабочих режимов, с учетом критерия его остановки. Также обеспечивается согласование требования в отношении предварительного кондиционирования между поправками серии 01 к Правилам № 101 ООН (приложение 9 — определение запаса хода на электротяге) и поправками серий 06 и 07 к Правилам № 83 ООН (приложение 14 — положения по методике испытания ГЭМ на выбросы). Изменения к действующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых или зачеркиванием — в случае исключенных элементов.

I. Предложение

*Приложение 8, пункт 4.2.2.1* изменить следующим образом:

«4.2.2.1 Разрядка накопителя электроэнергии/мощности производится при движении транспортного средства после установки переключателя в сугубо электрический режим (на испытательном треке, на динамометрическом стенде и т. д.) на постоянной скорости, составляющей 70 % ± 5 % от максимальной скорости движения транспортного средства в сугубо электрическом режиме, что определяется в соответствии с процедурой испытания электромобилей, указанной в Правилах № 68. **По просьбе изготовителя допускается использование постоянной скорости, составляющей 70 % ± 5 % от максимальной скорости движения транспортного средства в течение 30 минут в сугубо электрическом режиме.**

Разрядка прекращается:

a) когда транспортное средство не может двигаться в течение 30 минут со скоростью, равной 65 % максимальной скорости движения; или

b) когда в соответствии с показаниями штатных бортовых приборов водитель должен остановить транспортное средство; или

c) после пробега 100 км.

Если транспортное средство не имеет сугубо электрического режима, то разрядка накопителя электроэнергии/мощности производится в процессе движения (на испытательном треке, динамометрическом стенде и т. д.):

a) на постоянной скорости 50 км/ч до запуска двигателя ГЭМ, потребляющего топливо;

b) или если транспортное средство не может развить постоянную скорость 50 км/ч без запуска двигателя, потребляющего топливо, скорость снижается настолько, чтобы транспортное средство могло двигаться с меньшей постоянной скоростью без запуска двигателя, потребляющего топливо, на протяжении определенного промежутка времени/пробега (подлежит согласованию технической службой и изготовителем);

с) либо по рекомендации изготовителя.

Двигатель, потребляющий топливо, должен быть отключен в течение 10 секунд после его автоматического запуска».

II. Обоснование

1. Требование в отношении скорости, при которой производится разрядка (70 % ±5 % от **максимальной скорости движения**), применительно к условиям A и B в случае ГЭМ-ВЗУ, имеющего переключатель рабочих режимов, предусмотренное в приложении 8 «Метод измерения объема выбросов двуокиси углерода, расхода топлива и потребления электроэнергии транспортными средствами, приводимыми в движение гибридным электроприводом» поправок серии 01 к Правилам № 101 ООН, не соответствует одному из критериев его остановки (65 % от **максимальной скорости движения в течение 30 минут**).

2. Требование в отношении скорости, при которой производится разрядка, и остановки:

a) применительно к условию A в случае ГЭМ-ВЗУ, имеющего переключатель рабочих режимов — пункты 4.1.1.3.2 и 4.1.1.3.3 приложения 9 «Метод измерения запаса хода на электротяге транспортных средств, приводимых в движение только электроприводом либо гибридным электроприводом» поправок серии 01 к Правилам № 101 ООН; и

b) применительно к условиям A и B в случае ГЭМ-ВЗУ, имеющего переключатель рабочих режимов — пункты 3.2.2.2 и 3.2.3.2 приложения 14 «Методика испытания гибридных электромобилей (ГЭМ) на производимые ими выбросы» поправок серий 06 и 07 к Правилам № 83 ООН.

В обоих случаях имеется в виду максимальная скорость движения транспортного средства в течение 30 минут.

3. Требование в отношении предварительного кондиционирования, предусмотренное правилами № 101 и № 83 ООН, согласуется с настоящим предложением.

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 (разд. 20), п. 20.76), 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-1)