|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.29/GRE/2022/15 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General27 July 2022RussianOriginal: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

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

**Рабочая группа по вопросам освещения
и световой сигнализации**

**Восемьдесят седьмая сессия**

Женева, 25–28 октября 2022 года

Пункт 6 b) предварительной повестки дня

**Правила ООН, касающиеся установки:**

**Правила № 53 ООН (установка устройств освещения и световой сигнализации для транспортных средств категории L3)**

 Предложение по поправкам новой серии 04
к Правилам № 53 ООН

Представлено экспертами от Германии и Чехии[[1]](#footnote-1)\*

 Данный документ представляет собой предложение, которое направлено на повышение безопасности дорожного движения в отношении мотоциклов путем ограничения классов фар, указанных в Правилах № 53 ООН, и обеспечение совместимости положений с электрическими двигателями. Данное предложение основано на документе ECE/TRANS/WP.29/GRE/2022/3 с поправками, внесенными в него на основании неофициального документа GRE-86-15, который был представлен на восемьдесят шестой сессии Рабочей группы по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE). Предлагаемые изменения к существующему тексту Правил ООН выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

 I. Предложение

*Пункт 6.1.1* изменить следующим образом:

«6.1.1 Число:

6.1.1.1 Для мотоциклов с объемом цилиндра ≤ 125 см3 **и максимальной мощностью ≤ 11 кВт** (\*)

Одна или две официально утвержденного типа в соответствии с:

a) классом C, D или Е, предусмотренным Правилами № 113 ООН;

b) **классом B, предусмотренным** Правилами № 112 ООН;

~~c) Правилами № 1 ООН;~~

~~d)~~**c)** Правилами № 8 ООН;

~~e)~~**d)** Правилами № 20 ООН;

~~f) Правилами № 57 ООН;~~

~~g) Правилами № 72 ООН;~~

~~h)~~**e)** Правилами № 98 ООН;

~~i)~~**f)** классом ~~A,~~ B, D, CS, DS или ES, предусмотренным Правилами № 149 ООН;

**g)** **классом А, предусмотренным поправками серии 01 и последующих серий к Правилам № 149 ООН.**

6.1.1.2 Для мотоциклов с объемом цилиндров > 125 см3 **и максимальной мощностью > 11 кВт** (\*)

Одна или две официально утвержденного типа в соответствии с:

a) классом D или Е, предусмотренным Правилами № 113 ООН;

b) **классом B, предусмотренным** Правилами № 112 ООН;

~~c) Правилами № 1 ООН;~~

~~d)~~**c)** Правилами № 8 ООН;

~~e)~~**d)** Правилами № 20 ООН;

~~f) Правилами № 72 ООН;~~

~~g)~~**e)** Правилами № 98 ООН;

~~h)~~**f)** классом ~~A,~~ B, D, DS или ES, предусмотренным Правилами № 149 ООН.

**g)** **классом А, предусмотренным поправками серии 01 и последующих серий к Правилам № 149 ООН.**

Две официально утвержденного типа в соответствии с:

~~i)~~**h)** классом C, предусмотренным Правилами № 113 ООН;

~~j)~~**i)** классом CS, предусмотренным Правилами № 149 ООН.

 \* **Предельные значения мощности основаны на номинальной максимальной мощности в режиме длительной нагрузки для транспортных средств на электрической тяге и максимальной эффективной мощности для транспортных средств с двигателем внутреннего сгорания**».

*Пункт 6.2.1* изменить следующим образом:

«6.2.1 Число:

6.2.1.1 Для мотоциклов с объемом цилиндра ≤ 125 см3 **и максимальной мощностью ≤ 11 кВт** (\*)

Одна или две официально утвержденного типа в соответствии с:

a) классом C, D или Е, предусмотренным Правилами № 113 ООН;

b) **классом B, предусмотренным** Правилами № 112 ООН;

~~c) Правилами № 1 ООН;~~

~~d)~~**c)** Правилами № 8 ООН;

~~e)~~**d)** Правилами № 20 ООН;

~~f) Правилами № 57 ООН;~~

~~g) Правилами № 72 ООН;~~

~~h)~~**e)** Правилами № 98 ООН;

~~i)~~**f)** классом ~~A,~~ B, D, CS, DS или ES, предусмотренным Правилами № 149 ООН;

~~j)~~**g)** классом C или V, предусмотренным поправками серии 01 и последующих серий к Правилам № 149 ООН.

6.2.1.2 Для мотоциклов с объемом цилиндров > 125 см3 **и максимальной мощностью > 11 кВт** (\*)

Одна или две официально утвержденного типа в соответствии с:

a) классом D или Е, предусмотренным Правилами № 113 ООН;

b) **классом B, предусмотренным** Правилами № 112 ООН;

~~c) Правилами № 1 ООН;~~

~~d)~~**c)** Правилами № 8 ООН;

~~e)~~**d)** Правилами № 20 ООН;

~~f) Правилами № 72 ООН;~~

~~g)~~**e)** Правилами № 98 ООН;

~~h)~~**f)** классом ~~A,~~ B, D, DS или ES, предусмотренным Правилами № 149 ООН;

~~i)~~**g)** классом C или V, предусмотренным поправками серии 01 и последующих серий к Правилам № 149 ООН.

Две официально утвержденного типа в соответствии с:

~~j)~~**h)** классом C, предусмотренным Правилами № 113 ООН;

~~k)~~**i)** классом CS, предусмотренным Правилами № 149 ООН».

*Включить новый пункт 11.12* следующего содержания:

«**11.12** **Переходные положения, применимые к поправкам серии 04**

**11.12.1** **Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 04 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила ООН, не отказывает в предоставлении или признании официальных утверждений типа ООН на основании настоящих Правил ООН с поправками серии 04.**

**11.12.2** **Начиная с 1 сентября [2028] года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, не обязаны признавать официальные утверждения типа ООН на основании поправок предыдущих серий, предоставленные впервые после 1 сентября [2028] года.**

**11.12.3 До 1 сентября [2030] года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, признают официальные утверждения типа на основании поправок предыдущих серий, предоставленные впервые до 1 сентября [2028] года.**

**11.12.4 Начиная с 1 сентября [2030] года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, не обязаны признавать официальные утверждения типа, предоставленные на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам.**

**11.12.5 Независимо от изложенных выше переходных положений Договаривающиеся стороны, которые начинают применять настоящие Правила ООН после даты вступления в силу поправок самых последних серий, не обязаны признавать официальные утверждения типа ООН, которые были предоставлены в соответствии с любой из предыдущих серий поправок к настоящим Правилам ООН.**

**11.12.6 Независимо от положений пункта 11.12.2 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, продолжают признавать официальные утверждения типа ООН, предоставленные или распространенные на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам ООН в отношении транспортных средств, которые не затронуты изменениями, внесенными на основании поправок серии 04.**

**11.12.7 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут предоставлять официальные утверждения типа на основании любой предыдущей серии поправок к настоящим Правилам.**

**11.12.8 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают предоставлять распространения существующих официальных утверждений на основании любой предыдущей серии поправок к настоящим Правилам**».

 II. Обоснование

1. Цель данного предложения заключается в том, чтобы внести в Правила № 53 ООН поправки, направленные на повышение безопасности дорожного движения для мотоциклов путем исключения определенных классов фар. Это предложение основано на документе ECE/TRANS/WP.29/GRE/2022/3 с поправками, внесенными в него на основании неофициального документа GRE-86-15, представленного соответственно Германией и Чехией на восемьдесят шестой сессии GRE в апреле 2022 года. При подготовке данного обновленного варианта были учтены комментарии, высказанные Договаривающимися сторонами на сессии GRE с целью улучшения предложения.

2. В частности, примером такого улучшения с редакционной и технической точки зрения является включение дополнительного порогового значения в 11 кВт, направленное на обеспечение совместимости этих положений с транспортными средствами на электрической тяге; при этом за основу были взяты параметры и термины, используемые в соответствующих разделах глобальной и региональной нормативно-правовой базы.

3. В настоящее время разграничение между низко- и высокомощными мотоциклами проводится на основе объема цилиндров, т. е. имплицитно предполагается, что силовая установка транспортного средства представляет собой двигатель внутреннего сгорания. Учитывая технологический прогресс в области электрификации транспортных средств, данное положение необходимо изменить, с тем чтобы обеспечить его совместимость с электрическими двигателями.

4. Для этого за основу можно взять Сводную резолюцию о конструкции транспортных средств (СР.3). В СР.3 в качестве альтернативы объему цилиндра указывается «максимальная эффективная мощность» для двигателей внутреннего сгорания и «номинальная максимальная мощность в режиме длительной нагрузки» для электрических двигателей:

«*2.1.6 “Категория L6”: транспортное средство (…), и которое оснащено двигателем рабочим объемом не более 50 см3, если это двигатель внутреннего сгорания с искровым (принудительным) зажиганием, или двигателем максимальной эффективной мощностью не более 4 кВт, если это двигатель внутреннего сгорания другого типа, либо двигателем, имеющим номинальную максимальную мощность в режиме длительной нагрузки не более 4 кВт, если это электрический двигатель*».

5. Широко распространена практика проведения границы между низко- и высокомощными мотоциклами путем использования вместе с пороговым значением в 125 см3 дополнительного ограничения максимальной мощности в 11 кВт. Один из соответствующих примеров приводится в приложении 6 к Венской конвенции о дорожном движении 1968 года в контексте водительских удостоверений:

«*9. На основании национального законодательства в рамках категорий А, В, С, СЕ, D и DE могут вводиться следующие подкатегории транспортных средств, на управление которыми может выдаваться водительское удостоверение:*

*А1 мотоциклы с рабочим объемом двигателя, не превышающим 125 см3, и максимальной мощностью, не превышающей 11 кВт (легкие мотоциклы)*».

6. Другим актуальным примером является приложение I к Регламенту (ЕС) № 168/2013, который представляет собой европейские правила официального утверждения типа комплектного транспортного средства для автомобилей категории L. Содержащиеся в Регламенте ЕС критерии классификации для «маломощных мотоциклов» не только увязали между собой пороговые значения в 125 см3 и 11 кВт, но и, что еще важнее, привели к тому, что в течение многих лет показатель в 11 кВт применялся в качестве де-факто порогового значения для официального утверждения электрических мотоциклов на основании Правил № 53 ООН:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| *Подкатегория* | *Название подкатегории* | *Дополнительные критерии классификации* |
| *L3e-A1* | *Низкомощный мотоцикл* | *(7) объем двигателя ≤ 125 см3 и* *(8) номинальная максимальная мощность в режиме длительной нагрузки или эффективная мощность(1) ≤ 11 кВт и* *(9) отношение мощность(1)/масса ≤ 0,1 кВт/кг.* |

*1) Предельные значения мощности, указанные в приложении I, основаны на номинальной максимальной мощности в режиме длительной нагрузки для транспортных средств на электрической тяге и максимальной эффективной мощности для транспортных средств с двигателем внутреннего сгорания.* *При этом считается, что масса автомобиля равна его массе в снаряженном состоянии.*

7. Теоретически для простоты разграничительный порог может быть установлен с использованием только максимальной мощности независимо от типа двигателя. Однако во избежание расхождений с нормативными положениями, существующими в разных странах мира, пороговое значение объема цилиндра в 125 см3 следует сохранить в качестве дополнительного ограничения для двигателей внутреннего сгорания.

8. Для того чтобы избежать появления многочисленных новых серий поправок,
в ходе восемьдесят шестой сессии GRE в апреле 2022 года ряд заинтересованных сторон высказались за объединение процесса разработки этого предложения с параллельной разработкой поправок новой серии 04 к Правилам № 53 ООН, осуществляемой неофициальной рабочей группой по упрощению правил, касающихся освещения и световой сигнализации (НРГ по УПОС). Сроки, предлагаемые в переходных положениях, соответствуют поправкам, содержащимся в данном предложении. После объединения с поправками новой серии 04 и после того, как станут понятны глобальные последствия, продолжительность переходного периода, возможно, потребуется пересмотреть.

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)