

**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****Девяностая сессия**

Женева, 9–12 января 2024 года

Пункт 3 а) 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 CO₂/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 CO₂/расход
топлива)****Представлено экспертами от Международной организации
предприятий автомобильной промышленности***

В данном документе содержится предложение о внесении изменений в поправки серии 01 к Правилам № 101 ООН, позволяющих обеспечить возможность использования альтернативной процедуры проверки потребления электроэнергии в контексте контроля соответствия производства, а также предложение об изменении требований к зарядному устройству и метода измерения силы тока в ПСАЭЭ в случае гибридного электропривода. Оба изменения согласуются с положениями и процедурами, уже включенными в серию поправок 02 к Правилам № 154 ООН. Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых или зачеркиванием — в случае исключенных элементов.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2023 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2024 год (A/78/6 (разд. 20), таблица 20.5), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

Пункт 9.4.3.1 изменить следующим образом:

«9.4.3.1 **Подготовку транспортного средства осуществляют в соответствии с процедурой, изложенной в пункте 5.2.2 приложения 7 к настоящим Правилам.**

Для целей процедуры проверки соответствия производства граничный критерий, установленный для испытания типа 1 согласно пункту 5.2.3.1 приложения 7 к настоящим Правилам (процедура с прогоном по последовательным циклам) и пункту 5.2.3.2 приложения 7 к настоящим Правилам (сокращенная процедура испытания), заменяют нижеследующим образом.

Граничный критерий для целей процедуры проверки соответствия производства достигается после завершения первых двух испытательных циклов НЕЕЦ в соответствии с пунктом 2 приложения 7 к настоящим Правилам».

Приложение 8,

Исключить пункт 3.2.2.5 и пункт 3.2.2.5.1.

Включить новые пункты 3.2.2.5 и 3.2.2.5.1 следующего содержания:

«3.2.2.5 **Обычная процедура зарядки**

Под обычной зарядкой понимается процедура подачи на электромобиль электроэнергии мощностью не более 22 кВт.

При наличии нескольких возможных методов обычной зарядки от переменного тока (например, проводная, индуктивная и проч.) используют процедуру зарядки с помощью кабеля.

Если зарядка от переменного тока возможна при нескольких уровнях мощности, то используют максимальную мощность обычной зарядки. По рекомендации изготовителя и с одобрения компетентного органа допускается проводить зарядку от переменного тока при уровне мощности, более низком по сравнению с максимальной мощностью обычной зарядки.

3.2.2.5.1 **Процедура зарядки**

Зарядку ПСАЭ осуществляют при температуре окружающей среды от 20 °C до 30 °C с помощью бортового зарядного устройства, если оно установлено.

Рекомендуемое изготовителем зарядное устройство, причем с применением режима зарядки, предписанного для обычной зарядки, используют в следующих случаях:

- a) при отсутствии бортового зарядного устройства; или
- b) когда время зарядки превышает указанное в пункте 5.2.2.2 максимальное время.

Предусмотренные настоящим пунктом методы исключают какие-либо специальные виды подзарядки, которая может включаться автоматически или вручную, например выравнивающей или сервисной подзарядки.

Изготовитель транспортного средства указывает, что в ходе испытания специальная подзарядка не производилась».

Добавление 2, включить новый пункт 2 следующего содержания:

«2. Измерение силы тока в ПСАЭ с использованием внешнего оборудования»

Пункт 2, изменить нумерацию на 2.1.

Пункт 2.1, изменить нумерацию на 2.1.1.

Пункты 2.1.1–2.1.3, изменить нумерацию на 2.1.1.1–2.1.1.3.

Пункт 2.2, изменить нумерацию на 2.1.2.

Пункт 3, изменить нумерацию на 2.2.

Включить новый пункт 3 следующего содержания:

«3. Определение силы тока в ПСАЭ на основе данных бортовых приборов транспортного средства

В качестве альтернативы пункту 2 настоящего добавления для измерения силы тока изготовитель может использовать данные бортовых приборов. Органу по официальному утверждению представляется подтверждение точности этих данных».

II. Обоснование

1. На восемьдесят девятой сессии GRPE в мае 2023 года был утвержден рабочий документ по серии 02 поправок к Правилам № 154 ООН, содержащий изменения, касающиеся подготовки транспортного средства в рамках проверки соответствия производства в отношении потребления электроэнергии.
2. Данная поправка позволяет изготовителю не использовать процедуру разрядки ПСАЭ при подготовке автомобиля в рамках проверки соответствия производства.
3. Действующий текст Правил № 101 ООН можно трактовать так, что разрядка ПСАЭ при подготовке автомобиля в рамках проверки соответствия производства является необходимой, поэтому для уточнения этого вопроса пункт 9.4.3.1 необходимо привести в соответствие с поправками серии 02 к Правилам № 154 ООН.
4. С принятием ГТП № 15 ООН (ВПИМ) в отношении ГЭМ и ПЭМ были введены одинаковые требования, касающиеся обычной зарядки и метода измерения силы тока в ПСАЭ.
5. Вместе с тем согласно дополнению 11 к Правилам № 101 ООН эти требования, содержащиеся в ГТП № 15 ООН (ВПИМ), вводятся только для ПЭМ.
6. Данная поправка, касающаяся приложения 8, предусматривает введение для ГЭМ таких же требований, как и в отношении ПЭМ.