



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования
правил в области транспортных средств****168-я сессия**

Женева, 8–11 марта 2016 года

Пункт 17.8 предварительной повестки дня

**Ход разработки новых ГТП ООН и поправок
к введенным ГТП ООН – Проект ГТП,
касающихся безопасности электромобилей (БЭМ)****Четвертый доклад о ходе работы неофициальной рабочей
группы по безопасности электромобилей****Передано представителями Китая, Соединенных Штатов
Америки, Японии и Европейского союза***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен представителями Китая, Соединенных Штатов Америки, Японии и Европейского союза. В его основу положен неофициальный документ WP.29-167-21, распространенный в ходе 167-й сессии (ECE/TRANS/WP.29/1118, пункт 137). Этот документ – в случае его принятия – должен быть приложен к ГТП в соответствии с положениями пунктов 6.3.4.2, 6.3.7 и 6.4 Соглашения 1998 года.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2014–2018 годы (ECE/TRANS/240, пункт 105, и ECE/TRANS/2014/26, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств.



Четвертый доклад о ходе работы неофициальной рабочей группы по безопасности электромобилей

I. Введение

1. В настоящем докладе содержится обновленная информация о прогрессе, достигнутом неофициальной рабочей группой (НРГ) по безопасности электромобилей (БЭМ), и изложена просьба о продлении мандата. Последние изменения связаны с итогами девятого совещания НРГ, состоявшегося в сентябре 2015 года в Чанчуне, Китай.

II. Нынешнее положение

2. Работа группы по БЭМ продолжается в соответствии с мандатом, утвержденным на 156-й сессии WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/2012/36 и Corr. 1).

3. Предполагается, что ГТП ООН будут касаться индивидуальных рисков в сфере безопасности, создаваемых электромобилями и их элементами. Неофициальная группа, возможно, также рассмотрит и другие вопросы в той мере, в какой они имеют отношение к техническим требованиям, которые предстоит разработать.

4. ГТП ООН будут в максимально возможной степени основываться на эксплуатационных характеристиках, с тем чтобы они не сдерживали технического прогресса. Ими будет предусмотрено обоснование для мер регулирования и будут установлены предписания и протоколы испытаний для обеспечения безопасного функционирования системы транспортного средства и/или электрических элементов и надлежащей защиты водителя и пассажиров транспортного средства. Эти предписания будут охватывать аспекты безопасности электромобилей как в условиях эксплуатации, так и в случае ДТП.

5. Для эффективного решения особых технических проблем было учреждено девять целевых групп. В целом они достигли прогресса, необходимого для разработки ГТП ООН в рамках предоставленного мандата.

6. Так, например, было завершено обсуждение требований в отношении утечки водного электролита из аккумулятора, были предложены требования об электробезопасности 48-вольтовой системы и в проект ГТП ООН был включен нормативный текст.

7. Близится к завершению дискуссия о степени заряженности аккумулятора, и неофициальной группе уже представлен проект текста ГТП ООН. Кроме того, НРГ уже был представлен текст, касающийся требований к влагонепроницаемости, хотя некоторые его положения пока заключены в квадратные скобки в ожидании принятия соответствующих решений.

8. Несмотря на достижение НРГ оптимального прогресса, требуется проведение дополнительной дискуссии по некоторым важнейшим проблемам, включая те из них, которые недавно были озвучены или по которым все еще продолжают исследования. К их числу относятся функциональные возможности системы управления аккумуляторными батареями, испытание погружением в воду, долгосрочное испытание на огнестойкость, ударное испытание и проверка направления вращения, токсичность и агрессивность выходящего газа, теплопередача в системе аккумулятора, требование к безопасности транспортного средства во время зарядки батареи и распространение области применения предписаний на большегрузные транспортные средства.

9. При таких обстоятельствах неофициальная группа обсудила наиболее приемлемый путь разработки ГТП ООН в рамках предоставленного мандата и решила, что единственным реалистичным сценарием служит двухэтапный подход. Это означает, что на этапе 1 будет предпринята попытка охватить Глобальными техническими правилами ООН важнейшие краткосрочные требования к безопасности, по которым Договаривающиеся стороны, как ожидается, достигнут согласия в рамках предоставленного мандата. Остальные требования к безопасности, требующие долгосрочных исследований, а также дальнейшего усовершенствования текста данных в ГТП ООН будут охвачены на этапе 2. НРГ подготовила комплексную обзорную таблицу, помогающую определить аспекты, подлежащие рассмотрению на этих двух этапах.

10. Независимо от общего прогресса и двухэтапного подхода неофициальная группа хотела бы просить АС.3 дать согласие на продление мандата, охватывающего первый этап разработки ГТП ООН. Неофициальная группа намерена представить текст проекта ГТП ООН в качестве неофициального документа по этапу 1 на шестидесятой сессии GRSP в декабре 2016 года, а голосование относительно введения ГТП ООН планируется провести не ранее ноября 2017 года на 173-й сессии WP.29.

11. Точный объем работы и график реализации этапа 2 разработки ГТП ООН предполагается уточнить вскоре после завершения этапа 1 разработки ГТП ООН.

12. Для соблюдения предлагаемого графика соавторы и руководители целевых групп обязуются активно участвовать в дискуссии в рамках неофициальной группы, в том числе при разработке проекта текста ГТП ООН.

13. В случае продления текущего мандата десятое совещание группы по БЭМ состоится 29 февраля – 4 марта в Японии, одиннадцатое совещание по БЭМ планируется провести в июне 2016 года в Северной Америке, а двенадцатое совещание по БЭМ – в октябре 2016 года в Европе.

14. Со всеми соответствующими документами можно ознакомиться на веб-сайте НРГ по БЭМ.