



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

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

Сто девяносто вторая сессия

Женева, 5–8 марта 2024 года

Пункт 4.9.1 предварительной повестки дня

Соглашение 1958 года:

Рассмотрение проектов поправок к существующим  
правилам ООН, представленных GRE

### **Предложение по дополнению 3 к поправкам серии 06 к Правилам № 10 ООН (электромагнитная совместимость)**

#### **Представлено Рабочей группой по вопросам освещения и световой сигнализации\***

Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE) на ее восемьдесят девятой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRE/80, п. 37). В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRE/2023/26. Этот текст представлен Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету (AC.1) для рассмотрения на их сессиях в марте 2024 года.

---

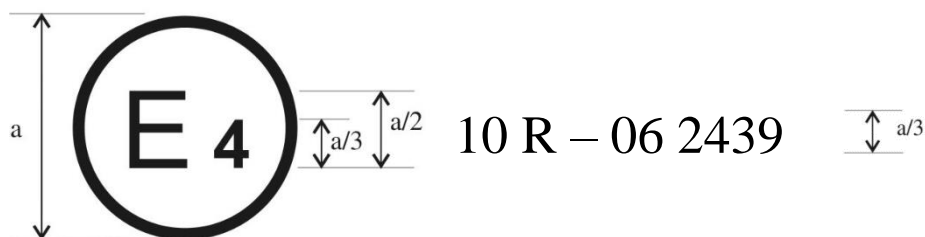
\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2024 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2024 год (A/78/6 (разд. 20), таблица 20.5), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных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



Приложение 1, образец А изменить следующим образом:

«Образец А

(см. пункт 5.2 настоящих Правил)



$a = 6$  мм мин

Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве или ЭСУ, указывает, что данный тип транспортного средства официально утвержден в Нидерландах (Е 4) в отношении электромагнитной совместимости на основании Правил № 10 под номером официального утверждения 06 2439. Номер официального утверждения указывает на то, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с требованиями Правил № 10 с внесенными в них поправками серии 06».

Приложение 4

Пункт 2.3.3 изменить следующим образом:

«2.3.3 Силовой зарядный жгут

Силовой зарядный жгут укладывают по прямой линии между ЭСЭ и вилкой зарядного устройства транспортного средства, располагая его перпендикулярно продольной оси транспортного средства (см. рис. 3а и рис. 3с). Проектная длина жгута от стороны ЭСЭ до стороны транспортного средства составляет 0,8 (+0,2/-0) м, как показано на рис. 3b и рис. 3d.

В случае жгута большей длины избыточный по длине жгут укладывают зигзагообразно таким образом, чтобы его ширина в уложенном состоянии не превышала 0,5 м, размещая его приблизительно на равном расстоянии между ЭСЭ и транспортным средством. Если сделать это невозможно из-за величины или твердости жгута либо из-за того, что испытание проводится на установке пользователя, то расположение избыточной части жгута точно указывается в протоколе испытания.

Зарядный жгут со стороны транспортного средства подвешивают в вертикальном положении на расстоянии 100 (+200/-0) мм от кузова транспортного средства.

По всей длине жгут укладывают на изолирующий материал низкой относительной диэлектрической проницаемости (диэлектрик) ( $\epsilon_r \leq 14$ ) на высоте (100 ±25) мм над заземленной поверхностью (ЗПАО) или полом (ОИП)».

Пункт 2.4.4 изменить следующим образом:

«2.4.4 Силовой зарядный жгут/жгут с местными/частными коммуникационными линиями

Силовой зарядный жгут/жгут с местными/частными коммуникационными линиями укладывают по прямой линии между ЭСЭ/ЭСС для зарядки от ПТ/АЭСС и зарядным разъемом транспортного средства, располагая его перпендикулярно продольной оси транспортного средства (см. рис. 3е и рис. 3g). Проектная длина жгута от стороны ЭСЭ до стороны транспортного средства составляет 0,8 (+0,2/-0) м, как показано на рис. 3f и рис. 3h.

В случае жгута большей длины избыточный по длине жгут укладывают зигзагообразно таким образом, чтобы его ширина в уложенном состоянии не превышала 0,5 м. Если сделать это невозможно из-за величины или твердости жгута либо из-за того, что испытание проводится на установке пользователя, то расположение избыточной части жгута точно указывается в протоколе испытания.

Силовой зарядный жгут/жгут с частными/местными коммуникационными линиями со стороны транспортного средства подвешивают в вертикальном положении на расстоянии 100 (+200/-0) мм от кузова транспортного средства.

По всей длине жгут укладывают на изолирующий материал низкой относительной диэлектрической проницаемости (диэлектрик) ( $\epsilon_r \leq 1,4$ ) на высоте (100  $\pm$ 25) мм над заземленной поверхностью (ЗПАО) или полом (ОИП)».

#### Приложение 6

Пункт 2.3.3 изменить следующим образом:

##### «2.3.3 Силовой зарядный жгут

Силовой зарядный жгут укладывают по прямой линии между ЭСЭ и вилкой зарядного устройства транспортного средства, располагая его перпендикулярно продольной оси транспортного средства (см. рис. 4a и рис. 4c). Проектная длина жгута от стороны ЭСЭ до стороны транспортного средства составляет 0,8 (+0,2/-0) м, как показано на рис. 4b и рис. 4d.

В случае жгута большей длины избыточный по длине жгут укладывают зигзагообразно таким образом, чтобы его ширина в уложенном состоянии не превышала 0,5 м, размещая его приблизительно на равном расстоянии между ЭСЭ и транспортным средством. Если сделать это невозможно из-за величины или твердости жгута либо из-за того, что испытание проводится на установке пользователя, то расположение избыточной части жгута точно указывается в протоколе испытания.

Зарядный жгут со стороны транспортного средства подвешивают в вертикальном положении на расстоянии 100 (+200/-0) мм от кузова транспортного средства.

По всей длине жгут укладывают на изолирующий материал низкой относительной диэлектрической проницаемости (диэлектрик) ( $\epsilon_r \leq 14$ ) на высоте (100  $\pm$ 25) мм над заземленной поверхностью (ЗПАО) или полом (ОИП)».

Пункт 2.4.4 изменить следующим образом:

##### «2.4.4 Силовой зарядный жгут/жгут с местными/частными коммуникационными линиями

Силовой зарядный жгут/жгут с местными/частными коммуникационными линиями укладывают по прямой линии между ЭСЭ/ЭСС для зарядки от ПТ/АЭСС и зарядным разъемом транспортного средства, располагая его перпендикулярно продольной оси транспортного средства (см. рис. 4e и рис. 4g). Проектная длина жгута от стороны ЭСЭ до стороны транспортного средства составляет 0,8 (+0,2/-0) м, как показано на рис. 4f и рис. 4h.

В случае жгута большей длины избыточный по длине жгут укладывают зигзагообразно таким образом, чтобы его ширина в уложенном состоянии не превышала 0,5 м. Если сделать это невозможно из-за величины или твердости жгута либо из-за того, что испытание проводится на установке пользователя, то расположение избыточной части жгута точно указывается в протоколе испытания.

Силовой зарядный жгут/жгут с частными/местными коммуникационными линиями со стороны транспортного средства подвешивают в вертикальном положении на расстоянии  $100 (+200/-0)$  мм от кузова транспортного средства.

По всей длине жгут укладывают на изолирующий материал низкой относительной диэлектрической проницаемости (диэлектрик) ( $\epsilon_r \leq 14$ ) на высоте  $(100 \pm 25)$  мм над заземленной поверхностью (ЗПАО) или полом (ОИП)».

---