



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

179-я сессия

Женева, 12–14 ноября 2019 года

Пункт 4.9.3 предварительной повестки дня

Соглашение 1958 года:

**Рассмотрение проектов исправлений к существующим
правилам ООН, переданных вспомогательными рабочими
группами, если таковые представлены**

Предложение по дополнению 10 к поправкам серии 07 к Правилам № 83 ООН (выбросы транспортными средствами категорий M₁ и N₁)

Представлено секретариатом*

Воспроизведенный ниже текст представляет собой повторно распространяемый документ ECE/TRAN/WP.29/2019/60 (предложение по исправлению 1 к дополнению 8 к поправкам серии 07 к Правилам № 83 ООН (выбросы транспортными средствами категорий M₁ и N₁), принятое в ходе сессии WP.29/AC.1 в июне 2019 года), который по административным соображениям должен быть издан в качестве дополнения, а не исправления.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/274, пункт 123, и ECE/TRANS/2018/21, направление деятельности 3.1) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



Дополнение 10 к поправкам серии 07 к Правилам № 83 ООН (выбросы транспортными средствами категорий M₁ и N₁)

Приложение 7, пункт 7.4.4.3 изменить следующим образом:

«7.4.4.3 По просьбе изготовителя можно использовать альтернативную процедуру испытания очисткой, если эта процедура была представлена технической службе в ходе официального утверждения по типу конструкции и была принята ею». (К тексту на русском языке не относится.)

Приложение 8, пункт 3.2.1 изменить следующим образом:

«3.2.1 Процедуры запуска двигателя, начала отбора проб и осуществления первого цикла должны соответствовать таблице A4a/1 и рис. A4a/1 в приложении 4а к настоящим Правилам».

Добавление 1 к приложению 11, пункт 6.5.3.5 изменить следующим образом:

«6.5.3.5 При регистрации неисправности изготовитель ее идентифицирует при помощи наиболее подходящего для этого контролируемого ISO/SAE кода неисправности, указанного в одном из стандартов, перечисленных в пункте 6.5.3.2 d) настоящего добавления и касающегося "программ диагностики сбоя в связанной с выбросами системе". Если такая идентификация невозможна, то изготовитель может использовать контролируемые изготовителем коды диагностики неисправностей, указанные в том же стандарте. Всесторонний доступ к кодам неисправностей обеспечивается при помощи стандартного диагностического оборудования, соответствующего положениям пункта 6.5.3.3 настоящего добавления.

Изготовитель транспортного средства предоставляет национальному органу по стандартизации подробную информацию о любых диагностических данных, связанных с выбросами, например PID, контрольные позиции БД, номер испытания, не приведенные в стандарте, указанном в пункте 6.5.3.2 а) настоящего добавления, но имеющие отношение к настоящим Правилам».

Приложение 14

Пункт 3.1.1 изменить следующим образом:

«3.1.1 Проводят два испытания при соблюдении нижеследующих условий.

Условие А: испытание начинают с полностью заряженным устройством аккумулирования электрической энергии/мощности.

Условие В: испытание начинают при минимальном уровне зарядки (максимальной разрядке) устройства аккумулирования электрической энергии/мощности.

Диаграмма изменения степени зарядки (СЗ) устройства аккумулирования электрической энергии/мощности на различных этапах испытания типа I приводится в добавлении 1».

Пункт 3.2.1 изменить следующим образом:

«3.2.1 Проводят два испытания при соблюдении нижеследующих условий.

3.2.1.1 Условие А: испытание начинают с полностью заряженным устройством аккумулирования электрической энергии/мощности.

- 3.2.1.2 Условие В: испытание начинают при минимальном уровне зарядки (максимальной разрядке) устройства аккумулирования электрической энергии/мощности и проводят при таком рабочем режиме, который поддерживает транспортное средство в эксплуатационном режиме сохранения заряда, т.е. в рабочем режиме, в котором запас энергии/мощности, хранящейся в устройстве аккумулирования электрической энергии/мощности, может колебаться, но в среднем в ходе движения транспортного средства баланс заряда поддерживается на нейтральном уровне.
- 3.2.1.3 По согласованию с органом по официальному утверждению типа и с учетом обоснований, представленных изготовителем, для целей испытания не рассматривают следующие рабочие режимы:
- рабочие режимы, например "режим зарядки", которые не ограничиваются приведением транспортного средства в движение и которые, помимо приведения транспортного средства в движение, заряжают устройства аккумулирования энергии/мощности для содействия на местном уровне движению транспортного средства без выбросов загрязняющих веществ (например, в городских условиях);
 - рабочие режимы для технического обслуживания автотранспортного средства, например "режим обслуживания";
 - рабочие режимы, используемые в специальных ограниченных целях и не предназначенные для повседневной эксплуатации, например "режим вождения в горной местности".
- На основе информации, представленной изготовителем, техническая служба должна удостовериться в том, что предельные значения выбросов, указанные в таблице 1, содержащейся в пункте 5.3.1.4 настоящих Правил, не превышаются во всех гибридных режимах, за исключением «режима обслуживания».
- 3.2.1.4 Рабочий режим выбирают в соответствии с положениями пунктов 3.2.1.4.1–3.2.1.4.2 включительно.
- 3.2.1.4.1 Выбор рабочего режима для условия А
- 3.2.1.4.1.1 При наличии единственного рабочего режима для условия А, который всегда выбирается при включении силовой установки транспортного средства независимо от того, какой рабочий режим был выбран перед ее последним выключением, и который не может быть переключен на другой режим без преднамеренного действия водителя или изменен, выбирают именно этот рабочий режим.
- 3.2.1.4.1.2 При отсутствии такого единственного рабочего режима для условия А, который всегда выбирается при включении силовой установки транспортного средства, выбирают режим с преимущественным потреблением электроэнергии.
- 3.2.1.4.2 Выбор рабочего режима для условия В
- 3.2.1.4.2.1 При наличии единственного рабочего режима для условия В, который всегда выбирается при включении силовой установки транспортного средства независимо от того, какой рабочий режим был выбран перед ее последним выключением, и который не может быть переключен на другой режим без преднамеренного действия водителя или изменен, выбирают именно этот рабочий режим.
- 3.2.1.4.2.2 При отсутствии такого единственного рабочего режима для условия В, который всегда выбирается при включении силовой установки транспортного средства, выбирают режим с преимущественным потреблением топлива.