|  |
| --- |
| E/ECE/324/Rev.2/Add.100/Rev.2/Amend.5−E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.100/Rev.2/Amend.5 |
|  | 24 juin 2019 |

 Accord

 Concernant l’adoption de Règlements techniques harmonisés de l’ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d’être montés ou utilisés sur les véhicules à roues
et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements[[1]](#footnote-2)\*

(Révision 3, comprenant les amendements entrés en vigueur le 14 septembre 2017)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 Additif 100 : Règlement ONU no 101

 Révision 2 − Amendement 5

Complément 10 à la version originale du Règlement − Date d’entrée en vigueur : 28 mai 2019

 Prescriptions uniformes relatives à l’homologation des voitures particulières mues uniquement par un moteur à combustion interne ou mues par une chaîne de traction électrique hybride en ce qui concerne la mesure des émissions de dioxyde de carbone et de la consommation de carburant et/ou la mesure de la consommation d’énergie électrique et de l’autonomie en mode électrique, et des véhicules des catégories M1 et N1 mus uniquement par une chaîne de traction électrique en ce qui concerne la mesure de la consommation d’énergie électrique et de l’autonomie

Le présent document est communiqué uniquement à titre d’information. Le texte authentique, juridiquement contraignant, est celui du document : ECE/TRANS/WP.29/2018/149.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_



**Nations Unies**

*Annexe 10*

*Ajouter le nouveau paragraphe 1.2,* libellé comme suit :

« 1.2 Variante de procédure

Au lieu de suivre la procédure définie dans la présente annexe, le constructeur peut utiliser les résultats obtenus avec la procédure WLTP, telle que décrite à l’appendice 1 de l’annexe 6 du RTM ONU no 15, amendement 4.

Dans ce cas, les dispositions suivantes sont applicables :

a) À la demande du constructeur et avec l’accord de l’autorité d’homologation, la phase extrahaute peut être exclue pour déterminer le coefficient de régénération Ki pour les véhicules de la classe 2 et de la classe 3 ;

b) Le critère décrit au paragraphe 2.2 de la présente annexe est remplacé par un nouveau critère fonction de la masse d’essai WLTP : la masse d’essai de chaque véhicule de la famille doit être inférieure ou égale à la masse d’essai du véhicule utilisé pour l’essai de contrôle de Ki plus 250 kg ;

c) Le Ki additif ou multiplicatif est valable et doit être appliqué en conséquence. ».

1. \* Anciens titres de l’Accord :

 Accord concernant l’adoption de conditions uniformes d’homologation et la reconnaissance réciproque de l’homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, en date, à Genève, du 20 mars 1958 (version originale) ;

 Accord concernant l’adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d’être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, en date, à Genève, du 5 octobre 1995 (Révision 2). [↑](#footnote-ref-2)