|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | E/ECE/324/Rev.2/Add.100/Rev.3/Amend.7−E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.100/Rev.3/Amend.7 |
|  |  | 24 June 2019  |

 Соглашение

 О принятии согласованных технических правил Организации Объединенных Наций для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих правил Организации Объединенных Наций[[1]](#footnote-1)\*

(Пересмотр 3, включающий поправки, вступившие в силу 14 сентября 2017 года)

 Добавление 100 – Правила № 101 ООН

 Пересмотр 3 − Поправка 7

Дополнение 8 к поправкам серии 01 − Дата вступления в силу: 28 мая 2019 года

 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения легковых автомобилей, приводимых в движение только двигателем внутреннего сгорания либо приводимых в движение при помощи гибридного электропривода, в отношении измерения объема выбросов двуокиси углерода и расхода топлива и/или измерения расхода электроэнергии и запаса хода на электротяге, а также транспортных средств категорий М1 и N1, приводимых в движение только при помощи электропривода, в отношении измерения расхода электроэнергии и запаса хода на электротяге

Настоящий документ опубликован исключительно в информационных целях. Аутентичным и юридически обязательным текстом является документ: ECE/TRANS/WP.29/2018/150.



**ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**

*Приложение 8*

*Пункт 3.1* изменить следующим образом:

«3.1 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 приведена в добавлении 1 к настоящему приложению».

*Пункт 4.1* изменить следующим образом:

«4.1 Проводят два испытания при соблюдении нижеследующих условий.

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

4.1.2 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.

4.1.3 По согласованию с компетентным органом и с учетом обоснований, представленных изготовителем, для целей испытания не рассматриваются следующие рабочие режимы:

 a) 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);

 b) рабочие режимы для технического обслуживания автотранспортного средства, например "режим обслуживания";

 c) рабочие режимы, используемые в специальных ограниченных целях и не предназначенные для повседневной эксплуатации, например "режим вождения в горной местности".

4.1.4 Рабочий режим выбирают в соответствии с положениями пунктов 4.1.4.1–4.1.4.2.2 включительно.

4.1.4.1 Выбор рабочего режима для условия А

4.1.4.1.1 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.

4.1.4.1.2 При отсутствии такого единственного рабочего режима для условия А, который всегда выбирается при включении силовой установки транспортного средства, выбирают режим с преимущественным потреблением электроэнергии.

4.1.4.2 Выбор рабочего режима для условия B

4.1.4.2.1 При наличии единственного рабочего режима для условия B, 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.

4.1.4.2.2 При отсутствии такого единственного рабочего режима для условия B, который всегда выбирается при включении силовой установки транспортного средства, выбирают режим с преимущественным потреблением топлива».

*Приложение 10*

*Включить следующий новый пункт 1.2:*

«1.2 Альтернативная процедура

В качестве альтернативы процедуре, предусмотренной в настоящем приложении, изготовитель может использовать результаты, полученные с помощью процедуры ВПИМ, описанной в добавлении 1 к приложению 6 к ГТП № 15 ООН, поправка 4.

В таком случае применяются следующие дополнительные положения:

а) по просьбе изготовителя и с согласия компетентного органа при определении коэффициента регенерации Ki для транспортных средств класса 2 и класса 3 может быть исключена фаза сверхвысокой скорости ("Extra High");

b) вместо критерия, описанного в пункте 2.2 настоящего приложения, используют критерий, основанный на массе транспортного средства при испытании согласно ВПИМ: масса каждого транспортного средства в семействе при испытании не должна превышать аналогичной массы транспортного средства, используемого при демонстрационном испытании на подтверждение Ki, плюс 250 кг;

c) аддитивные или мультипликативные значения Ki актуальны и должны применяться соответствующим образом».

1. \* Прежние названия Соглашения:

 Соглашение о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств, совершено в Женеве 20 марта 1958 года (первоначальный вариант).

 Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, совершено в Женеве 5 октября 1995 года (Пересмотр 2). [↑](#footnote-ref-1)