|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | | ECE/TRANS/WP.29/2018/150 | |
| _unlogo | | **Экономический  и Социальный Совет** | | Distr.: General  17 August 2018  Russian  Original: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

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

**176-я сессия**

Женева, 13–16 ноября 2018 года

Пункт 4.9.8 предварительной повестки дня

**Соглашение 1958 года:  
Рассмотрение проектов поправок к существующим   
правилам ООН, представленных GRPE**

Предложение по дополнению 8 к поправкам серии 01 к Правилам № 101 ООН (выбросы CO2/расход топлива)

Представлено Рабочей группой по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды[[1]](#footnote-1)\*

Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) на ее семьдесят шестой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/77, пункт 13). В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/16 с поправками, содержащимися в приложении V и в документе ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/17. Этот текст представлен Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету АС.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2018 года.

Дополнение 8 к поправкам серии 01 к Правилам № 101 ООН (выбросы CO2/расход топлива)

*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 приводится 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 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. \* 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 в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом. [↑](#footnote-ref-1)