



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***

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 AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2018 года.

* 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.



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:
- а) 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);
 - б) рабочие режимы для технического обслуживания автотранспортного средства, например "режим обслуживания";
 - с) 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 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 В
- 4.1.4.2.1 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.
- 4.1.4.2.2 При отсутствии такого единственного рабочего режима для условия В, который всегда выбирается при включении силовой установки транспортного средства, выбирают режим с преимущественным потреблением топлива».

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:

- a) по просьбе изготовителя и с согласия компетентного органа при определении коэффициента регенерации K_i 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 K_i , плюс 250 кг;
- c) аддитивные или мультипликативные значения K_i актуальны и должны применяться соответствующим образом».