

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\***

(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 M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub>, 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

\* Препрежние 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).

GE.19-10456 (R) 130919 170919



\* 1 9 1 0 4 5 6 \*

Просьба отправить на вторичную переработку



*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 аккумулярования электрической энергии/мощности.
- Условие В: испытание начинают при минимальном уровне зарядки (максимальной разрядке) устройства аккумулярования электрической энергии/мощности.
- Диаграмма изменения степени зарядки (СЗ) устройства аккумулярования 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 аккумулярования электрической энергии/мощности.
- 4.1.2 Условие В: испытание начинают при минимальном уровне зарядки (максимальной разрядке) устройства аккумулярования 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 аккумулярования 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:
- а) рабочие режимы, например "режим зарядки", которые не ограничиваются приведением транспортного средства в движение и которые, помимо приведения транспортного средства в движение, заряжают устройства аккумулярования 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";
  - в) 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 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».