|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | | ECE/TRANS/WP.29/2019/127 | |
| _unlogo | | **Экономический  и Социальный Совет** | | Distr.: General  28 August 2019  Russian  Original: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

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

**179-я сессия**

Женева, 12–14 ноября 2019 года

Пункт 4.9.3 предварительной повестки дня

**Соглашение 1958 года:  
Рассмотрение проектов исправлений к существующим  
правилам ООН, переданных вспомогательными рабочими  
группами, если таковые представлены**

Предложение по дополнению 10 к поправкам серии 07 к Правилам № 83 ООН (выбросы транспортными средствами категорий M1 и N1)

Представлено секретариатом[[1]](#footnote-1)\*

Воспроизведенный ниже текст представляет собой повторно распространяемый документ ECE/TRAN/WP.29/2019/60 (предложение по исправлению 1 к дополнению 8 к поправкам серии 07 к Правилам № 83 ООН (выбросы транспортными средствами категорий M1 и N1), принятое в ходе сессии WP.29/AC.1 в июне 2019 года), который по административным соображениям должен быть издан в качестве дополнения,   
а не исправления.

Дополнение 10 к поправкам серии 07  
к Правилам № 83 ООН (выбросы транспортными средствами категорий M1 и N1)

*Приложение 7, пункт 7.4.4.3* изменить следующим образом:

«7.4.4.3 По просьбе изготовителя можно использовать альтернативную процедуру испытания очисткой, если эта процедура была представлена технической службе в ходе официального утверждения по типу конструкции и была принята ею». (К тексту на русском языке не относится.)

*Приложение 8, пункт 3.2.1* изменить следующим образом:

«3.2.1 Процедуры запуска двигателя, начала отбора проб и осуществления первого цикла должны соответствовать таблице A4a/1 и рис. A4a/1 в приложении 4а к настоящим Правилам».

*Добавление 1 к приложению 11, пункт 6.5.3.5* изменить следующим образом:

«6.5.3.5 При регистрации неисправности изготовитель ее идентифицирует при помощи наиболее подходящего для этого контролируемого ISO/SAE кода неисправности, указанного в одном из стандартов, перечисленных в пункте 6.5.3.2 d) настоящего добавления и касающегося "программ диагностики сбоев в связанной с выбросами системе". Если такая идентификация невозможна, то изготовитель может использовать контролируемые изготовителем коды диагностики неисправностей, указанные в том же стандарте. Всесторонний доступ к кодам неисправностей обеспечивается при помощи стандартного диагностического оборудования, соответствующего положениям пункта 6.5.3.3 настоящего добавления.

Изготовитель транспортного средства предоставляет национальному органу по стандартизации подробную информацию о любых диагностических данных, связанных с выбросами, например PID, контрольные позиции БД, номер испытания, не приведенные в стандарте, указанном в пункте 6.5.3.2 а) настоящего добавления, но имеющие отношение к настоящим Правилам».

*Приложение 14*

*Пункт 3.1.1* изменить следующим образом:

«3.1.1 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».

*Пункт 3.2.1* изменить следующим образом:

«3.2.1 Проводят два испытания при соблюдении нижеследующих условий.

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

3.2.1.2 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.

3.2.1.3 По согласованию с органом по официальному утверждению типа и с учетом обоснований, представленных изготовителем, для целей испытания не рассматривают следующие рабочие режимы:

* 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);
* рабочие режимы для технического обслуживания автотранспортного средства, например "режим обслуживания";
* рабочие режимы, используемые в специальных ограниченных целях и не предназначенные для повседневной эксплуатации, например "режим вождения в горной местности".

На основе информации, представленной изготовителем, техническая служба должна удостовериться в том, что предельные значения выбросов, указанные в таблице 1, содержащейся в пункте 5.3.1.4 настоящих Правил, не превышаются во всех гибридных режимах,  
за исключением «режима обслуживания».

3.2.1.4 Рабочий режим выбирают в соответствии с положениями пунктов 3.2.1.4.1–3.2.1.4.2.2 включительно.

3.2.1.4.1 Выбор рабочего режима для условия А

3.2.1.4.1.1 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.

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

3.2.1.4.2 Выбор рабочего режима для условия В

3.2.1.4.2.1 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.

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

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