|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | E/ECE/324/Rev.1/Add.82/Rev.5/Amend.10−E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.82/Rev.5/Amend.10 |
|  |  | 1 July 2020 |

 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 82 — Правила № 83 ООН

 Пересмотр 5 — Поправка 10

Дополнение 10 к поправкам серии 07 — Дата вступления в силу: 29 мая 2020 года

 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении выбросов загрязняющих веществ в зависимости от требований к моторному топливу

Настоящий документ опубликован исключительно в информационных целях. Аутентичным и юридически обязательным текстом является документ: ECE/TRANS/WP.29/2019/127.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**

*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 хранения электрической энергии/
мощности.

Условие В: испытание начинают при минимальном уровне зарядки (максимальной разрядке) устройства хранения электрической энергии/мощности.

 Диаграмма изменения степени зарядки (СЗ) устройства хранения 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 хранения электрической энергии/мощности.

3.2.1.2 Условие В: испытание начинают при минимальном уровне зарядки (максимальной разрядке) устройства хранения 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, аккумулированной в устройстве хранения 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:

a) рабочие режимы, например “режим зарядки”, которые не ограничиваются приведением транспортного средства в движение и которые, помимо приведения транспортного средства в движение, заряжают устройства хранения 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”;

с) 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. \* 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)