



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств****Рабочая группа по проблемам энергии  
и загрязнения окружающей среды****Восемьдесят вторая сессия**

Женева, 12–15 января 2021 года

Пункт 3 а) предварительной повестки дня

**Легкие транспортные средства:****Правила ООН №№ 68 (измерение максимальной скорости, включая электромобили), 83 (выбросы загрязняющих веществ транспортными средствами категорий M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub>), 101 (выбросы CO<sub>2</sub>/расход топлива), 103 (сменные устройства для предотвращения загрязнения) и [154] (всемирные согласованные процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ))****Предложение по новому дополнению к поправкам  
серий 06 и 07 к Правилам № 83 ООН (выбросы  
загрязняющих веществ транспортными средствами  
категорий M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub>)****Представлено экспертом от Международной организации  
предприятий автомобильной промышленности\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП). Настоящий документ нацелен на исправление одной ошибки, обнаруженной в формулах, используемых для расчета значений дорожной нагрузки НЕЕЦ, на основе тех, которые определены в соответствии с ГТП № 15 ООН (ВПИМ), и одной ошибочной перекрестной ссылки в поправках серий 06 и 07 к Правилам № 83 ООН. Изменения к нынешнему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2021 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2021 год (A/75/6 (разд. 20), п. 20.51), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



## I. Предложение

Приложение 4а — Добавление 7b, пункт 2.1 изменить следующим образом:

- «2.1 Расчет дорожной нагрузки согласно ВПИМ
- Дорожную нагрузку на транспортное средство согласно ВПИМ определяют в соответствии с приложением 4 к ГТП № 15 ООН либо, если транспортное средство принадлежит к интерполяционному семейству, — в соответствии с пунктом 3.2.3.2.2 приложения 7 “Определение общей дорожной нагрузки на транспортное средство” с учетом входных параметров отдельного транспортного средства:
- a) испытательной массы транспортного средства<sup>1</sup>, оснащенного стандартным оборудованием<sup>1</sup>;
  - b) значения КСК, определенного для соответствующего класса энергоэффективности шин в соответствии с таблицей A4/2 приложения 4 к ГТП № 15 ООН, либо, если шины на передней и задней осях относятся к различным классам по энергоэффективности, то в соответствии со средневзвешенным значением, рассчитанным по уравнению, приведенному в пункте 3.2.3.2.2.3 приложения 7 приложения 4 к ГТП № 15 ООН;
  - c) аэродинамического сопротивления транспортного средства, оснащенного стандартным оборудованием<sup>1</sup>».

Приложение 4а — Добавление 7b, пункт 2.2.4 a) iv) изменить следующим образом:

«iv) влияние различной глубины протектора шин:

$$F_{0n} = F_{0n}^3 - TTD,$$

где используемый в формуле коэффициент *TTD* рассчитан в соответствии с пунктом 2.2.2».

## II. Обоснование

1. Исправление неверной отсылки к приложению 4 вместо приложения 7 к ГТП № 15 ООН в пункте 2.1 b) добавления 7b к приложению 4а.
2. При копировании методологии из регламента ЕС в формулу был ошибочно включен знак «.» вместо знака «-».
3. Это исправление было рассмотрено Объединенным исследовательским центром ЕС, который был разработчиком данной методологии.

<sup>1</sup> В соответствии с определением, содержащимся в ГТП № 15 ООН.