|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/4 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General3 November 2020RussianOriginal: English |

**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 M1 и N1),
101 (выбросы СО2/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 серии 01 к Правилам № 101 ООН (выбросы СО2/
расход топлива)

 Представлено экспертом от Международной организации предприятий автомобильной промышленности[[1]](#footnote-1)\*

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 серии 01 к Правилам № 101 ООН. Изменения к нынешнему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

 I. Предложение

*Приложение 7b — Добавление 2, 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[[2]](#footnote-2), оснащенного стандартным оборудованием1;

b) значения КСК, определенного для соответствующего класса энергоэффективности шин в соответствии с таблицей А4/2 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 3.2.3.2.2.2.3 **приложения 7** ~~приложения~~ 4 к ГТП № 15 ООН;

c) аэродинамического сопротивления транспортного средства, оснащенного стандартным оборудованием».

*Приложение 7 — Добавление 2, 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 7.

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.

1. \* 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. [↑](#footnote-ref-1)
2. В соответствии с определением, содержащимся в ГТП № 15 ООН. [↑](#footnote-ref-2)