



---

**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

Семьдесят седьмая сессия

Женева, 6–8 июня 2018 года

Пункт 3 а) предварительной повестки дня

**Легкие транспортные средства: Правила № 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)  
и 103 (сменные устройства для  
предотвращения загрязнения)**Предложение по новому дополнению к поправкам  
серий 00 и 01 к Правилам № 101 ООН  
(выбросы CO<sub>2</sub>/расход топлива)****Представлено экспертом от Международной организации  
предприятий автомобильной промышленности\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) для корректировки положений Правил № 83 ООН, с тем чтобы допустить использование коэффициента K<sub>i</sub> и коэффициента ухудшения (DF) на основе ВПИМ, а также демонстрационных версий систем бортовой диагностики (БД). Изменения к действующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений и зачеркиванием в случае исключенных элементов.

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/274, пункт 123, и ECE/TRANS/2018/21 и Add.1, направление деятельности 3) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



## I. Предложение

*В приложение 10 к Правилам № 101 ООН включить новый пункт 1.2 следующего содержания:*

### «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».

## II. Обоснование

1. Воздействие различных испытательных циклов на коэффициенты является ограниченным, причем ВПИМ обеспечивает более современные и надежные процедуры испытаний.

2. Если изготовитель официально утверждает транспортное средство на основании ВПИМ, то это позволяет существенно снизить испытательную нагрузку, когда результаты испытаний могут использоваться также для получения официальных утверждений на основании Правил № 83 ООН и Правил № 101 ООН.

---