



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств**

Сто восемьдесят четвертая сессия

Женева, 22–24 июня 2021 года

Пункт 4.7.5 предварительной повестки дня

Соглашение 1958 года:

Рассмотрение проектов поправок к существующим  
правилам ООН, представленных GRPE**Предложение по дополнению 13 к поправкам серии 07  
к Правилам № 83 ООН (выбросы транспортными  
средствами категорий M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub>)****Представлено Рабочей группой по проблемам энергии  
и загрязнения окружающей среды\***

Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) на ее восемьдесят второй сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/82) и основан на документах ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/3 и ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/5. В нем содержится предложение по дополнению 13 к поправкам серии 07 к Правилам № 83 ООН (выбросы транспортными средствами категорий M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub>). Этот текст представляется Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету (AC.1) для рассмотрения на их сессиях в июне 2021 года.

---

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



*Добавление б*

Пункт 6.2, исключить второй подпункт и изложить в следующей редакции:

«6.2 Изготовитель должен подтвердить, что использование датчиков, указанных в пункте 6.1 выше, и любых других датчиков на транспортном средстве обеспечивает включение системы предупреждения водителя, указанной в пункте 3 выше, высвечивание информации с соответствующим предупреждением (например, «уровень выбросов слишком высок — проверить мочевины», «уровень выбросов слишком высок — проверить реагент») и включение системы стимулирования действий водителя, указанной в пункте 8.3 ниже, в случае возникновения ситуаций, упомянутых в пунктах 4.2, 5.4 или 5.5 выше.

Для целей настоящего пункта такие ситуации, как предполагается, возникают в случае превышения применимых предельных значений выбросов NOx системы БД, указанных в таблицах в пункте 3.3.2 приложения 11 к настоящим Правилам.

Выбросы NOx в ходе испытаний, проводимых с целью продемонстрировать соблюдение этих требований, не должны более чем на 20 % превышать вышеуказанный предел».

*Приложение 4а — Добавление 7b*

Пункт 2.1 изменить следующим образом:

«2.1 Расчет дорожной нагрузки для транспортного средства согласно ВПИМ

Дорожную нагрузку для транспортного средства 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 «Расчет дорожной нагрузки для отдельного транспортного средства» 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 к ГТП № 15 ООН;
- c) аэродинамического сопротивления транспортного средства, оснащенного стандартным оборудованием<sup>1</sup>».

Пункт 2.2.4, подпункт 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».

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