



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

Шестьдесят восьмая сессия

Женева, 7–10 января 2014 года

Пункт 3 с) предварительной повестки дня

Правила ООН № 68 (измерение максимальной скорости, включая электромобили), 83 (выбросы загрязняющих веществ транспортными средствами M₁ и N₁), 101 (выбросы CO₂/расход топлива) и 103 (сменные устройства для предотвращения загрязнения)

Предложение по дополнению 4 к поправкам серии 06 к Правилам № 83 (выбросы транспортными средствами M₁ и N₁)

Представлено экспертом от МОПАП*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от МОПАП с целью согласовать все требования в отношении транспортных средств, предназначенных для удовлетворения "социальных потребностей", с нормативной базой Европейского союза.

Изменения к первоначальному тексту на английском языке помечены с использованием функции отражения изменений. Эти же изменения в вариантах на русском и французском языках выделены жирным шрифтом в случае нового текста либо зачеркиванием в случае исключенного текста.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2012–2016 годы (ECE/TRANS/224, пункт 94, и ECE/TRANS/2012/12, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

I. Предложение

Пункт 5.3.1.4, таблица 1, добавить примечание 2 следующего содержания:

"5.3.1.4 При условии соблюдения положений пункта 5.3.1.5 испытание повторяют три раза. Результаты умножаются на соответствующие коэффициенты износа, полученные в соответствии с пунктом 5.3.6, и в случае систем периодической регенерации, определенных в пункте 2.20, должны также умножаться на коэффициенты K_i , полученные в соответствии с приложением 13. Масса газообразных выбросов и – в случае транспортных средств, оснащенных двигателями с воспламенением от сжатия, – масса частиц, полученных в ходе каждого испытания, должна быть меньше предельных значений, указанных в таблице 1 ниже:

Таблица 1

Предельные значения выбросов

Предельные значения																	
Категория	Класс	Контрольная масса (RM) (кг)	Масса монооксида углерода (CO)		Суммарная масса углеводородов (THC)		Масса углеводородов, не содержащих метан (NMHC)		Масса окислов азота (NO _x)		Суммарная масса углеводородов и окислов азота (THC + NO _x)		Масса взвешенных частиц (PM)		Число частиц (P)		
			L ₁ (мг/км)	CI	L ₂ (мг/км)	CI	L ₃ (мг/км)	CI	L ₄ (мг/км)	CI	L ₂ + L ₃ (мг/км)	CI	L ₅ (мг/км)	CI	L ₆ (число/км)	CI	
М	-	Все	PI 1 000	CI 500	PI 100	CI -	PI 68	CI -	PI 60	CI 180	PI -	CI 230	PI ¹ 4,5	CI 4,5	PI -	CI 6,0 x 10 ¹¹	
N ₁	I	RM ≤ 1 305	PI 1 000	CI 500	PI 100	CI -	PI 68	CI -	PI 60	CI 180	PI -	CI 230	PI ¹ 4,5	CI 4,5	PI -	CI 6,0 x 10 ¹¹	
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	PI 1 810	CI 630	PI 130	CI -	PI 90	CI -	PI 75	CI 235	PI -	CI 295	PI ¹ 4,5	CI 4,5	PI -	CI 6,0 x 10 ¹¹	
	III	1 760 < RM ²	PI 2 270	CI 740	PI 160	CI -	PI 108	CI -	PI 82	CI 280	PI -	CI 350	PI ¹ 4,5	CI 4,5	PI -	CI 6,0 x 10 ¹¹	
N ₂	-	Все	PI 2 270	CI 740	PI 160	CI -	PI 108	CI -	PI 82	CI 280	PI -	CI 350	PI ¹ 4,5	CI 4,5	PI -	CI 6,0 x 10 ¹¹	

Пояснения: PI = Принудительное зажигание, CI = Воспламенение от сжатия

Примечания:

⁽¹⁾ Стандартное значение массы частиц, выбрасываемых двигателем с принудительным зажиганием, будет применяться только к транспортным средствам, оснащенным двигателями с прямым впрыском.

² Включая транспортные средства M₁, которые соответствуют определению «транспортные средства для удовлетворения "особых социальных потребностей"».

II. Обоснование

1. В настоящем документе изложены изменения к поправкам серии 06 к Правилам № 83 ООН с целью согласовать все требования в отношении транспортных средств социального назначения с нормативной базой Европейского союза.
 2. В поправках серии 06 к Правилам № 83 соответствие выбросов транспортного средства социального назначения основано только на предельных значениях для категории M, в то время как в Европейском союзе такие транспортные средства могут соответствовать и предельным значениям, предусмотренным для класса 3 категории N₁.
-