|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2023/18 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General16 March 2023RussianOriginal: 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 девятая сессия**

Женева, 30 мая — 2 июня 2023 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

**Правила ООН №№ 24 (видимые загрязняющие вещества,
измерение мощности двигателей с воспламенением
от сжатия (дизельный дым)), 85 (измерение полезной мощности),
115 (модифицированные системы СНГ и КПГ),
133 (возможность утилизации автотранспортных средств)
и 143 (модифицированные системы двухтопливных
двигателей большой мощности (МСД-ДТБМ))**

 Предложение по новому дополнению к поправкам серии 03 к Правилам № 24 ООН (видимые загрязняющие вещества, измерение мощности двигателей с воспламенением от сжатия (дизельный дым))

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

 Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП). Цель, с которой он был подготовлен, заключается в уточнении формулировки, касающейся использования эталонного топлива, необходимого для испытаний на выбросы, предоставлении возможности проводить испытание с использованием того же эталонного топлива, которое используется для испытаний на выбросы, и приведении этих правил в соответствие с недавно принятыми поправками к Правилам № 85 ООН. Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

 I. Предложение

*Часть I, пункт 8.3.1* изменить следующим образом:

«8.3.1 Необкатанный двигатель подвергается испытанию в режиме свободного ускорения, предусмотренному в приложении 5 к настоящим Правилам.

Считается, что двигатель соответствует утвержденному типу, если полученное значение коэффициента поглощения не превышает более чем на 0,5 м–1 значение, указанное на знаке официального утверждения, или в документе, выданном на этот двигатель (см. выше пункт 8.1). По просьбе завода-изготовителя вместо **имеющегося в продаже обычного топлива** ~~исходного топлива~~ может использоваться ~~имеющееся в продаже обычное топливо~~ **эталонное топливо**».

*Приложение 4, пункт 3.2* изменить следующим образом:

«3.2 Топливо

В качестве топлива используют эталонное топливо, характеристики которого приведены в приложении 6 к настоящим Правилам.

Если испытания на **мощность двигателя** ~~выбросы загрязняющих газообразных веществ и взвешенных частиц~~ согласно правилам № 85 и/или **испытания на выбросы загрязняющих газообразных веществ и взвешенных частиц согласно правилам** № 49 ООН проводятся одновременно с испытаниями по настоящим Правилам, то по просьбе изготовителя для целей испытаний в рамках настоящих Правил может использоваться топливо, предусмотренное для испытаний на выбросы загрязняющих газообразных веществ и взвешенных частиц».

*Приложение 5,* добавить *новый пункт 1.5* следующего содержания:

«**1.5** **Топливо**

 **Используют топливо, имеющееся на рынке. В любом спорном случае в качестве топлива применяют эталонное топливо, характеристики которого приведены в приложении 6 к настоящим Правилам**».

*Приложение 10, пункт 9.1* изменить следующим образом:

«9.1 ~~Полезная мощность двигателя, измеренная технической службой, может отличаться на ±2% от полезной мощности, указанной заводом-изготовителем, с допуском в 1,5% на число оборотов двигателя.~~

 **Полезная мощность, указанная заводом-изготовителем, принимается, если она отличается не более чем на ±2% в точке максимальной мощности и не более чем на ±4% в других точках измерения на кривой, с допуском ±2% для числа оборотов двигателя, или в диапазоне числа оборотов двигателя (X1 мин–1 – 2%) —
(X2 мин–1 + 2%) (X1 < X2) от значений, полученных технической службой на двигателе, представленном на испытание**».

 II. Обоснование

1. Для того чтобы отразить новую формулировку, предложенную в приложении 5, необходимо изменить формулировку в конце пункта 8.3.1.

2. В рамках недавних поправок была предпринята попытка внести ясность в отношении видов топлива, которые могут использоваться на различных этапах утверждения; однако впоследствии было замечено, что в приложении 5 такой ясности по-прежнему нет (испытание в режиме свободного ускорения). Таким образом, благодаря этому новому пункту приложение 5 приводится в соответствие с приложением 4.

3. На сессии GRPE-86 в июне 2022 года была принята поправка, предусматривающая введение припуска в связи с использованием согласованных эталонных видов топлива. Однако, к сожалению, в тексте присутствовало противоречие между словами «испытания на выбросы загрязняющих газообразных веществ и взвешенных частиц» и ссылками на «Правила № 85 и/или 49 ООН», поскольку выбросы не регулируются Правилами № 85 ООН.

4. В январе 2023 года на сессии GRPE-87 обсуждалась и была принята аналогичная поправка к Правилам № 85 ООН (GRPE-2022-08e с поправками, содержащимися в GRPE-87-16e), в связи с чем представлено данное предложение, направленное на обеспечение последовательности.

5. Согласование с Правилами № 85 ООН, а именно: ±2 % — в точке максимальной мощности и ±4 % — в остальных точках измерения. Что касается дополнения 8, то это было отражено только в приложении 4 (Испытание в установившихся режимах работы при полной нагрузке), но не в приложении 10 (Метод «ЕЭК» измерения полезной мощности двигателей с воспламенением от сжатия).

1. \* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2023 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2023 год (A/77/6 (раздел 20), таблица 20.6), 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)