|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Организация Объединенных Наций |  | ECE/TRANS/WP.29/2016/109  |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: RussianOriginal:  |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**

**170-я сессия**

Женева, 15–18 ноября 2016 года

Пункт 4.9.2 предварительной повестки дня

**Соглашение 1958 года:**

**рассмотрение проектов поправок
к действующим правилам, представленных GRPE**

 Предложение по дополнению 4 к поправкам серии 07 к Правилам № 83 (выбросы загрязняющих веществ транспортными средствами M1 и N1)

 Представлено Рабочей группой по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды[[1]](#footnote-1)\*

 Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) на ее семьдесят третьей сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/73, пункт 9). В его основу положены документы ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/10 и ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/11. 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 ноябре 2016 года.

 Дополнение 4 к поправкам серии 07 к Правилам № 83 (выбросы загрязняющих веществ транспортными средствами M1 и N1)

*Пункт 7.1.4.1* изменить следующим образом:

«7.1.4.1 Идентичные параметры для распространения официального утверждения включают:

 Двигатель:

 а) процесс сжигания топлива.

 Систему периодической регенерации (т.е. каталитический нейтрализатор, уловитель взвешенных частиц):

 a) конструкцию (т.е. тип корпуса, вид драгоценного металла, тип субстрата, плотность ячеек);

 b) тип и принцип работы;

 c) систему дозирования и присадок;

 d) объем ±10%;

 e) расположение (температура ±50 °C при 120 км/ч либо отклонение от максимальной температуры/максимального давления не более 5%)».

*Добавление 6, включить новый пункт 8.1.1* следующего содержания:

«8.1.1 Требование, касающееся системы мотивации водителя, не применяется к транспортным средствам, предназначенным и сконструированным для использования спасательными службами, вооруженными силами, силами гражданской обороны, пожарными службами и силами по поддержанию правопорядка. В случае этих транспортных средств постоянное отключение системы мотивации водителя может быть произведено только изготовителем транспортного средства».

*Приложение 2, добавление, пункт 2.1.1* изменить следующим образом:

«2.1.1 В случае двухтопливных транспортных средств таблицу повторно используют для испытаний типа I в отношении обоих типов топлива. В случае гибкотопливных транспортных средств, если испытание типа I предполагают проводить с использованием обоих типов топлива согласно таблице А настоящих Правил, и в случае транспортных средств, работающих на СНГ или ПГ/биометане, будь то монотопливные или двухтопливные транспортные средства, таблицу повторно используют для различных типов эталонных газов, применяемых в ходе соответствующего испытания, при этом в дополнительной таблице указывают наихудшие полученные результаты. В надлежащих случаях согласно пунктам 3.1.4 и 3.1.5 приложения 12 к настоящим Правилам включают указание на то, был ли данный результат получен посредством измерений или расчетов».

*Приложение 4а, добавление 3, пункт 1.2.12.6* изменить следующим образом:

«1.2.12.6 В случае системы, обеспечивающей непрерывный поток газов (теплообменник), для получения репрезентативной пробы используют детектор HFID, если не производится компенсация для переменного объемного потока СVS».

*Приложение 10, Тип: Бензин (Е10), таблицу* изменить следующим образом:

«

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| … | ... | … | … |
| Содержание воды | % объема | макс. 0,05 | EN 12937 |
| Вид при –7 °C |  | Чистый и светлый |  |
| … | … | … | … |

»

*Приложение 11,*

*Пункт 3.3.3.1* изменить следующим образом:

«3.3.3.1 снижение эффективности каталитического нейтрализатора в отношении выбросов NMHC и NOx. Изготовители могут осуществлять контроль лишь одного переднего нейтрализатора или этого нейтрализатора в сочетании со следующим(и) нейтрализатором(ами), расположенным(и) за ним. Каждый контролируемый нейтрализатор или комплект нейтрализаторов считается неисправным, если уровень выбросов NMHC или NOx превышает предельные значения, предусмотренные пунктом 3.3.2 настоящего приложения».

*Пункт 3.3.3.4* изменить следующим образом:

«3.3.3.4 при работе на выбранном топливе − другие элементы или системы ограничения выбросов либо элементы или системы трансмиссии, имеющие отношение к выбросам, которые подсоединены к компьютеру и сбой в работе которых может привести к превышению предельных значений БД, указанных в пункте 3.3.2 настоящего приложения».

*Пункт 3.3.4.4* изменить следующим образом:

«3.3.4.4 другие элементы или системы контроля за выбросами либо элементы или системы трансмиссии, имеющие отношение к выбросам, которые подсоединены к компьютеру и сбой в работе которых может привести к превышению предельных значений БД, указанных в пункте 3.3.2 настоящего приложения. В качестве примера можно сослаться на системы или элементы, используемые для контроля и регулирования расхода массы воздуха, расхода объема воздуха (и температуры), давления наддува и давления во всасывающем коллекторе (и соответствующих датчиков, позволяющих реализовать эти функции)».

*Пункты 3.3.5–3.3.5.2* изменить следующим образом:

«3.3.5 Изготовители могут направлять органу по официальному утверждению типа доказательства того, что определенные элементы или системы не нуждаются в контроле, если в случае их полного выхода из строя или демонтажа предельные значения БД не будут превышать пределы, указанные в пункте 3.3.2 настоящего приложения.

3.3.5.1 Вместе с тем в целях выявления полного выхода из строя или демонтажа (если их демонтаж приведет к превышению применимых предельных значений выбросов**,** предусмотренных в пункте 5.3.1.4 настоящих Правил) надлежит производить контроль следующих устройств:

 a) уловителя взвешенных частиц, установленного в качестве отдельного блока или встроенного в комбинированное устройство контроля за выбросами, на транспортных средствах, оснащенных двигателями с воспламенением от сжатия;

 b) системы последующей обработки NOx, установленной в качестве отдельного блока или встроенной в комбинированное устройство контроля за выбросами, на транспортных средствах, оснащенных двигателями с воспламенением от сжатия;

 c) дизельного окислительного каталитического нейтрализатора (ДОКН), установленного в качестве отдельного блока или встроенного в комбинированное устройство контроля за выбросами, на транспортных средствах, оснащенных двигателями с воспламенением от сжатия.

3.3.5.2 Кроме того, контроль устройств, упомянутых в пункте 3.3.5.1 настоящего приложения, производится на предмет любого выхода их из строя, влекущего за собой превышение применимых предельных значений БД».

1. \* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2014−2018 годы (ECE/TRANS/240, пункт 105, и ECE/TRANS/2014/26, 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. [↑](#footnote-ref-1)