



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 вторая сессия**

Женева, 12–15 января 2021 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 КПП), 133 (возможность утилизации автотранспортных
средств) и 143 (модифицированные системы двухтопливных
двигателей большой мощности (МСД-ДТБМ))****Предложение по поправкам к поправкам серии 03
к Правилам № 24 ООН****Представлено экспертом от Международной организации
предприятий автомобильной промышленности***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП). В настоящем документе предлагается добавить в положения, касающиеся области применения данных Правил, новый пункт, направленный на уточнение их применимости. Изменения к нынешнему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

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



I. Предложение

Добавить новый пункт 1.1.4 следующего содержания:

«1.1.4 Эквивалентные официальные утверждения

Требования настоящих Правил считаются выполненными при наличии официального утверждения, предоставленного на основании поправок серии 06 к Правилам № 49 ООН. В этом случае официальное утверждение на основании настоящих Правил дополнительно не требуется».

II. Обоснование

1. Правила № 24 ООН, ограничивающие выбросы видимого дыма во избежание плохой видимости на дороге, успешно применяются для целей официального утверждения типа в течение многих лет.
 2. Однако двигатели, сертифицированные на основании Правил № 49 ООН с поправками серии 06 (соответствуют стандарту Euro VI), не имеют дыма. Они представляют собой либо двигатели с воспламенением от сжатия, оснащенные сажевым фильтром, либо двигатели с искровым зажиганием, которые в принципе не имеют дыма.
 3. Двигатели с воспламенением от сжатия, оснащенные сажевым фильтром, даже в случае выхода из строя фильтра и/или наличия кода неисправности типа А или В в системе БД имеют выбросы дыма менее $0,5 \text{ м}^{-1}$ при испытании на свободное ускорение и почти нулевой выброс при испытании в устойчивом состоянии. Следует отметить, что допустимая производственная вариативность вместе с погрешностью измерения составляет $0,5 \text{ м}^{-1}$.
 4. Необходимо пояснить, что сертификация двигателей на основании Правил № 49 ООН с поправками серии 06 не включает в себя сертификацию в соответствии с Правилами № 24 ООН, поэтому область применения должна быть скорректирована соответствующим образом.
 5. Настоящая поправка не исключает применения Правил № 24 ООН для целей проверок на дорогах в отношении транспортных средств типа, официально утвержденного на основании Правил № 49 ООН с поправками серии 06.
-