



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 шестая сессия**

Женева, 30 мая — 2 июня 2022 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 новому дополнению к Правилам № 85
ООН (измерение полезной мощности)****Представлено экспертом от Международной организации
предприятий автомобильной промышленности***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП). Настоящий документ направлен на то, чтобы четко допустить использование эталонного топлива, требуемого для проведения испытания на выбросы, когда изготовитель одновременно подает заявку на официальное утверждение типа на основании правил № 24 и/или № 49 ООН. Изменения к действующему тексту Правил выделены жирным шрифтом.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2022 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2022 год (A/76/6 (разд. 20), п. 20.76), 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

Пункт 5.2.3.4 изменить следующим образом:

«5.2.3.4 Для двигателей с воспламенением от сжатия и двухтопливных двигателей:

используют топливо, имеющееся на рынке. В любом спорном случае используют эталонное топливо, определенное КЕС для двигателей с воспламенением от сжатия в документе КЕС RF-03-A-84.

Если испытания на выбросы загрязняющих газообразных веществ и взвешенных частиц [согласно правилам № 49 и/или № 24 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».

II. Обоснование

1. В Европе использование испытательных видов топлива допускается при проведении сертификационных испытаний на выбросы загрязняющих газообразных веществ и взвешенных частиц, а также испытаний на проверку мощности/дымности. Другие же страны, принявшие Правила № 85 ООН и ссылающиеся на них, могут не разрешать этого. В таком случае изготовителям приходится подготавливать топлива, имеющие разные характеристики, что — ввиду сложившейся противоречивой ситуации — затратно и требует длительного времени.

2. На наш взгляд, использованию испытательных видов топлива для целей испытаний на измерение выбросов загрязняющих газообразных веществ и взвешенных частиц надлежит отдавать приоритет в качестве предпосылки для введения более жестких требований в отношении уровня выбросов.
