



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 седьмая сессия**

Женева, 10–13 января 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 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 разрешить использование водорода (H₂) в качестве топлива для официального утверждения типа большегрузных транспортных средств, а также 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 нынешнему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых элементов или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2023 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2023 год (A/77/6 (разд. 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.



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».

Включить новый пункт 5.2.3.7 следующего содержания:

«5.2.3.7 Для двигателей с принудительным зажиганием, двигателей с воспламенением от сжатия и двухтопливных двигателей, работающих на водороде:

используют топливо, имеющееся на рынке. В любом спорном случае используют топливо, указанное в стандарте ISO 14687:2019 как имеющее сорт D».

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.

3. Транспортные средства, работающие на водороде, охватываются Правилами № 83 ООН, однако водород пока еще не охватывается Правилами № 49 и Правилами № 85 ООН.

4. Двигатели, работающие на водороде, могут стать одним из дополнительных вариантов снижения выбросов CO₂ будущими транспортными средствами большой грузоподъемности.

5. Таким образом, водородное топливо должно быть включено в Правила № 49 ООН и Правила № 85 ООН в порядке обеспечения более тесной увязки с Правилами № 83 ООН.