|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2024/10 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General31 October 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**

**Девяностая сессия**

Женева, 9–12 января 2024 года

Пункт 3 а) предварительной повестки дня

**Транспортные средства малой грузоподъемности:**

**Правила ООН № 68 (измерение максимальной скорости,
включая электромобили), № 83 (выбросы загрязняющих
веществ транспортными средствами категорий M1 и N1),
№ 101 (выбросы СО2/расход топлива), № 103 (сменные
устройства для предотвращения загрязнения) и
№ 154 (всемирные согласованные процедуры испытания
транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ))**

  **Предложение по дополнению 2 к поправкам серии 02 к Правилам № 154 ООН (всемирные согласованные процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ))**

 Представлено экспертами от Японии[[1]](#footnote-1)\*

 Приведенный ниже текст представляет собой предложение по дополнению 2 к поправкам серии 02 к Правилам № 154 ООН о единообразных предписаниях, касающихся официального утверждения пассажирских и коммерческих транспортных средств малой грузоподъемности в отношении коэффициентов ухудшения в случае использования дизельного топлива. Данное дополнение необходимо для приведения Правил в соответствие с последними региональными требованиями. Изменения к действующему тексту Правил выделены жирным шрифтом.

I. Предложение

*Пункт 6.7.2*, **таблицу 3b** изменить следующим образом:

6.7.2. Независимо от предписаний пункта 6.7.1 изготовитель — в качестве альтернативы испытанию по пункту 6.7.1 — может выбрать коэффициенты ухудшения, которые указаны в таблице 3a или 3b (в зависимости от того, что применимо).

 Таблица 3b
Настоящая таблица применима только для целей уровня 1В. Аддитивные коэффициенты ухудшения

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | *Технически допустимая максимальная масса в груженом состоянии**(GVW) (кг)* | *Присвоенные аддитивные коэффициенты ухудшения* |
| *Масса моноксида углерода (СО)* | *Масса неметановых углеводородов**(NMHC)* | *Масса оксидов азота**(NOx)* | *Масса взвешенных частиц**(ВЧ)* | *Количество частиц**(КЧ)* |
| *L1**(мг/км)* | *L3**(мг/км)* | *L4**(мг/км)* | *L5**(мг/км)* | *L6**(число/км)* |
| *Категория* | *Класс* |  | *G* | ***D*** | *O* | *G* | ***D*** | *O* | *G* | ***D*** | *O* | *G\*1* | ***D*** | *O* | *G\*1* | ***D*** | *O* |
| M | — | Все | 127 | **[a]** | \*4 | 12 | **3.1** | \*4 | 11 | **[b]** | \*4 | 0 | **0** | \*4 | 0 | **0** | \*4 |
| N1  | —\*2 | GVW ≤ 1700 | 127 | **[a]** | 12 | **3.1** | 11 | **[b]** | 0 | **0** | 0 | **0** |
| — | 1700 < GVW ≤ 3500 | 281 | **[a]** | 18 | **3.1** | 15 | **[c]** | 0 | **0** | 0 | **0** |
| —\*3 | Все | 327 | — | — | 9 | — | — | 8 | — | 0 | — | — | 0 | — | — |
| G Бензин, СНГ.D Дизельное топливо.O Иное топливо.\*1 В случае бензина или СНГ предельные значения массы и количества взвешенных частиц применяют только к транспортным средствам, оснащенным двигателями с прямым впрыском.\*2 За исключением транспортных средств с рабочим объемом двигателя не более 0,660 л, транспортных средств длиной не свыше 3,40 м, транспортных средств шириной до 1,48 м и транспортных средств высотой не более 2,00 м, число сидячих мест в которых (помимо сиденья водителя) не превышает 3, а полезная нагрузка составляет до 350 кг.\*3 Транспортные средства с рабочим объемом двигателя не более 0,660 л, транспортные средства длиной не свыше 3,40 м, транспортные средства шириной до 1,48 м и транспортные средства высотой не более 2,00 м, число сидячих мест в которых (помимо сиденья водителя) не превышает 3, а полезная нагрузка составляет до 350 кг.\*4 В отсутствие присвоенных коэффициентов ухудшения для транспортных средств, оснащенных двигателями с воспламенением от сжатия**, в которых используются другие виды топлива,** для установления таких коэффициентов изготовители проводят ресурсное испытание комплектного транспортного средства на долговечность. |
|  |

»

 II. Обоснование

1. Начиная с октября 2024 года в рамках регулирования на региональном уровне в Японии планируется ввести аддитивные коэффициенты ухудшения в случае использования дизельного топлива.

2. Потребность в принятии данной поправки обусловлена необходимостью устранить возможные манипуляции, наблюдаемые в последнее время в нашем регионе, причем данная проблема требует безотлагательного решения.

3. Для целей национальной правовой процедуры данную поправку желательно также отразить в Правилах № 154 ООН.

4. С учетом временны́х ограничений Япония просит GRPE утвердить это решение в ходе своей девяностой сессии в январе 2024 года.

5. В то же время Япония понимает, что с учетом действующей в ЕЭК ООН процедуры внесения изменений, а также процесса омологации во всех регионах частое внесение изменений в данные Правила представляется нецелесообразным. Поэтому Япония поддержит GRPE, если будет решено вынести данную поправку на голосование в WP.29 в рамках консолидированного документа, включающего другие поправки, которые появятся в ближайшее время.

1. \* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2023 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2024 год (A/78/6 (разд. 20), таблица 20.5), 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)