|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | | ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2024/11 | |
| _unlogo | | **Экономический  и Социальный Совет** | | Distr.: General  31 October 2023  Russian  Original: 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 03 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 03 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.

Таблица 3b

**Аддитивные коэффициенты ухудшения (для сопоставления результатов измерения уровня выбросов с предельными значениями по таблице 1B)**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | *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)