

**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 CO₂/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***

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.

* 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.



I. Предложение

Пункт 6.7.2, таблицу 3б 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 3а или 3б.

Таблица 3б

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

Категория		Класс	Технически допустимая максимальная масса в груженом состоянии (GVW) (кг)	Присвоенные аддитивные коэффициенты ухудшения														
				Масса монооксида углерода (CO)			Масса неметановых углеводородов (NMHC)			Масса оксидов азота (NO _x)			Масса взвешенных частиц (ВЧ)			Количество частиц (КЧ)		
				L ₁ (мг/км)			L ₃ (мг/км)			L ₄ (мг/км)			L ₅ (мг/км)			L ₆ (число/км)		
			G	D	O	G	D	O	G	D	O	G*1	D	O	G*1	D	O	
M	—	Все	127	[a]		12	3,1		11	[b]	*4	0	0		0	0		
N ₁	—*2	GVW ≤ 1700	127	[a]	*4	12	3,1	*4	11	[b]		0	0	*4	0	0	*4	
	—	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 временных 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.