



**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.29/GRPE/53
22 March 2007

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

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ПРОБЛЕМАМ ЭНЕРГИИ И ЗАГРЯЗНЕНИЯ
ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ О РАБОТЕ ЕЕ ПЯТЬДЕСЯТ ТРЕТЬЕЙ СЕССИИ
(Женева, 9-12 января 2007 года)**

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
I. УЧАСТНИКИ.....	1	3
II. НЕОФИЦИАЛЬНЫЕ СОВЕЩАНИЯ	2 - 5	3
III. ПЯТЬДЕСЯТ ТРЕТЬЯ СЕССИЯ САМОЙ GRPE	6 - 42	4
IV. ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ.....	43	13

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)Стр.**Приложения**

I.	Перечень неофициальных документов (GRPE-53-...), распространенных без официального условного обозначения в ходе сессии	16
II.	Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2007/5 (Правила № 49)	18
III.	Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2007/2 (Правила № 67)	21
IV.	Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2006/ 7/Rev.1 (Правила № 96)	23
V.	Принятые поправки на основе неофициального документа GRPE-53-10 (Правила № 110).....	30

I. УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) провела свою пятьдесят третью сессию 9-12 января 2007 года под председательством г-на Б. Говена (Франция). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры WP.29 (TRANS/WP.29/690) в ее работе приняли участие эксперты от следующих стран: Бельгии, Венгрии, Германии, Дании, Индии, Испании, Италии, Канады, Китайской Народной Республики, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Кореи, Российской Федерации, Сербии, Соединенного Королевства, Турции, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Южно-Африканской Республики, Японии. Участвовали также эксперты от Европейской комиссии (ЕК). В работе сессии приняли участие эксперты от следующих неправительственных организаций: Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Европейской газомоторной ассоциации (ЕГМА), Фонда "Автомобиль и общество" (Фонда ФИА), Международной ассоциации заводоизготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной организации по стандартизации (ИСО), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Ассоциации по ограничению выбросов автомобилями с помощью каталитических нейтрализаторов (ОВАКН/ЕСФХП), Ассоциации заводоизготовителей двигателей (ЕМА), Европейской ассоциации производителей двигателей внутреннего сгорания (ЕВРОМОТ), Европейского комитета ассоциаций производителей сельскохозяйственных машин (ЕКСМ), Европейской ассоциации по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ), Международной газомоторной ассоциации (МГМА), Европейской организации нефтяных компаний по вопросам охраны окружающей среды, здоровья и безопасности (КОНКАВЕ).

II. НЕОФИЦИАЛЬНЫЕ СОВЕЩАНИЯ

2. В соответствии с договоренностью, достигнутой на пятьдесят второй сессии GRPE, до пятьдесят третьей сессии самой GRPE состоялись три неофициальных совещания (см. ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2007/1, Corr.1 и пункты 2-5 ниже). Неофициальные совещания по транспортным средствам, работающим на водороде и топливных элементах, подгруппа по окружающей среде (ТСВТЭ-ПОС) и по выбросам вне цикла испытаний (ВВЦ), первоначально запланированные на 8 и 10 января 2007 года, были отменены.

3. Девятое неофициальное совещание рабочей группы GRPE по всемирному циклу испытаний мотоциклов на выбросы загрязняющих веществ (ВЦИМ) состоялось 9 января 2007 года (только в первой половине дня) под председательством г-на К. Альбуса (Германия). Краткая информация о работе этого неофициального совещания приводится ниже (пункты 12 и 13).

4. Шестнадцатое неофициальное совещание рабочей группы GRPE по выбросам из внедорожной подвижной техники (ВПТ) состоялось 9 июня 2007 года (только во второй половине дня) под председательством г-на Г. Де Санти (Европейская комиссия). Краткая информация о работе этого неофициального совещания приводится ниже (пункты 14-16).

5. Восемнадцатое неофициальное совещание по программе измерения уровня выбросов твердых частиц (ПИЧ) состоялось 10 января 2007 года (только в первой половине дня) под председательством г-на К. Паркина (Соединенное Королевство). Краткая информация о работе этого неофициального совещания приводится ниже (пункты 9-11).

III. ПЯТЬДЕСЯТ ТРЕТЬЯ СЕССИЯ САМОЙ GRPE

A. ПРАВИЛА № 49 (выбросы загрязняющих веществ двигателями с воспламенением от сжатия и двигателями с принудительным зажиганием (ПГ и СПГ)) (пункт 1 повестки дня)

1. Выбросы вне цикла испытаний (ВВЦ) (пункт 1.1 повестки дня)

6. GRPE с сожалением отметила, что неофициальное совещание по выбросам вне цикла испытаний (ВВЦ), которое первоначально планировалось провести 10 января 2007 года, было отменено. Было решено, что рабочей группе ВВЦ следует возобновить свою работу до следующей сессии GRPE в июне 2007 года (пункт 43 ниже).

2. Поправки к Правилам № 49 ЕЭК ООН (пункт 1.2 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2007/5; неофициальный документ № GRPE-53-02, указанный в приложении I к настоящему докладу

7. Эксперт от ЕК внес на рассмотрение документы ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2007/5 и GRPE-53-02, в которых предлагается согласовать положения Правил № 49 с предписаниями соответствующей директивы Европейского союза (ЕС). GRPE приветствовала эти предложения и согласилась с необходимостью такого согласования. Эксперт от Российской Федерации и представитель секретариата высказали по этому документу некоторые замечания.

8. GRPE приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2007/5 с поправками, содержащимися в приложении 2, и решила провести на своей следующей сессии в июне

2007 года окончательное обсуждение этого документа. Секретариату было поручено передать это предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2007 года в качестве проекта поправок серии 05 (Пересмотр 4) к Правилам № 49.

В. ПРОГРАММА ИЗМЕРЕНИЯ УРОВНЯ ВЫБРОСОВ ТВЕРДЫХ ЧАСТИЦ (ПИЧ) (пункт 2 повестки дня)

9. Председатель рабочей группы ПИЧ г-н К. Паркин (Соединенное Королевство) проинформировал о прогрессе, достигнутом этой рабочей группой после предыдущей сессии GRPE. Он сообщил GRPE, что межлабораторная проверка транспортных средств малой грузоподъемности была успешно завершена. Пересмотренные методы измерения массы частиц и количества частиц показали отличную повторяемость и хорошую воспроизводимость результатов. Оба метода продемонстрировали также неплохую способность сопоставления с альтернативными системами измерения уровня выбросов частиц. Он добавил, что проект доклада (имеется в качестве рабочего документа № GRPE-PMP-18-2 на вебсайте GRPE/PMP) обсуждался в ходе восемнадцатого совещания неофициальной группы (см. пункт 5 выше). Он сообщил о своем намерении включить окончательные результаты калибровки и снятия характеристик в этот доклад, который будет подготовлен в качестве официального документа для рассмотрения на следующей сессии GRPE в июне 2007 года.

10. Г-н Паркин также проинформировал GRPE об итогах первого совещания рабочей группы ПИЧ по вопросу о межлабораторной сопоставительной проверке большегрузных транспортных средств. Он сообщил, что рабочая группа решила провести европейскую программу оценки. Он приветствовал сотрудничество со стороны МОПАП и КОНКАВЕ, первая из которых предоставит для испытания по круговой системе "оптимальный" двигатель, а вторая - топливо и смазочные материалы, соответственно. GRPE отметила, что первоначальное испытание состоится в Совместном исследовательском центре (СИЦ) в Испре (Италия) в марте 2007 года и что, как ожидается, эта программа испытаний продлится два года.

11. GRPE решила, что рабочей группе ПИЧ также следует собраться до ее очередной сессии в июне 2007 года (пункт 43 ниже).

С. ВСЕМИРНЫЙ СОГЛАСОВАННЫЙ ЦИКЛ ИСПЫТАНИЙ МОТОЦИКЛОВ НА ВЫБРОСЫ ЗАГРЯЗНЯЮЩИХ ВЕЩЕСТВ (ВЦИМ) (пункт 3 повестки дня)

Документация: неофициальные документы № GRPE-53-11 и GRPE-53-12, указанные в приложении I к настоящему докладу

12. Г-н К. Альбус (Германия), возглавляющий рабочую группу ВЦИМ, кратко проинформировал о ходе работы группы в рамках второго этапа разработки гтп № 2 (GRPE-53-12) с уделением особого внимания вопросам, вызывающим озабоченность Индии и Китая относительно цикла испытаний ВЦИМ, а также совершенствованию концепции классификации транспортных средств и включению требований к эффективности. Он сообщил об основных итогах совещаний группы, состоявшихся в октябре и ноябре 2006 года, и представил предложение по поправкам к гтп №2 (GRPE-53-11). Он предложил всем экспертам GRPE своевременно направить ему свои замечания для подготовки окончательного документа.

13. GRPE решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей сессии в июне 2007 года на основе нового предложения рабочей группы ВЦИМ, которое будет распространено в качестве официального документа.

D. ПРОТОКОЛ ИСПЫТАНИЙ НА УРОВЕНЬ ВЫБРОСОВ ВЫХЛОПНЫХ ГАЗОВ ИЗ ВНЕДОРОЖНОЙ ПОДВИЖНОЙ ТЕХНИКИ (ВПТ)

(пункт 4 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № GRPE-53-05, указанный в приложении I к настоящему докладу

14. Председатель неофициальной группы ВПТ г-н Г. Де Санти (ЕК) сообщил о ходе работы группы на последних совещаниях в сентябре и декабре 2006 года, а также на совещании, состоявшемся накануне сессии GRPE (см. пункт 4). Он внес на рассмотрение предварительный и промежуточный доклад (GRPE-53-05) по разработке гтп, касающихся ВПТ. Он сообщил о намерении группы завершить подготовку проекта гтп к концу текущего года. Кроме того, эта группа предполагает сопроводить гтп методическим документом, в который будут включены дополнительные разъяснения и справочная информация для пользователей гтп. Он добавил, что группа ВПТ соберется вновь в Испре (Италия) в апреле 2007 года.

15. GRPE с удовлетворением отметила достигнутый этой группой прогресс и полностью поддержала предложение группы о методическом документе для использования гтп. GRPE решила ограничить область применения этих правил только двигателями с воспламенением от сжатия. Неофициальной группе было предложено продумать вопрос о возможной маркировке двигателей.

16. Эксперт от ЕК вызвался представить пересмотренный промежуточный доклад WP.29 и AC.3 для рассмотрения на их сессиях в июне 2007 года. Председатель GRPE предложил этой группе также собраться накануне следующей сессии GRPE в июне 2007 года (пункт 43 ниже).

Е. ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ ЕЭК ООН (пункт 5 повестки дня)

1. Правила № 67 (оборудование для транспортных средств, работающих на сжиженном нефтяном газе) (пункт 5.1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2007/2; неофициальный документ № GRPE-53-09, указанный в приложении I к настоящему докладу

17. Напомнив о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2007/2 (представленного Индией), эксперт от Италии внес на рассмотрение документ GRPE-53-09, в котором предлагается включить новые технические условия для испытания на износостойкость регулятора давления и испарителя.

18. GRPE приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2007/2, с поправками, указанными в приложении 3, и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2007 года в качестве проекта дополнения 8 к поправкам серии 01 к Правилам № 67.

2. Правила № 83 (выбросы из транспортных средств категорий M1 и N1) (пункт 5.2 повестки дня)

Документация: TRANS/WP.29/GRPE/2005/3; неофициальный документ GRPE-53-03, указанный в приложении I к настоящему докладу

19. Эксперт от Соединенного Королевства внес на рассмотрение документ GRPE-53-03, в котором предлагается изменить в Правилах № 83 существующую процедуру измерения массы частиц и включить процедуру измерения количества частиц в соответствии с выводами программы измерения уровня выбросов твердых частиц (ПИЧ) (см. пункт 9 выше). Он добавил, что предельные значения для обеих процедур измерения будут включены на более позднем этапе.

20. Эксперт от Швейцарии поддержал это предложение в принципе и настоятельно призвал как можно скорее принять его. Значительное число делегаций высказали свои оговорки в связи с необходимостью его дополнительного изучения. Эксперт от ЕК отдал

предпочтению включению дополнительных положений, касающихся соответствия транспортных средств, находящихся в эксплуатации. В отсутствие данных о методе измерения количества частиц эксперт от Италии выразил свои сомнения по поводу возможного включения будущих предельных значений в отношении количества частиц.

21. После обсуждения эксперт от Соединенного Королевства сообщил о своем намерении организовать неофициальное совещание ПИЧ по этому вопросу. Всем экспертам было предложено направить ему в надлежащее время свои письменные замечания по документу GRPE-53-03. Примечание: секретариат получил электронное подтверждение, что это совещание состоится в Лондоне 20 февраля 2007 года.

22. Напомнив о цели документа TRANS/WP.29/GRPE/2005/3, эксперт от Франции проинформировал GRPE о продолжающейся в Европейском союзе работе над новым предложением о включении в эти Правила новых положений, касающихся специальных методик переключения передач. Он добавил, что получены еще не все результаты исследования и что в Брюсселе будет созвано совещание экспертов по данному вопросу.

23. GRPE решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии на основе нового предложения, подготовленного совместно Францией и Европейской комиссией.

3. Правила № 96 (выбросы загрязняющих веществ из дизельных двигателей сельскохозяйственных тракторов) (пункт 5.3 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2006/7/Rev.1; неофициальный документ № GRPE-53-04, указанный в приложении I к настоящему докладу

24. Эксперт от ЕВРОМОТ напомнил о цели документа ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2006/7/Rev.1, в котором предлагается включить новые положения для двигателей с постоянным числом оборотов. Он дополнил это предложение еще рядом требований, касающихся установления коэффициентов ухудшения для определенных уровней выбросов (GRPE-53-04).

25. GRPE приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2006/7/Rev.1 с поправками, изложенными в приложении IV, и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2007 года в качестве проекта поправок серии 02 к Правилам № 96.

4. Правила № 110 (элементы специального оборудования СПГ)
(пункт 5.4 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2007/3; ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2007/6; неофициальный документ № GRPE-53-10, указанный в приложении I к настоящему докладу

26. В связи конструкцией бесшовных и сварных металлических вкладышей эксперт от Германии внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2007/3, в котором предлагается расширить существующие предписания в Правилах за счет использования нержавеющей стали. GRPE приняла этот документ с приводимой ниже поправкой и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 7 к Правилам № 110 для рассмотрения на их сессиях в июне 2007 года.

Стр. 2, пункт 2 в тексте на английском языке, исправить ссылку " EN ISO 5817 XXX" на "EN ISO 5817 2003".

27. Эксперт от ЕГМА представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2007/6, касающийся гармонизации топливных соединителей. GRPE также приняла этот документ (без поправок) и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 в качестве части (пункт 26 выше) проекта дополнения 7 к Правилам № 110 для рассмотрения на их сессиях в июне 2007 года.

28. С той же целью, о которой упоминалось в пункте 5.1 повестки дня, эксперт от Италии предложил включить в Правила № 110 новые технические условия для испытаний на износоустойчивость регулятора давления и испарителя (GRPE-53-10). GRPE приняла это предложение, воспроизводимое в приложении V к настоящему докладу, и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 в качестве части (пункты 26 и 27 выше) проекта дополнения 7 к Правилам № 110 для рассмотрения на их сессиях в июне 2007 года.

5. Правила № 120 (полезная мощность двигателей для тракторов и внедорожной подвижной техники) (пункт 5.5 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2007/4 и Corr.1

29. GRPE отметила предложение Беларуси, касающееся исправления существующей формулировки Правил № 120 на русском языке. GRPE приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2007/4 и поручила секретариату передать его WP.29

и АС.1 в качестве проекта исправления 1 (только на русском языке) к Правилам № 120 для рассмотрения на их сессиях в июне 2007 года.

6. Общие поправки к правилам в отношении расширения их областей применения за счет трехколесных транспортных средств
(пункт 5.6 повестки дня)

30. Эксперт от Индии вызвался подготовить конкретное предложение по этому вопросу для рассмотрения на следующей сессии GRPE.

Б. ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА, РАБОТАЮЩИЕ НА ВОДОРОДЕ И ТОПЛИВНЫХ ЭЛЕМЕНТАХ - ПОДГРУППА ПО ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ (ТСВТЭ-ПОС) (пункт 6 повестки дня)

31. Г-н Альбус, управляющий проектом ТСВТЭ, проинформировал GRPE об обмене информацией между спонсорами (Германия, Соединенные Штаты Америки и Япония) и их намерении представить на очередных сессиях WP.29 и АС.3 в марте 2007 года "дорожную карту" о разработке гтп, касающихся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах (ECE/TRANS/WP.29/1056, пункт 110).

32. GRPE решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей следующей сессии. Подгруппе по окружающей среде (ПОС) следует также собраться до сессии GRPE в июне 2007 года (см. пункт 43 ниже).

Г. ЭКОЛОГИЧЕСКИ ЧИСТЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА (ЭТС)
(пункт 7 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № GRPE-53-06, указанный в приложении I к настоящему докладу

33. Эксперт от Германии сообщил, что следующая конференция по ЭТС состоится в Дрездене 19 и 20 ноября 2007 года (GRPE-53-06). Он изложил цели и задачи этой международной конференции и выразил готовность информировать WP.29 и GRPE о любых дополнительных деталях.

34. GRPE приветствовала инициативу Германии и намерение продолжать рассмотрение вопроса об общем влиянии топлив, автомобильных технологий и выбросов загрязняющих веществ. GRPE согласилась активно содействовать организации этого мероприятия.

Председатель GRPE предложил вернуться к обсуждению вопроса о возможном участии на следующей сессии.

Н. ОБМЕН ИНФОРМАЦИЕЙ О НАЦИОНАЛЬНЫХ И МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРЕБОВАНИЯХ В ОТНОШЕНИИ ВЫБРОСОВ ЗАГРЯЗНЯЮЩИХ ВЕЩЕСТВ (пункт 8 повестки дня)

35. Эксперт от ИСО сообщил об успешных итогах совещания за круглым столом ИСО по вопросам глобального согласования правил, норм и стандартов для газообразных топлив и транспортных средств, которое состоялось в Женеве 10 января 2007 года. Он добавил, что все материалы, представленные в ходе этого совещания за круглым столом, имеются по адресу: <http://www.iso.org/iso/en/commcentre/events/2006/roundtable.html>. Он сообщил о своем намерении представить окончательный доклад о работе этого совещания за круглым столом на предстоящей сессии WP.29 в марте 2007 года.

I. СОГЛАШЕНИЕ 1997 ГОДА (ОСМОТРЫ) (пункт 9 повестки дня)

1. Предписание № 1 (пункт 9.1 повестки дня)

36. В связи с поправками к Предписанию № 1 GRPE отметила, что WP.29 и AC.4 на своих сессиях в июне 2006 года приняли предложение GRPE о включении исправления к пункту 3 (см. доклад ECE/TRANS/WP.29/1052, пункт 66). Принятая поправка, которая, как предполагается, вступит в силу 3 июля 2007 года, позволит Европейскому сообществу присоединиться к этому Соглашению.

J. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (пункт 10 повестки дня)

1. Доклад ЕКМТ по ограничению выбросов NO_x (пункт 10.1 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRPE-53-01, указанный в приложении I к настоящему докладу

37. GRPE отметила выводы и рекомендации Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) по вопросу об ограничении выбросов NO_x (GRPE-53-01). Доклад в полном виде будет распространяться по запросу. GRPE с удовлетворением отметила, что новые гтп № 4, касающиеся всемирной согласованной процедуры сертификации двигателей большой мощности (ВСБМ), позволяют снять вопросы, вызывающие озабоченность ЕКМТ относительно транспортных средств большой грузоподъемности. GRPE подчеркнула свою готовность предпринять аналогичные шаги и в отношении

транспортных средств малой грузоподъемности в ожидании указаний со стороны WP.29 и AC.3 начать рассмотрение всемирных процедур испытаний транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ).

2. Правила № 100 (аккумуляторные электромобили) (пункт 10.2 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № GRPE-53-07, указанный в приложении I к настоящему докладу

38. Эксперт от Германии внес на рассмотрение документ GRPE-53-07, в котором предлагается включить в Правила № 100 новые положения о защите от электроудара. Эксперт от Японии сделала сообщение по вопросу об электрической защите электромобилей (ЭМ) и гибридных электромобилей (ГЭМ).

39. GRPE признала, что этот вопрос не имеет отношения к проблемам загрязнения и энергии, и согласилась с необходимостью запросить мнение WP.29 по данному вопросу и в более общем плане - по методологии рассмотрения особых требований безопасности, связанных с использованием альтернативных топлив (СПГ, СНГ, электроэнергии и т.д.).

3. Гтп № 4 (ВСБМ) (пункт 10.3 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № GRPE-53-08, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

40. GRPE согласилась с необходимостью воссоздания неофициальной группы ВСБМ в целях поиска решения остающихся вопросов (период выдерживания при высокой температуре, весовые коэффициенты при холодном запуске, материал для фильтра для улавливания твердых частиц и размер фильтра).

41. Эксперт от Индии внес на рассмотрение документ GRPE-53-08, в котором предлагается изменить в гтп № 4 определение "высокого числа оборотов n_{hi} " во избежание трудностей с применением цикла испытаний для газового двигателя. GRPE передала этот вопрос для изучения неофициальной группе ВСБМ. Председатель GRPE предложил группе ВСБМ вновь собраться в Женеве накануне сессии GRPE в июне 2007 года (см. пункт 43 ниже).

4. Выражение признательности г-ну М. Мормиле (пункт 10.4 повестки дня)

42. Узнав о том, что г-н Марио Мормиле (МОПАП) решил уйти в отставку и что он больше не будет участвовать в работе сессий, GRPE высоко оценила его плодотворный профессиональный вклад в работу на протяжении более десяти лет и выразила ему признательность продолжительными аплодисментами.

IV. ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

43. GRPE решила провести свою пятьдесят четвертую сессию во Дворце Наций в Женеве с понедельника, 4 июня 2007 года (14 час. 30 мин.), по пятницу, 8 июня 2007 года (до 12 час. 30 мин.). С этой целью была согласована следующая повестка дня:

- a) Неофициальное совещание рабочей группы GRPE по транспортным средствам, работающим на водороде и топливных элементах - подгруппы по окружающей среде (ТСВТЭ-ПОС)

Будет проводиться во второй половине дня в понедельник, 4 июня 2007 года, с 14 час. 30 мин. до 17 час. 30 мин. Повестка дня совещания будет подготовлена секретариатом ТСВТЭ-ПОС и распространена среди членов группы перед совещанием. Это совещание будет проходить без устного перевода.

- b) Неофициальное совещание рабочей группы GRPE по выбросам из внедорожной подвижной техники (ВПТ)

Будет проводиться в первой половине дня во вторник, 5 июня 2007 года, с 9 час. 30 мин. до 12 час. 30 мин. Повестка дня совещания будет подготовлена секретариатом ВПТ и распространена среди членов группы перед совещанием. Это совещание будет проходить без устного перевода.

- c) Неофициальное совещание рабочей группы GRPE по выбросам вне цикла испытаний (ВВЦ)

Будет проводиться во второй половине дня во вторник, 5 июня 2007 года, с 14 час. 30 мин. до 17 час. 30 мин. Повестка дня совещания будет подготовлена секретариатом ВВЦ и распространена среди членов группы перед совещанием.

d) Неофициальное совещание рабочей группы GRPE по всемирной согласованной процедуре сертификации двигателей большой мощности (ВСБМ)

Будет проводиться в первой половине дня в среду, 6 июня 2007 года, с 9 час. 30 мин. до 12 час. 30 мин. Повестка дня совещания будет подготовлена секретариатом рабочей группы ВСБМ и распространена среди членов группы перед совещанием.

e) Неофициальное совещание рабочей группы GRPE по программе измерения уровня выбросов твердых частиц (ПИЧ)

Будет проводиться во второй половине дня в среду, 6 июня 2007 года, с 14 час. 30 мин. до 17 час. 30 мин. Повестка дня совещания будет подготовлена секретариатом ПИЧ и распространена среди членов группы перед совещанием.

f) Пятьдесят четвертая сессия самой GRPE

Будет проводиться с четверга, 7 июня 2007 года (9 час. 30 мин.), по пятницу, 8 июня 2007 года (до 12 час. 30 мин.) 1/:

1. Правила № 49 (выбросы загрязняющих веществ двигателями с воспламенением от сжатия, двигателями, работающими на природном газе, и двигателями с принудительным зажиганием (СПГ):
 - a) выбросы вне цикла испытаний (ВВЦ);
 - b) всемирная согласованная процедура сертификации двигателей большой мощности (ВСБМ);
 - (c) поправки к Правилам № 49 ЕЭК ООН.

1/ В рамках усилий секретариата по сокращению расходов никакие официальные документы, разосланные до сессии по почте, а также неофициальные документы, занесенные на вебсайт WP.29 ЕЭК ООН, в зале заседаний среди участников сессии распространяться не будут. Просьба к делегатам иметь при себе на заседаниях эти документы. (Адрес вебсайта WP.29: <http://www.unece.org/trans/main/welcwp29htm>, выбрать меню "GRPE", затем рубрики "working documents", а также "informal documents".) С переводом вышеупомянутых официальных документов делегаты могут в настоящее время ознакомиться через новую общедоступную Систему официальной документации (СОД) на вебсайте по адресу: <http://documents.un.org>.

2. Программа измерения уровня выбросов твердых частиц (ПИЧ).
3. Разработка всемирного цикла испытаний мотоциклов на выбросы загрязняющих веществ (ВЦИМ).
4. Протокол испытаний на уровень выбросов выхлопных газов из внедорожной подвижной техники (ВПТ).
5. Поправки к правилам ЕЭК ООН:
 - а) Правила № 83 (выбросы загрязняющих веществ транспортными средствами категорий М1 и N1);
 - б) Общие поправки к правилам, касающиеся распространения их областей применения на трехколесные транспортные средства.
6. Транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах - подгруппа по окружающей среде (ТСВТЭ-ПОС).
7. Экологически чистые транспортные средства (ЭТС).
8. Обмен информацией о национальных и международных требованиях в отношении выбросов загрязняющих веществ 2/.
9. Соглашение 1997 года (периодические технические осмотры).
10. Прочие вопросы.

2/ Делегациям предлагается представить краткие письменные сообщения о национальных предписаниях с последними изменениями и при необходимости дополнить эту информацию устно.

Приложение I

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ (GRPE-53-...),
РАСПРОСТРАНЕННЫХ БЕЗ ОФИЦИАЛЬНОГО УСЛОВНОГО
ОБОЗНАЧЕНИЯ В ХОДЕ СЕССИИ

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
01.	Секретариатом	10.1	A	Выбросы NO _x : обеспечение создания стандартов по качеству воздуха на основе будущих правил в отношении выбросов выхлопных газов: выводы и рекомендации	(a)
02.	ЕК	1.2	A	Сообщение Европейской комиссии для GRPE	(a)
03.	Соединенным Королевством	5.2	A	Предложение по проекту дополнения 7 к поправкам серии 05 к Правилам № 83	(c)
04.	ЕВРОМОТ	5.3	A	Предложение по поправкам серии 02 к Правилам № 96	(a)
05.	ЕК/ВПТ	4	A	Предварительный и промежуточный доклад по вопросу о разработке глобальных технических правил, касающихся двигателей для внедорожной подвижной техники	(a)
06.	Германией	7	A	Тематика третьей конференции по ЭТС, 19 и 20 ноября 2007 года, Дрезден, Германия	(a)
07.	Германией	10.2	A	Предложение по поправкам к Правилам № 100	(b)
08.	Индией	10.3	A	Предложение по проекту поправок к глобальным техническим правилам (гтп № 4), касающимся всемирной согласованной процедуры сертификации двигателей большой мощности (ВСБМ)	(a)
09.	Италией	5.1	A	Предложение по поправкам к Правилам № 67	(a)
10.	Италией	5.4	A	Предложение по поправкам к Правилам № 110	(a)

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название	Стадия
11.	Германией	3	А	Гтп № 2 (ВЦИМ): процедура измерения для двухколесных мотоциклов, оснащенных двигателем с принудительным зажиганием или двигателем с воспламенением от сжатия	(с)
12.	Германией	7	А	Проект доклада для пятьдесят третьей сессии GRPE: доклад о ходе работы на этапе 2 ВЦИМ (гтп № 2)	(а)

Примечания:

- a) Рассмотрение завершено или документ подлежит замене.
- b) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии в качестве неофициального документа.
- c) Рассмотрение будет продолжено на следующей сессии в качестве официального рабочего документа.

Приложение II

ПРИНЯТЫЕ ПОПРАВКИ К ДОКУМЕНТУ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2007/5* (Правила № 49) (см. пункт 8 настоящего доклада)

Стр. 61, включить новое приложение 1 следующего содержания:

"Приложение 1

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ДОКУМЕНТ

Настоящий информационный документ связан с официальным утверждением в соответствии с Правилами № 49. Он касается мер, которые надлежит принимать для ограничения выбросов газообразных и твердых загрязняющих веществ из двигателей с воспламенением от сжатия, предназначенных для использования на транспортных средствах, и выбросов газообразных загрязняющих веществ из двигателей с принудительным зажиганием, работающих на природном газе или сжатом нефтяном газе и предназначенных для использования на транспортных средствах.

Тип транспортного средства/базовый двигатель/тип двигателя 1/.....

0. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

- 0.1. Марка (название предприятия):
- 0.2. Тип и торговое описание (указать любые варианты):
- 0.3. Средства проставления и расположение идентификационных данных о типе, если такая маркировка указывается на транспортном средстве:
- 0.4. Категория транспортного средства (если применимо):
- 0.5. Категория двигателя: дизельный/работающий на ПГ/работающий на СПГ/
работающий на этаноле 1/
- 0.6. Название и адрес завода-изготовителя:
- 0.7. Расположение предписанных табличек и надписей и метод крепления:
- 0.8. В случае компонентов и отдельных технических узлов - расположение
и метод проставления знака официального утверждения ЕЭК:
- 0.9. Адрес(а) сборочного предприятия (сборочных предприятий):

* Примечание переводчика: Поскольку документы этой серии на русский язык не переводятся, нумерация страниц приводится по тексту на английском языке.

Приложения:

1. Основные характеристики (базового) двигателя и информация, касающаяся проведения испытаний (см. добавление 1).
2. Основные характеристики семейства двигателей (см. добавление 2).
3. Основные характеристики типов двигателей, относящихся к данному семейству (см. добавление 3).
4. Характеристики частей транспортного средства, связанных с двигателем, если это применимо (см. добавление 4).
5. Фотографии и/или чертежи типа базового двигателя и, если это применимо, моторного отсека.
6. Перечень дополнительных приложений, если таковые имеются.

Дата и место

1/ Ненужное вычеркнуть."

Стр. 62, Приложение 1 (прежнее), вместо "Приложение 1" читать "Приложение 1 - Добавление 1"

Стр. 71, Добавление 1 (прежнее), вместо "Добавление 1" читать "Приложение 1 - Добавление 2"

Стр. 73, Добавление 2 (прежнее), вместо "Добавление 2" читать "Приложение 1 - Добавление 3"

Стр. 78, Добавление 2 (прежнее), пункты 6.3.1 - 6.3.1.5, заменить "Error! Bookmark not defined" ссылкой на сноску "4/".

Стр. 79, Добавление 3 (прежнее), исправить "Добавление 3" на "Приложение 1 - Добавление 4"

Стр. 80, Добавление 4 (прежнее), исправить "Добавление 4" на "Приложение 1 - Добавление 5"

Стр. 86, Приложение 2В, пункт 2, исправить следующим образом: "Марка и тип транспортного средства"

Стр. 86, Приложение 2В, включить новый пункт 14 следующего содержания:

"14. Номер официального утверждения двигателя/семейства двигателей, если они официально утверждаются в качестве отдельного технического узла".

Стр. 86 и 87, Приложение 2В, пункты 14-17 (прежние), изменить нумерацию на пункты 15-18.

Добавить новое Приложение 10, содержащееся в документах ECE/TRANS/WP.29/2006/124 и Amend.1 (принятых WP.29 и AC.1 на их сессиях в ноябре 2006 года, см. доклад ECE/TRANS/WP.29/1056, пункт 85).

Добавить новое Приложение 11, содержащееся в документе ECE/TRANS/WP.29/2006/125 (принятом WP.29 и AC.1 на их сессиях в ноябре 2006 года, см. доклад ECE/TRANS/WP.29/1056, пункт 85).

Приложение III

ПРИНЯТЫЕ ПОПРАВКИ К ДОКУМЕНТУ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2007/2
(Правила № 67) (см. пункт 18 настоящего доклада)

Приложение 15

Включить новый пункт 9.6 следующего содержания:

"9.6 Испытание на износоустойчивость регулятора давления и испарителя

Регулятор должен быть способен выдержать 50 000 циклов без какой-либо поломки при испытании в соответствии со следующей процедурой:

- a) Подвергнуть регулятор циклическому испытанию в течение 95% общего числа циклов при комнатной температуре и классификационном давлении. В ходе каждого цикла достигается стабильное давление на выходе потока газа, после чего этот поток газа отсекается с помощью последующего клапана на 1 с, пока не стабилизируется давление полного закрытия регулятора. Стабилизированные величины давления на выходе определяются как установленное давление $\pm 15\%$ в течение по крайней мере 5 с.
- b) Циклически изменять давление регулятора на входе на протяжении 1% общего числа циклов при комнатной температуре со 100 до 50% классификационного давления. Продолжительность каждого цикла составляет не менее 10 с.
- c) Повторить процедуру циклирования, указанную в подпункте a), при 120°C и классификационном давлении на протяжении 1% общего числа циклов.
- d) Повторить процедуру циклирования, указанную в подпункте b), при 120°C и классификационном давлении на протяжении 1% общего числа циклов.
- e) Повторить процедуру циклирования, указанную в подпункте a), при -20°C и 50% классификационного давления на протяжении 1% общего числа циклов.

- f) Повторить процедуру циклирования, указанную в подпункте b), при -20°C и 50% классификационного давления на протяжении 1% общего числа циклов.

- g) По завершении всех испытаний, указанных в подпунктах a), b), c), d), e) и f), регулятор должен быть герметичен, как это предусмотрено в соответствии с испытанием на внешнюю утечку в пункте 5, при температурах -20°C , при комнатной температуре и при температуре $+120^{\circ}\text{C}$.

Приложение IV

ПРИНЯТЫЕ ПОПРАВКИ К ДОКУМЕНТУ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2006/7/Rev.1
(Правила № 96) (см. пункт 25 настоящего доклада)

Содержание изменить следующим образом:

"Приложение 4 - Добавление 5 - Требования, касающиеся устойчивости"

Включить новый пункт 2.13 следующего содержания:

"2.13 "период устойчивости характеристик выбросов" означает число часов, указанных в добавлении 4 к приложению 4, используемых для определения коэффициентов ухудшения".

Пункт 2.13 (прежний), изменить нумерацию на пункт 2.14.

Пункт 5.2.1, после таблицы добавить следующее предложение:

"Предельные величины для диапазонов мощности Н-К включают коэффициенты ухудшения, рассчитываемые в соответствии с добавлением 5 к приложению 4".

Пункт 11.1-11.9 изменить следующим образом:

"11.1 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 02 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не должна отказывать в предоставлении официальных утверждений ЕЭК на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 02.

11.2 Начиная с даты вступления в силу поправок серии 02 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут отказывать в предоставлении официальных утверждений ЕЭК для двигателей с переменным числом оборотов или семейств двигателей, относящихся к диапазонам мощности Н, I, J и К, которые не отвечают предписаниям настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 02.

11.3 Начиная с даты вступления в силу поправок серии 02 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут отказывать в коммерциализации двигателей с переменным числом оборотов или семейств

двигателей, относящихся к диапазонам мощностей Н, I, J и К, которые не были официально утверждены на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 02.

- 11.4 Начиная с 1 января 2010 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут отказывать в предоставлении официальных утверждений ЕЭК для двигателей с постоянным числом оборотов или семейств двигателей, относящихся к диапазонам мощности Н, I и К, которые не отвечают предписаниям настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 02.
- 11.5 Начиная с 1 января 2011 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут отказывать в предоставлении официальных утверждений ЕЭК для двигателей с постоянным числом оборотов или семейств двигателей, относящихся к диапазону мощности J, которые не отвечают предписаниям настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 02.
- 11.6 Начиная с 1 января 2011 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут отказывать в коммерциализации двигателей с постоянным числом оборотов или семейств двигателей, относящихся к диапазонам мощности Н, I и К, которые не были официально утверждены на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 02.
- 11.7 Начиная с 1 января 2012 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут отказать в коммерциализации двигателей с постоянным числом оборотов или семейств двигателей, относящихся к диапазону мощности J, которые не были официально утверждены на основании настоящих Правил с внесенными в них поправками серии 02".

Пункт 11.8 и 11.9 (прежние) исключить.

Пункты 11.10 и 11.11 (прежние), изменить нумерацию на пункты 11.8 и 11.9 и следует читать:

- "11.8 В отступление от положений, предусмотренных в пунктах 11.3, 11.6 и 11.7, Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут перенести на два года каждую из дат, упомянутых в вышеизложенных пунктах, в отношении двигателей, изготовленных до указанных дат.

- 11.9 В отступление от положений, предусмотренных в пунктах 11.3, 11.6 и 11.7, Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут по-прежнему разрешать коммерциализацию двигателей, официально утвержденных на основании предыдущего технического стандарта, при условии, что эти двигатели предназначены в качестве сменных двигателей для установки на транспортных средствах, находящихся в эксплуатации, и что не имеется технической возможности обеспечить соответствие указанных двигателей новым предписаниям с поправками серии 02".

Приложение 4

Добавить новое Добавление 5 следующего содержания:

"Приложение 4 - Добавление 5

ТРЕБОВАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ УСТОЙЧИВОСТИ ХАРАКТЕРИСТИК ВЫБРОСОВ

Настоящее добавление применяется только к диапазонам мощности Н-К.

1. Период устойчивости характеристик выбросов и коэффициенты ухудшения
- 1.1 Заводы-изготовители определяют величину коэффициента ухудшения (КУ) для каждого регулируемого загрязнителя для всех семейств двигателей, относящихся к диапазонам мощности Н-К. Такие КУ используются для официального утверждения типа и испытания производственной линии посредством либо:
 - a) дополнительного учета КУ в увязке с результатами испытаний на выбросы, если применяется пункт 1.2.1, либо
 - b) умножения результатов испытаний на коэффициент ухудшения (КУ), если применяется пункт 1.2.2.
- 1.1.1 Испытание для определения КУ проводится следующим образом:
 - 1.1.1.1 Завод-изготовитель проводит испытания на устойчивость для аккумуляции часов работы двигателя в соответствии с графиком испытаний, выбираемым на основе надлежащей технической оценки, которая должна быть репрезентативной с точки зрения работы эксплуатируемых двигателей в

отношении определения степени ухудшения характеристик выбросов. Продолжительность испытания на устойчивость обычно должна быть эквивалентной по крайней мере одной четвертой части периода устойчивости характеристик выбросов (ПУХВ).

Необходимое количество аккумулярованных часов работы может быть получено посредством прогонки двигателей на динамометрическом испытательном стенде или фактической эксплуатации техники. Могут применяться ускоренные процедуры испытаний на устойчивость, если график испытания для аккумулярования часов работы выполняется при более высоком коэффициенте нагрузки, чем это происходит в обычных условиях эксплуатации. Коэффициент ускорения, позволяющий увязать количество часов испытания на устойчивость характеристик двигателя с эквивалентным количеством часов ПУХВ, определяется заводом-изготовителем двигателя на основе надлежащей технической оценки.

В течение периода испытания на устойчивость нельзя обслуживать или заменять чувствительные с точки зрения выбросов компоненты, кроме как в соответствии с графиком текущего обслуживания, рекомендованным заводом-изготовителем.

Испытываемый двигатель, подсистемы или компоненты, подлежащие использованию для определения КУ в отношении выброса выхлопных газов для семейства двигателей или для семейств двигателей с эквивалентной технологией системы контроля выбросов, выбираются заводом-изготовителем двигателей на основе надлежащей технической оценки. Критерий заключается в том, что испытываемый двигатель должен отражать степень ухудшения характеристик выбросов в случае семейств двигателей, для официального утверждения которых будут применяться полученные величины КУ. Двигатели с различным диаметром цилиндра и ходом поршня, различными конфигурациями, различными системами регулирования количества воздуха, различными топливными системами могут считаться эквивалентными в отношении степени ухудшения характеристик выбросов, если имеется достаточное техническое основание для такой оценки.

Могут применяться величины КУ, полученные от другого завода-изготовителя, если имеется достаточно оснований для установления технологической эквивалентности в отношении ухудшения характеристик выбросов, а также

доказательства того, что испытания проводились в соответствии с указанными требованиями.

Испытания на выброс проводятся в соответствии с процедурами, определенными в настоящих Правилах для испытываемого двигателя после начальной обкатки, но до любого аккумуляирования часов работы и по завершении периода устойчивости. Испытания на выброс можно также проводить с интервалами в течение периода испытания для аккумуляирования часов работы и применять для определения динамики ухудшения.

1.1.1.2 Испытания для аккумуляирования часов работы или испытания на выброс, осуществляемые для определения степени ухудшения, проводятся без присутствия представителей компетентного органа, предоставляющего официальное утверждение.

1.1.1.3 Определение величин КУ на основе испытаний на устойчивость

Добавочный КУ определяется в качестве величины, получаемой путем вычитания величины выбросов, определяемой в начале ПУХВ, из величины выбросов, определяемой в конце ПУХВ.

Мультипликативный КУ определяется в качестве уровня выбросов, устанавливаемого в конце ПУХВ, делимого на величину выбросов, регистрируемую в начале ПУХВ.

Отдельные величины КУ устанавливаются для каждого из загрязнителей, подпадающих под действие законодательства. Величина добавочного КУ для стандарта $\text{NO}_x + \text{HC}$ определяется на основе суммы загрязнителей независимо от того, что отрицательная величина ухудшения для одного загрязнителя может не компенсировать ухудшение для другого. В случае мультипликативных КУ для $\text{NO}_x + \text{HC}$ определяются отдельные КУ для HC и NO_x , которые применяются отдельно при расчете уровней ухудшения характеристик на основе результатов испытания на выбросы, прежде чем объединять полученные исходя из этого ухудшенные величины NO_x и HC в целях определения соответствия стандарту.

В тех случаях, когда испытание для полного ПУХВ не проводится, величины выбросов в конце ПУХВ определяются путем экстраполяции динамики

ухудшения характеристик выбросов, установленной для испытательного периода, на полный ПУХВ.

Когда в ходе испытания на устойчивость для аккумуляирования часов работы результаты испытания на выбросы регистрируются периодически, применяются стандартные методологии статистической обработки на основе надлежащей практики для определения уровней выбросов в конце ПУХВ; для определения окончательных величин выбросов может использоваться проверка на статистическую значимость.

Если в результате расчета получается величина меньше 1,00 для мультипликативного КУ или меньше 0,0 для добавочного КУ, то КУ соответственно составляет 1,0 или 0,00.

1.1.1.4 С согласия органа, предоставляющего официальное утверждение типа, завод-изготовитель может использовать величины КУ, установленные в результате испытаний на устойчивость, проводимых для получения величин КУ в целях сертификации двигателей с воспламенением от сжатия, предназначенных для дорожных транспортных средств большой грузоподъемности, в соответствии с Правилами № 49 ЕЭК. Это допускается, если существует технологическая эквивалентность между испытываемыми двигателями для дорожных транспортных средств и семействами двигателей для внедорожных транспортных средств, в отношении которых для целей сертификации применяются величины КУ. Величины КУ, полученные на основе результатов испытания на устойчивость характеристик выбросов из двигателей для дорожных транспортных средств, рассчитываются на основе величин ПУХВ, определенных в пункте 2 таблицы 1.

1.1.1.5 В случае, если для семейства двигателей используется хорошо зарекомендовавшая себя технология, вместо испытания для определения коэффициента ухудшения для данного семейства двигателей может использоваться анализ, основанный на надлежащей технической практике, при условии согласия компетентного органа, предоставляющего официальное утверждение типа.

- 1.2 Информация, касающаяся КУ, в заявках на официальное утверждение
- 1.2.1 В заявке на сертификацию семейства двигателей с воспламенением от сжатия, в которых не используется никаких устройств дополнительной очистки выбросов, для каждого загрязнителя указываются добавочные КУ.
- 1.2.2 В заявке на сертификацию семейства двигателей с воспламенением от сжатия, в которых используются устройства дополнительной очистки, для каждого загрязнителя указываются мультипликативные КУ.
- 1.2.3 Завод-изготовитель по запросу предоставляет органу, занимающемуся официальным утверждением типа, информацию в подтверждение этих величин КУ. Как правило, речь идет о результатах испытаний на выбросы, графике испытаний для аккумуляирования часов работы, процедурах технического обслуживания, а также информации, подтверждающей технические оценки технологической эквивалентности, если это применимо.
2. Периоды устойчивости характеристик выбросов для двигателей, относящихся к диапазонам мощности Н-К
- 2.1 Заводы-изготовители используют ПУХВ, указанные в таблице 1 настоящего пункта.

Таблица 1: Категории ПУХВ для диапазонов мощности Н-К (часы)

Категория (диапазон мощности)	Срок эксплуатации (часы) (ПУХВ)
≤ 37 кВт (двигатели с постоянным числом оборотов)	3 000
≤ 37 кВт (двигатели с непостоянным числом оборотов)	5 000
> 37 кВт	8 000

"

Приложение 5, новая добавленная таблица, часть 2, вязкость при 40°C, исправить цифру "2,3" на "2,5".

Приложение V

ПРИНЯТЫЕ ПОПРАВКИ НА ОСНОВЕ НЕОФИЦИАЛЬНОГО
ДОКУМЕНТА GRPE-53-10

(Правила № 110) (см. пункт 28 настоящего доклада)

Приложение 4D

Включить новый пункт 2.4 следующего содержания:

"2.4 Испытание на износоустойчивость (постоянный режим работы) регулятора давления:

Регулятор должен быть способен выдержать 50 000 циклов без какой-либо поломки при испытании в соответствии со следующей процедурой. Если предусмотрены отдельные стадии регулирования давления, под рабочим давлением, указанным в подпунктах а)-f), подразумевается рабочее давление на выходе.

- a) Подвергнуть регулятор циклическому испытанию в течение 95% общего числа циклов при комнатной температуре и рабочем давлении. В ходе каждого цикла достигается стабильное давление на выходе потока газа, после чего этот поток газа отсекается с помощью последующего клапана на 1 с, пока не стабилизируется давление полного закрытия регулятора. Стабилизированные величины давления на выходе определяются как установленное давление $\pm 15\%$ в течение по крайней мере 5 с.
- b) Циклически изменять давление регулятора на входе в течение 1% общего числа циклов при комнатной температуре в диапазоне со 100% до 50% рабочего давления. Продолжительность каждого цикла составляет не менее 10 с.
- c) Повторить процедуру циклирования, указанную в подпункте а), при 120°C и рабочем давлении в течение 1% общего числа циклов.
- d) Повторить процедуру циклирования, указанную в подпункте b), при 120°C и рабочем давлении в течение 1% общего числа циклов.

- e) Повторить процедуру циклирования, указанную в подпункте а), при -40°C или при -20°C, соответственно, и при 50% рабочего давления в течение 1% общего числа циклов.
- f) Повторить процедуру циклирования, указанную в подпункте b), при -40°C или при -20°C, соответственно, и при 50% рабочего давления в течение 1% общего числа циклов.
- g) По завершении всех испытаний, указанных в подпунктах а), b), c), d), e) и f), регулятор должен быть герметичен (см. приложение 5B) при температурах -40°C или -20°C, соответственно, и при комнатной температуре и температуре +120°C".
