



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

Семьдесят шестая сессия

Женева, 9–12 января 2018 года

Пункт 4 а) предварительной повестки дня

Большегрузные транспортные средства – Правила № 49**(выбросы загрязняющих веществ двигателями****с воспламенением от сжатия и двигателями****с принудительным зажиганием (СНГ и КПП))****и 132 (модифицированные устройства****ограничения выбросов (МУОВ))****Предложение по новому дополнению к поправкам
серии 05 к Правилам № 49 (выбросы загрязняющих
веществ двигателями с воспламенением от сжатия
и двигателями с принудительным зажиганием
(СНГ и КПП))****Представлено экспертом от Международной организации
предприятий автомобильной промышленности***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) для улучшения так называемого «требования к выборочной проверке» и определения метода округления результатов испытаний, рассчитываемых в соответствии с приложением 4А в поправках серии 05 к Правилам № 49. Изменения к существующему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2014–2018 годы (ECE/TRANS/240, пункт 105, и ECE/TRANS/2014/26, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

Пункт 5.2.3.1 изменить следующим образом:

«5.2.3.1 Значения удельной массы оксидов азота, измеренные в произвольно выбранных точках проверки в пределах контрольной зоны в ходе испытания ESC, не должны превышать более чем на 10% значения, интерполированные на основе смежных режимов испытаний (см. пункты 5.6.2 и 5.6.3 добавления 1 к приложению 4А) **или предельные значения, указанные в таблице 1 в пункте 5.2.1, в зависимости от того, какая величина больше**».

Приложение 6, включить новый пункт 5 следующего содержания:

«5. **Округление**

Окончательный результат испытания округляют до количества знаков с учетом количества десятичных знаков в применимом стандарте на выбросы. Округление промежуточных значений, используемых для расчета конечного результата удельных выбросов в режиме торможения, не допускается».

II. Обоснование

1. Требование к выборочной проверке (пункт 5.2.3.1)

Нынешние положения не позволяют использовать двигатели со значительно более низкими уровнями выбросов, чем это указано в стандарте ЕВРО IV/V (например, «Евро VI» < 0,4 г/кВт·ч). 10-процентный диапазон допуска для этих очень низких значений выбросов ниже точности данного метода (измерение, интерполяция и т.д.). Это положение было определено для двигателей ЕВРО IV/V, поэтому двигатели с низким уровнем выбросов (EURO VI) не могут отвечать таким положениям. Предложение позволяет сертифицировать двигатели Евро VI для конкретных рынков в соответствии с поправками серии 05 к Правилам № 49.

2. Округление результатов испытания (приложение 6)

В поправках серии 05 к Правилам № 49 не определен метод округления для расчета результатов испытания в соответствии с требованиями приложения 4А. Пример расчета указан в приложении 6. Это приводит к разному толкованию. Данное предложение соответствует практике применения Правил в Европейском союзе в прошлом (EURO II–IV), учитывая общие принципы округления, и соответствует методу округления, используемому Агентством по охране окружающей среды в Соединенных Штатах Америки (Кодекс 40 Федерального регистра, часть 1065). Включение предложенного пункта 5 в приложение 6 позволит уточнить этот момент.
