

29 January 2008

ГЛОБАЛЬНЫЙ РЕГИСТР

Создан 18 ноября 2004 года в соответствии со статьей 6
СОГЛАШЕНИЯ О ВВЕДЕНИИ ГЛОБАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРАВИЛ
ДЛЯ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПРЕДМЕТОВ
ОБОРУДОВАНИЯ И ЧАСТЕЙ, КОТОРЫЕ МОГУТ БЫТЬ УСТАНОВЛЕНЫ
И/ИЛИ ИСПОЛЬЗОВАНЫ НА КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ
(ECE/TRANS/132 и Corr.1)

Совершено в Женеве 25 июня 1998 года

Добавление

Глобальные технические правила № 2

ПРОЦЕДУРА ИЗМЕРЕНИЯ ДЛЯ ДВУХКОЛЕСНЫХ МОТОЦИКЛОВ,
ОСНАЩЕННЫХ ДВИГАТЕЛЕМ С ПРИНУДИТЕЛЬНЫМ ЗАЖИГАНИЕМ
ИЛИ ДВИГАТЕЛЕМ С ВОСПЛАМЕНЕНИЕМ ОТ СЖАТИЯ,
В ОТНОШЕНИИ ВЫБРОСОВ ГАЗООБРАЗНЫХ ЗАГРЯЗНЯЮЩИХ
ВЕЩЕСТВ, ВЫБРОСОВ CO₂ И РАСХОДА ТОПЛИВА

(Введены в Глобальный регистр 22 июня 2005 года)

Поправка 1 - Добавление 1

Предложение о внесении поправок в глобальные технические правила № 2 в соответствии с пунктом 6.4 статьи 6 Соглашения

Предложение о внесении поправок в глобальные технические правила № 2
(Всемирный цикл испытаний мотоциклов на выбросы загрязняющих веществ)
(ECE/TRANS/WP.29/AC.3/19)



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

I. ЦЕЛЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

1. После того как в июне 2005 года гтп № 2 были включены в Глобальный регистр, началась работа над этапом 2 Всемирного цикла испытаний мотоциклов на выбросы загрязняющих веществ (ВЦИМ). АС.3 был проинформирован о продолжении деятельности неофициальной группы по ВЦИМ (ECE/TRANS/WP.29/1039, пункт 97; ECE/TRANS/WP.29/1041, пункт 100). На этапе 2 будут рассмотрены следующие пять вопросов:

A. Поправки к модулям испытательного цикла и классификации в свете дополнительных данных о практических условиях эксплуатации (например, в Индии)

2. Индия является одним из крупнейших в мире рынков двухколесных механических транспортных средств. Особая ситуация в Индии (условия движения, транспортные средства) создает проблемы с применением существующего цикла ВЦИМ, предусмотренного в гтп № 2. ВЦИМ не отражает поведения индийских водителей, а нынешняя классификация вызывает затруднения с соблюдением последовательности цикла для некоторых типов индийских транспортных средств.

3. Имеются три доклада, поступивших от АРАИ, ТЮВ-Норд и ЯАРИ/МАЗМ. На основе этих докладов неофициальная группа по ВЦИМ провела рассмотрение технических аспектов и различных возможностей. По итогам очень активной дискуссии был сделан вывод о том, что, по всей видимости, можно найти решение, которое отвечало бы потребностям всех сторон и соответствовало следующим принципам:

1. По возможности избегать альтернативных вариантов в гтп.
2. По возможности избегать кардинальных отличий от существующих циклов, предусмотренных в гтп № 2.
3. В работе над изменениями сосредоточить внимание на тех частях существующего цикла, предусмотренного в гтп № 2, которые выполняются при низких скоростях.
4. Для классификации транспортных средств выявлять наилучшие возможные отличительные технические параметры.

4. На своей пятьдесят третьей сессии Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) согласилась с предложением неофициальной группы по ВЦИМ о внесении небольших изменений в некоторые модули испытательного

цикла и классификацию (неофициальные документы № GRPE-53-11 и GRPE-53-12). Принятие этих поправок к гтп № 2 является важным условием для проведения дальнейших измерений, необходимых для сбора испытательных данных, которые могли бы служить основой для обсуждения вопроса о предписаниях в отношении эффективности. Это предложение представлено GRPE в документе ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2007/9 для принятия на ее пятьдесят четвертой сессии в июне 2007 года.

В. Совершенствование порядка переключения передач

5. Опыт применения порядка переключения передач, установленной в гтп № 2, свидетельствует о необходимости внести некоторые изменения и ввести дополнительные правила, с тем чтобы избежать нереалистичных последовательностей переключения передач. Это позволит значительно улучшить дорожные качества в ходе испытания. Предлагаемые поправки включены в документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2007/9.

С. Предписания в отношении эффективности

6. На этапе 1 ВЦИМ был принят в качестве гтп № 2 без предписаний в отношении эффективности. Для этапа 2 группе по ВЦИМ было поручено собрать данные и подготовить информацию, которая послужила бы основой для обсуждения вопроса о включении предписаний в отношении эффективности в гтп № 2.

7. В рамках этапа 2 неофициальная группа по ВЦИМ рекомендует сосредоточить внимание лишь на предельных значениях. Обсуждение вопроса о всемирном согласовании других предписаний в отношении эффективности, касающихся, например, устойчивости, выбросов вне ездового цикла или выбросов в результате испарения, следует отложить до последующего этапа 3.

8. В соответствии с Соглашением 1998 года Договаривающиеся стороны готовят предложения относительно использования гтп № 2 в качестве альтернативы для существующего национального/регионального законодательства. Вышеуказанный набор предельных значений будет служить базовой информацией о текущей юридической ситуации в плане применения ВЦИМ. Наряду с этим МАЗМ уже собрала сравнительные данные и результаты испытаний для проведения сопоставительного исследования на основе технологий и нормативных положений, которые будут использоваться/действовать в 2006-2008 годах. Это может послужить отправной точкой для дальнейшего обсуждения возможности согласования предельных значений Договаривающимися сторонами на период 2010-2012 годов.

9. Для достижения дальнейшего прогресса в этой области важно, чтобы от Договаривающихся сторон были получены дополнительные сопоставительные данные и программные ориентиры в отношении того, каким именно образом намерены действовать конкретные Договаривающиеся стороны.

D. Введение концепции семейства

10. Законодательство некоторых Договаривающихся сторон уже включает концепцию семейства (например, в Соединенных Штатах Америки) или предусматривает распространение официального утверждения типа (например, в Европейском союзе (ЕС)). Автором предложения о введении концепции семейства является МАЗМ. Семейство двигателей или транспортных средств характеризуется соответствующими конструктивными параметрами. Эти параметры должны быть общими для всех транспортных средств одного семейства. Изготовитель двигателя может определять, какие транспортные средства принадлежат к тому или иному семейству, при условии соблюдения критериев принадлежности. Семейство двигателей должно официально утверждаться компетентным органом, ответственным за официальное утверждение или сертификацию.

E. Дальнейшее совершенствование гтп № 2

11. Продолжение учета исправлений/поправок к гтп № 2 и к добавлению 1 (Технический доклад).

II. СРОКИ ДЛЯ ЭТАПА 2

12. Работа началась в 2005 году; проведено три совещания неофициальной группы по ВЦИМ: в апреле 2006 года, в ноябре 2006 года и в январе 2007 года.

13. Предложение о внесении поправок в некоторые модули испытательного цикла и классификацию с учетом данных о практических условиях эксплуатации в странах с особой транспортной ситуацией (например, в Индии) будет подготовлено для принятия Исполнительным комитетом АС.3 в ноябре 2007 года, если GRPE примет предложение, содержащееся в документе ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2007/9, на своей июньской сессии 2007 года.

14. Предложение о введении концепции семейства будет подготовлено в течение 2007 года.

15. Первый доклад по вопросу о включении в гтп № 2 предписаний в отношении эффективности будет представлен GRPE и АС.3 в 2008 году.