

28 October 2011

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 2: 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

Поправка 2

Введена в Глобальный регистр 22 июня 2011 года



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Часть А (изложение технических соображений и обоснования)

Пункт 2 изменить следующим образом:

"2. Справочная информация процедурного характера

Работа над гтп началась в мае 2000 года... АС.3 также одобрил... в виде проекта гтп.

Гтп № 2 были одобрены АС.3 в июне 2005 года. Поправка 1 к гтп № 2 была одобрена АС.3 в ноябре 2007 года.

Проект текста поправки 2 к гтп № 2 о введении требований об эффективности (предельные значения для выбросов загрязняющих веществ транспортными средствами, оснащенными бензиновыми двигателями) был одобрен GRPE в январе 2011 года при условии принятия АС.3 окончательных решений относительно формата этого текста".

Пункт 4 изменить следующим образом:

"4. Обсуждение вопросов, охватываемых гтп

...

На каждом из перечисленных этапов поднимались, обсуждались и решались конкретные технические вопросы. Эта информация содержится в техническом докладе. Кроме того, другие вопросы, рассматриваемые в настоящих гтп, изложены ниже.

...

d) Предписания в отношении эффективности

Основные предельные значения выбросов (пункт 5.2 текста правил) представляют собой наиболее жесткие требования, применяемые в настоящее время в рамках национального или регионального законодательства к процедурам испытаний, изложенным в настоящих гтп. Транспортные средства, удовлетворяющие основным требованиям о предельных значениях выбросов, изложенным в пункте 5.2, по этой причине считаются соответствующими альтернативным требованиям, изложенным в пункте 5.3.

В пункте 5.3 обозначены альтернативные предельные значения выбросов, уровень жесткости которых предложен Договаривающимися сторонами в соответствии со статьями 4.2 и 7.2 Соглашения 1998 года.

Может быть указано несколько причин для введения альтернативных предельных значений выбросов, а именно:

- i) различие в экологических приоритетах для разных газообразных загрязняющих веществ, CO₂ и экономия энергии/топлива или соображения рентабельности;

- ii) различие в дорожных условиях или особенности транспортных средств (эффективность, классификация);
- iii) отдельные или комбинированные пределы для HC и NO_x;
- iv) различные виды эталонного топлива с учетом ситуации на топливном рынке.

Договаривающиеся стороны могут признавать мотоциклы, удовлетворяющие одному или нескольким из этих альтернативных требований к эффективности (пункт 5.3), в дополнение к мотоциклам, отвечающим основным требованиям (пункт 5.2).

Если какая-либо Договаривающаяся сторона вводит эти глобальные технические правила таким образом, что они включают любое из конкретных альтернативных требований к эффективности, то национальное или региональное законодательство должно обеспечивать соответствие мотоцикла, удовлетворяющего основным требованиям к эффективности в рамках этих гтп, положениям национального или регионального законодательства. Это обеспечит изготовителям определенную уверенность в смысле планирования их деятельности. Соблюдение основных или альтернативных требований к эффективности – по выбору Договаривающейся стороны – будет определяться национальным или региональным органом, предоставляющим сертификацию либо официальное утверждение типа.

Предполагается, что в гтп будут вноситься поправки для обновления основных предельных значений выбросов в момент принятия в рамках национального или регионального законодательства новых более жестких предельных значений. Может также возникнуть необходимость во внесении изменений в альтернативные предельные значения выбросов из-за того, что страны отдадут предпочтение таким альтернативам.

Предполагается также, что различные Договаривающиеся стороны приступят к применению основных предельных значений выбросов в различное время с учетом периода, необходимого для введения более жестких норм. Может также возникнуть необходимость во введении ранее принятых основных предельных значений выбросов в качестве одного из альтернативных решений.

e) Эталонное топливо

Основные требования к эффективности, изложенные в пункте 5.2 настоящих гтп, основываются на использовании эталонного топлива, указанного в приложении 2.1 к гтп № 2. Применение этого унифицированного эталонного топлива для определения степени соблюдения предельных значений выбросов, указанных в пункте 5.2, считается идеальным условием для обеспечения воспроизводимости результатов предписанных испытаний на выбросы, и Договаривающимся

сторонам настоятельно рекомендуется использовать такое топливо при проведении испытаний на соответствие установленным требованиям.

Договаривающиеся стороны могут использовать альтернативное эталонное топливо для выполнения основных требований к эффективности, предусмотренных в пункте 5.2, при условии, что доказана его эквивалентность эталонному топливу, предусмотренному в приложении 2.1, с точки зрения выбросов.

Альтернативные требования к эффективности, содержащиеся в пункте 5.3, применимы к соответствующим видам эталонного топлива.

- f) Положения, касающиеся требований к устойчивости и/или срока эксплуатации, в настоящее время выходят за рамки сферы применения настоящих гтп. По этой причине Договаривающиеся стороны могут изложить требования к устойчивости и/или положения о сроке эксплуатации в рамках своего национального или регионального законодательства в связи с предельными значениями выбросов, установленными в разделе 5 настоящих гтп".

Пункт 5 изменить следующим образом:

"5. Воздействие на нормотворческую деятельность и экономическая эффективность

...

- b) Потенциальная рентабельность

Конкретные оценки рентабельности по настоящим гтп не производились. Предполагается, что каждая Договаривающаяся сторона сможет подготовить такую информацию, включив настоящие гтп в национальное или региональное законодательство. Конкретные оценки рентабельности могут весьма различаться в зависимости от национальных или региональных экологических потребностей и ситуации на рынке. Хотя в данном случае никакого расчета издержек на тонну выбросов не производилось, неофициальная группа ВЦИМ считает, что выгоды, связанные с внесением поправки 2 в гтп № 2, вполне очевидны".

Часть В (текст правил)

Пункт 5 изменить следующим образом:

"5. Требования к эффективности для транспортных средств, оснащенных бензиновыми двигателями

Включить новые пункты 5.1–5.3.3 следующего содержания (включив также сноски 1, 2):

- 5.1 Оптимальные требования к эффективности
- Основные требования к эффективности изложены в пункте 5.2. Договаривающиеся стороны могут также согласиться с соблюдением одного или нескольких альтернативных требований к эффективности, изложенных в пункте 5.3.
- 5.2 Основные требования к эффективности¹
- Величины газообразных выбросов по каждому классу транспортного средства, определенного в пункте 6.3, фиксируемые при проведении испытаний по циклам, указанным в пункте 6.5.4.1, не должны превышать значений, приведенных в таблице 5-1.

Таблица 5-1

Предельные значения для газообразных выбросов CO, HC и NO_x

Класс транспортного средства	CO		HC		NO _x	
	класс 1 и класс 2	класс 3	класс 1 и класс 2	класс 3	класс 1 и класс 2	класс 3
Предельные значения L _A в мг/км	2200	2620	450	270	160	210

- 5.3 Альтернативные требования к эффективности²
- 5.3.1 Альтернативные требования к эффективности А
- Что касается альтернативных требований к эффективности, то величины газообразных выбросов по каждому классу транспортного средства, определенного в пункте 6.3, обозначенные в ходе испытания по циклам, указанным в пункте 6.5.4.1, помимо предписаний в отношении транспортных средств класса 2.1, которые подверга-

¹ Предельные значения, указанные в таблице 5-1, представляют собой наиболее жесткие национальные или региональные пределы выбросов, применяемые Договаривающейся стороной в момент принятия последних поправок к настоящему гтп. Предполагается, что в настоящие гтп будут вноситься поправки для обновления этих предельных значений в момент принятия новых более жестких стандартов в контексте национального или регионального законодательства с целью представления этих новых предельных значений.

² Для использования дополнительных альтернатив, по просьбе любой Договаривающейся стороны, в пункт 5.3 могут быть включены другие подпункты, если это будет необходимо.

ются испытанию по циклам, предписанным для класса 1, не должны превышать значений, указанных в таблице 5-2.

Таблица 5-2

Предельные значения для газообразных выбросов CO, HC + NO_x

Класс транспортного средства	CO		HC + NO _x		
	класс 1 и класс 2.1	класс 2.2 и класс 3	класс 1 и класс 2.1	класс 2.2	класс 3
Предельные значения L _B в мг/км	1870	2620	1080	920	550

5.3.2 Альтернативные требования к эффективности В

Величины газообразных выбросов по каждому классу транспортного средства, определенного в пункте 6.3, обозначенные в ходе испытания по циклам, указанным в пункте 6.5.4.1, не должны превышать значений, указанных в таблице 5-3.

Таблица 5-3

Предельные значения для газообразных выбросов CO, HC, HC + NO_x

Класс транспортного средства	CO	HC	HC + NO _x
	все	класс 1 и класс 2	класс 3
Предельные значения L _B в мг/км	12000	1000	800

5.3.3 Альтернативные требования к эффективности С

Величины газообразных выбросов по каждому классу транспортного средства, определенного в пункте 6.3, обозначенные в ходе испытания по циклам, указанным в пункте 6.5.4.1, не должны превышать значений, указанных в таблице 5-4.

Таблица 5-4

Предельные значения для газообразных выбросов CO, HC и NO_x

Класс транспортного средства	CO	HC		NO _x	
	все	класс 1 и класс 2	класс 3	класс 1 и класс 2	класс 3
Предельные значения L _A в мг/км	2620	750	330	170	220

Пункт 6.3.1 изменить следующим образом:

"6.3.1 Класс 1

Транспортные средства, которые отвечают нижеследующим техническим требованиям, принадлежат к классу 1:

50 см³ < мощность двигателя < 150 см³ и v_{max} ≤ 50 км/ч

или Класс 1

мощность двигателя < 150 см³ и 50 км/ч < v_{max} < 100 км/ч".

Пункт 6.4 изменить следующим образом:

"6.4 Эталонное топливо

В таблице 6-1 указываются технические требования к эталонному топливу для соблюдения соответствующих требований к эффективности, указанных в пункте 5.

Таблица 6-1

Технические требования к эталонному топливу

<i>Требования к эффективности</i>	<i>Технические требования к эталонному топливу</i>
Основные требования в пункте 5.2	См. приложение 2 (А.2.1)
Альтернатива А в пункте 5.3.1	См. приложение 2 (А.2.1)
Альтернатива В в пункте 5.3.2	См. Кодекс федеральных правил Соединенных Штатов Америки, титул 40, часть 86, раздел 86.513-2004 "Технические требования к топливу и смазочным средствам для двигателя" (40 CFR 86.513-2004)
Альтернатива С в пункте 5.3.3	См. приложение 2 (А.2.1)

Пункт 6.5.7 изменить следующим образом:

"6.5.7 Погрешности при измерениях

Измерения должны производиться с использованием оборудования, которое отвечает требованиям в отношении погрешностей, указанным в таблице 6-2 ниже:

Таблица 6-2

Предписанная погрешность при измерениях

..."

Пункт 8.1.1.5.1 изменить следующим образом:

"8.1.1.5.1 Испытываемые транспортные средства (мотоциклы), оснащенные двигателем с принудительным зажиганием, работающим на бензине

$$FC = \frac{0,1155}{D} \times (0,866 \times HC + 0,429 \times CO + 0,273 \times CO_2), \text{ Уравнение 8-14,}$$

где:

...

D – плотность топлива, используемого в ходе испытания, в кг/л при 15 °С. В случае газообразных видов топлива речь идет о плотности при 20 °С".

Приложение 2.1 изменить следующим образом (включить следующую новую сноску 7 в таблицу):

"Приложение 2.1

Технические характеристики эталонного топлива, применяемого для испытания транспортных средств, оснащенных двигателем с принудительным зажиганием (неэтилированный бензин)⁷

...

⁷ Японское эталонное топливо, указанное в *Законе о дорожных транспортных средствах, в Правилах безопасности дорожного транспорта, в заявлении с изложением подробных предписаний Правил по безопасности дорожных транспортных средств, приложение 44*, может использоваться Договаривающимися сторонами в качестве альтернативного топлива в контексте пункта 6.4 для соблюдения основных предельных значений выбросов, указанных в пункте 5.2. Договаривающиеся стороны могут также использовать другие виды эталонного топлива для выполнения основных требований к эффективности, предусмотренных в пункте 5.2, при условии, что доказана их эквивалентность эталонному топливу, упомянутому в приложении 2.1, с точки зрения выбросов".
