



**Экономический  
и Социальный Совет**

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.29/AC.3/20  
23 July 2007

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

---

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств

Исполнительный комитет Глобального соглашения 1998 года

Сто сорок третья сессия

Женева, 13–16 ноября 2007 года

Пункт 19.6 предварительной повестки дня

**ХОД РАЗРАБОТКИ ГЛОБАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРАВИЛ**

ГТП № 4

(Всемирная процедура сертификации двигателей большой мощности)

Предложение о внесении поправок в глобальные технические правила № 4

Европейское сообщество\*

Приведенный ниже текст был рассмотрен и принят Исполнительным комитетом (АС.3) Глобального соглашения 1998 года на его двадцатой сессии, состоявшейся в июне 2007 года. В его основу положен представленный Европейским сообществом документ ECE/TRANS/WP.29/2007/42 без поправок (ECE/TRANS/WP.29/1062, пункт 85). Документ передается АС.3 для дополнения поправок к гтп после их принятия. Это предложение передается также на рассмотрение Рабочей группе по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (статья 6 Соглашения 1998 года).

---

\* Технический спонсор этих глобальных технических правил (гтп).

## I. ЦЕЛЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

1. Цель настоящего предложения состоит во включении поправки в глобальные технические правила, касающиеся выбросов из транспортных средств большой грузоподъемности (гтп № 4). Данная поправка предлагается в целях устранения альтернативных вариантов, содержащихся в документе ECE/TRANS/180/Add.4, введенном в Глобальный регистр 15 ноября 2006 года. Эти альтернативные варианты касаются:

- a) периода прогрева
- b) коэффициентов взвешивания в холодном и горячем состоянии
- c) материалов и размеров фильтра твердых частиц
- d) определения мощности двигателя.

2. Правила, регулирующие аспекты выбросов выхлопных газов из всех транспортных средств, существуют уже многие годы, однако методы их измерения различаются. Для обеспечения максимальной выгоды с точки зрения качества окружающей среды и эффективности энергопотребления целесообразно, чтобы как можно большее число стран использовали одинаково высокие нормы в области сокращения выбросов. В этом смысле данные гтп можно рассматривать как значительный шаг вперед.

3. Заводы – изготовители двигателей большой мощности уже вышли на мировой рынок, и по экономическим соображениям им невыгодно разрабатывать разные модели для обеспечения соответствия различным предписаниям, касающимся выбросов, и методам измерения  $\text{CO}_2$ /потребления топлива, которые в принципе направлены на достижение одной и той же цели. Данные гтп позволят заводам – изготовителям транспортных средств разрабатывать новые модели наиболее эффективным образом.

## II. ОПИСАНИЕ ГЛОБАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРАВИЛ

4. Правила базируются на результатах исследования всемирных условий практической эксплуатации коммерческих транспортных средств большой грузоподъемности.

С учетом собранных данных были созданы два репрезентативных цикла испытаний – переходный цикл испытаний (ВСПЦ) и цикл испытаний в исходном устойчивом состоянии (ВСУЦ) – в соответствующих типичных условиях вождения в Европейском союзе, Соединенных Штатах Америки и Японии. На основе практических данных была разработана модель для преобразования цикла функционирования автомобиля в цикл работы двигателя. Общие лабораторные условия, создаваемые для целей испытания на выбросы, и концепция семейства двигателей были усовершенствованы комитетами

экспертов в рамках Международной организации по стандартизации (ИСО) и соответствуют самым современным технологиям.

5. Процедуры испытаний ВСПЦ и ВСУЦ по возможности максимально точно отражают характер функционирования двигателей большой мощности в дорожных условиях во всем мире и заметно улучшают процедуру испытания с целью измерения уровня выбросов как существующих, так и будущих двигателей большой мощности.

6. Следующий этап работы над этими глобальными техническими правилами направлен на устранение вышеупомянутых альтернативных вариантов для создания в полной мере согласованной процедуры испытаний. Поэтому АС.3 предлагается решить вопрос о том, чтобы в гтп № 4 были внесены поправки и чтобы неофициальная группа, учрежденная для разработки этих гтп под эгидой Рабочей группы по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE), продолжила свою работу по изменению гтп.

7. Хотя трудно предусмотреть конкретный срок, ожидается, что этап 2 будет завершен через два года.

-----