



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств****175-я сессия**

Женева, 19–22 июня 2018 года

Пункт 15 предварительной повестки дня

**Рассмотрение технических правил,
подлежащих включению в Компендиум
потенциальных ГТП ООН,
если таковые представлены****Просьба о включении в Компендиум потенциальных
правил разработанную Японией методологию оценки
выбросов в реальных условиях вождения (ВРУВ)****Передано представителем Японии***

Воспроизведенный ниже документ представляется Японией Исполнительному комитету (АС.3) для рассмотрения. В нем содержится просьба о том, чтобы включить в Компендиум потенциальных правил методологию оценки выбросов в реальных условиях вождения. Справочную информацию см. в неофициальном документе GRPE-76-18. Для целей рассмотрения АС.3 к этой просьбе прилагается копия вышеупомянутых правил (см. пункты 5.2.1, 5.2.1.1 и 5.2.2 статьи 5 Соглашения 1998 года).

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/274, пункт 123, и ECE/TRANS/2018/21/Add.1, направление деятельности 3.1) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



Просьба о включении в Компендиум потенциальных правил разработанную Японией методологию оценки выбросов в реальных условиях вождения (ВРУВ)

1. Япония просит включить в Компендиум потенциальных правил методологию оценки ВРУВ, которая в настоящее время разрабатывается в Японии на основе трех этапов ВПИМ.

I. Справочная информация

2. В сентябре 2015 года в Соединенных Штатах один из изготовителей транспортных средств был уличен в использовании нейтрализующих устройств, которые приводят в действие систему ограничения выбросов в ходе сертификационного испытания и деактивируют ее в реальных условиях вождения.

3. В ответ Министерство государственных земель, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии учредило Рабочую группу по обзору процедур испытания дизельных пассажирских транспортных средств в связи с проблемой нейтрализующих устройств, в состав которой вошли специалисты по выбросам загрязняющих веществ дизельными двигателями. В апреле 2017 года Рабочая группа опубликовала заключительный доклад, в котором вводится испытание для оценки выбросов в реальных условиях вождения (ВРУВ) на основе трех этапов ВПИМ.

4. ВПИМ начала применяться в марте 2018 года, а методология Японии будет стимулировать обсуждения в рамках НРГ по ВРУВ.

II. Описание правил

5. Общая схема
 - a) Область применения
 - i) Дизельные транспортные средства общей массой не менее 3,5 т.
 - ii) Дизельные пассажирские автомобили вместимостью не более 9 человек.
 - b) Метод ОСС (окна скользящего среднего)
 - i) Разработка метода ОСС сообразно условиям вождения в Японии и трем этапам ВПИМ.
 - ii) Пороговое значение скорости – 35, 50 км/ч.
 - iii) Требуемая полнота прогона – 10%.
 - iv) Все коэффициенты компенсации выбросов CO_2 – 1,1.
 - c) Значение КС (коэффициент соответствия)
 - i) Определение значения КС сообразно условиям вождения в Японии.
 - ii) Значение КС – 2,0.
 - d) Другие базовые факторы

Измеряемые параметры	NO_x, CO_2
Режим вождения	1. Городской 2. Шоссейный
Периоды остановки (<1 км/ч), движение с низкой скоростью	Отсутствие непрерывного движения в течение 20 минут при скорости менее 20 км/ч. Испытание должно включать несколько периодов остановки продолжительностью 10 с или более при общей продолжительности периодов остановки 7–36% от времени движения в городском режиме. Продолжительность каждого периода остановки не должна превышать 300 с.
Шоссейный режим	Испытание должно включать движение в шоссе режиме, на который должно приходиться не менее 20% расстояния прогона при скорости свыше 80 км/ч.
Время	90–120 мин.
Высота	Менее 1 000 м (значения выбросов делят на 1,6 в случае, если высота над уровнем моря составляет более 700 м).
Наклон	Разность высот между начальной и конечной точками не должна превышать 100 м. Совокупная положительная высота над уровнем моря не должна превышать 1 200 м/100 км.
Масса	Полезная масса – 90%.
Температура	-2–38 °C (значения выбросов делят на 1,6 в случае, если температура составляет с -2–0 °C, 35–38 °C).

III. Справочные документы

6. Приложение 119 «ТЕХНИЧЕСКИЙ СТАНДАРТ НА ВЫБРОСЫ ЗАГРЯЗНЯЮЩИХ ВЕЩЕСТВ ДИЗЕЛЬНЫМИ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ МАЛОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ В РЕАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ ВОЖДЕНИЯ» к Заявлению с изложением подробных предписаний правил безопасности для автотранспортных средств (Заявление Министерства государственных земель, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии № 619 от 15 июля 2002 года).