


**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**
**Восемьдесят пятая сессия**

Женева, 11–14 января 2022 года

**Доклад Рабочей группы по проблемам энергии  
и загрязнения окружающей среды (GRPE) о работе  
ее восемьдесят пятой сессии**
**Содержание**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	2–5	4
III. Доклад о работе последней сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (пункт 2 повестки дня) .....	6	5
IV. Транспортные средства малой грузоподъемности (пункт 3 повестки дня) .....	7–27	5
A. Правила №№ 68 (измерение максимальной скорости, включая электромобили), 83 (выбросы загрязняющих веществ транспортными средствами категорий M <sub>1</sub> и N <sub>1</sub> ), 101 (выбросы CO <sub>2</sub> /расход топлива), 103 (сменные устройства для предотвращения загрязнения) и [154] (всемирные согласованные процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ)) ООН .....	7–23	5
B. Глобальные технические правила №№ 15 (всемирные согласованные процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ)) и 19 (процедура испытания на выбросы в результате испарения в рамках всемирной согласованной процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ-Испарение)) ООН .....	24–25	7
C. Всемирная согласованная процедура испытания на выбросы в реальных условиях вождения (ВРУВ) .....	26–27	8



V.	Большегрузные транспортные средства (пункт 4 повестки дня) .....	28–33	8
A.	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)) ООН .....	28–31	8
B.	Глобальные технические правила №№ 4 (всемирная согласованная процедура сертификации двигателей большой мощности (ВСБМ)), 5 (всемирные согласованные бортовые диагностические системы для двигателей большой мощности (ВС-БД)) и 10 (выбросы вне цикла испытаний (ВВЦ)) ООН .....	32	9
C.	Всемирные положения, касающиеся топливной экономичности большегрузных транспортных средств .....	33	9
VI.	Правила №№ 24 (видимые загрязняющие вещества, измерение мощности двигателей с воспламенением от сжатия (дизельный дым)), 85 (измерение полезной мощности), 115 (модифицированные системы СНГ и КПП), 133 (возможность утилизации автотранспортных средств) и 143 (модифицированные системы двухтопливных двигателей большой мощности (МСД-ДТБМ)) ООН (пункт 5 повестки дня) .....	34–40	9
VII.	Сельскохозяйственные и лесные тракторы, внедорожная подвижная техника (пункт 6 повестки дня) .....	41–42	10
A.	Правила №№ 96 (выбросы дизельными двигателями (сельскохозяйственные тракторы)) и 120 (полезная мощность тракторов и внедорожной подвижной техники) ООН .....	41	10
B.	Глобальные технические правила № 11 ООН (двигатели внедорожной подвижной техники) .....	42	10
VIII.	Программа измерения частиц (ПИЧ) (пункт 7 повестки дня) .....	43–47	10
IX.	Мотоциклы и мопеды (пункт 8 повестки дня) .....	48–53	11
A.	Правила №№ 40 (выбросы газообразных загрязняющих веществ мотоциклами) и 47 (выбросы газообразных загрязняющих веществ мопедами) ООН .....	48	11
B.	Глобальные технические правила №№ 2 (всемирный цикл испытаний мотоциклов на выбросы (ВЦИМ)), 17 (выбросы картерных газов и выбросы в результате испарения из транспортных средств категории L), 18 (бортовые диагностические (БД) системы для транспортных средств категории L) и [XX] (долговечность) ООН .....	49–52	11
C.	Требования к экологическим и тяговым характеристикам (ТЭТХ) транспортных средств категории L .....	53	12
X.	Электромобили и окружающая среда (ЭМОС) (пункт 9 повестки дня) .....	54–59	12
A.	ГТП №№ 21 (ОМЭМ) и [XX] (долговечность автомобильных аккумуляторов) ООН .....	54	12
B.	Другая деятельность НРГ по ЭМОС .....	55–59	12
XI.	Общая резолюция № 2 (ОР.2) (пункт 10 повестки дня) .....	60	13
XII.	Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) (пункт 11 повестки дня) .....	61–63	13
XIII.	Качество воздуха внутри транспортных средств (КВТС) (пункт 12 повестки дня) .....	64–65	14
XIV.	Соответствие в течение всего срока эксплуатации (пункт 13 повестки дня) .....	66–73	14

XV.	Приоритетные темы для деятельности GRPE (пункт 14 повестки дня).....	74–78	15
XVI.	Прочие вопросы (пункт 15 повестки дня).....	79–80	16
XVII.	Предварительная повестка дня следующей сессии.....	81–84	16
A.	Следующая сессия GRPE.....	81	16
B.	Предварительная повестка дня следующей сессии самой GRPE.....	82	16
C.	Неофициальные совещания, приуроченные к следующей сессии GRPE.....	83–84	18

#### Приложения

I	Перечень неофициальных документов (GRPE-85-), распространенных до и в ходе сессии без официального условного обозначения .....		19
II	Неофициальные совещания, проведенные в связи с сессией GRPE.....		22
III	Перечень неофициальных рабочих групп, целевых групп и подгрупп GRPE .....		23
IV	Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/3.....		24
V	Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/5.....		34

## I. Участники

1. Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) провела свою восемьдесят пятую сессию 11–14 января 2022 года под председательством г-на Андре Рейндерса (Нидерланды). Обязанности заместителя Председателя исполнял г-н Дункан Кей (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии). В соответствии с правилом 1 а) правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690 с поправками) в ее работе приняли участие эксперты от следующих стран: Австралии, Венгрии, Германии, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Франции, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии. В ней участвовали также эксперты от Европейской комиссии (ЕК). Кроме того, в ее работе участвовали эксперты от следующих неправительственных организаций (НПО): Американского совета по автомобильной политике (АСАП), Ассоциации по ограничению выбросов автомобилями с помощью каталитических нейтрализаторов (АВАКН), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД/МЕМА/ЯАПАД), Европейской ассоциации производителей двигателей внутреннего сгорания (ЕВРОМОТ), Европейской ассоциации гаражного оборудования (ЕАГО), Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК), Международной автомобильной федерации (ФИА), Федерации европейских предприятий по производству фрикционных материалов (ФЕПФМ), Международной газомоторной ассоциации (НГВ-Глобал), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международного комитета по техническому осмотру механических транспортных средств (МКТОТ), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и ассоциации «Сжиженный газ — Европа». Председателем был приглашен также представитель Ассоциации «Чистый воздух».

## II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/1  
неофициальные документы GRPE-85-05-Rev.3, GRPE-85-06-Rev.1  
и GRPE-85-08

2. Председатель GRPE г-н Рейндерс открыл совещание, организованное в формате гибридной сессии, в работе которой все делегаты принимали участие в виртуальном режиме из-за продолжающейся санитарно-эпидемиологической ситуации, и приветствовал его участников.

3. GRPE утвердила предварительную повестку дня восемьдесят пятой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/1), обновленный сводный вариант которой приведен в документе GRPE-85-05-Rev.3, а также в документе GRPE-85-06-Rev.1 (в качестве предварительного порядка работы).

4. Неофициальные документы, распространенные до и в ходе сессии GRPE, перечислены в приложении I. В приложении II содержится перечень неофициальных совещаний, которые были приурочены к сессии GRPE. В приложении III перечислены НРГ, целевые группы и подгруппы GRPE с указанием данных об их председателях, секретарях и окончании срока осуществления их мандатов.

5. Секретариат представил документ GRPE-85-08, сообщив подробную информацию о следующей сессии GRPE. По просьбе представителей Соединенного Королевства GRPE решила сдвинуть даты проведения следующей сессии на один день вперед. После консультаций с коллегами по вопросу об изменении порядка заседаний (поблагодарив их за гибкость) и с группой обслуживания конференций секретариат подтвердил, что следующая сессия начнется в понедельник, 30 мая 2022 года, в 14 ч 00 мин и завершится в четверг, 2 июня 2022 года, в 12 ч 30 мин. Он сообщил

GRPE, что в соответствии с этим графиком крайний срок представления официальных документов — понедельник, 7 марта 2022 года.

### **III. Доклад о работе последней сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (пункт 2 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/1161  
неофициальный документ GRPE-85-07

6. Секретариат представил документ GRPE-85-07, сообщив о соответствующих вопросах, которые обсуждались в ходе сто восьмидесятой пятой сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29). Он сослался на документ ECE/TRANS/WP.29/1161, содержащий более подробную информацию.

### **IV. Транспортные средства малой грузоподъемности (пункт 3 повестки дня)**

#### **A. Правила №№ 68 (измерение максимальной скорости, включая электромобили), 83 (выбросы загрязняющих веществ транспортными средствами категорий M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub>), 101 (выбросы CO<sub>2</sub>/расход топлива), 103 (сменные устройства для предотвращения загрязнения) и [154] (всемирные согласованные процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ)) ООН**

*Документация:* (ECE/TRANS/WP.29/2022/41)  
(ECE/TRANS/WP.29/2022/42)  
ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/2,  
ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/8,  
неофициальные документы GRPE-85-02, GRPE-85-09,  
GRPE-85-10, GRPE-85-12, GRPE-85-13, GRPE-85-14,  
GRPE-85-15, GRPE-85-16, GRPE-85-17, GRPE-85-18-Rev.2,  
GRPE-85-19-Rev.2, GRPE-85-20-Rev.2, GRPE-85-45, GRPE-85-46  
и GRPE-85-48

7. Представитель МОПАП внес на рассмотрение документы ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/2 и ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/8, в которых предлагается включить в поправки серий 06 и 07 к Правилам № 83 ООН и в Сводную резолюцию о конструкции транспортных средств (CP.3) требования в отношении транспортных средств специального назначения (TCH). Представитель Испании предложил разъяснения по документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/8 для включения их в любой пересмотренный вариант (GRPE-85-48) и запросил разъяснения по документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/2; его поддержал представитель Швеции.

8. Представитель Австралии задался вопросом о том, а не следовало бы также включить аналогичные положения в Правила № 154 ООН. Представитель Франции поддержал эти предложения и просил проявлять осторожность при освобождении от выполнения требований относительно обеспечения соответствия производства (СП). Представитель Европейского союза, которого поддержал представитель Нидерландов, указал на необходимость пересмотра вопроса об исключении предписания, касающегося распространения, и просил выделить дополнительное время для рассмотрения этих предложений.

9. Представитель МОПАП обосновал предложения, направленные главным образом на облегчение работы на некоторых рынках, где зарегистрировано весьма ограниченное число транспортных средств, подпадающих под определение TCH, и где

процесс идентификации транспортных средств для проведения испытаний на СП оказался бы весьма сложным. Представитель МОПАП также согласился отложить рассмотрение этих предложений, отметив целесообразность доработки документов для их рассмотрения на предстоящих сессиях GRPE.

10. Представитель МОПАП внес на рассмотрение документы GRPE-85-09 и GRPE-85-15, в которых предлагается исправить рекуррентную формулу расчета критериев приемлемости/неприемлемости в отношении СП в поправках серий 05, 06 и 07 к Правилам № 83 ООН и поправках серий 02 и 03 к Правилам № 154 ООН. Представитель ЕС сообщил GRPE, что это предложение не будет иметь последствий для ЕС, поскольку в ЕС используется другой подход к критериям приемлемости/неприемлемости при прохождении испытаний на СП. Представитель Индии поддержал эти предложения и задался вопросом о том, не следовало бы аналогичным образом внести поправки в ГТП № 15 ООН. GRPE решила рассмотреть документ GRPE-85-09 в качестве рабочего документа на предстоящих сессиях GRPE.

11. Секретариат предложил принять документ GRPE-85-15, включив его в пересмотренные варианты документов ECE/TRANS/WP.29/2022/41 и ECE/TRANS/WP.29/2022/42, которые будут обсуждаться WP.29 и AC.1 в марте 2022 года. Он подготовил документы GRPE-85-45 и GRPE-85-46 соответственно. Представитель Японии поддержал эти предложения, отметив, что его делегация проявляет гибкость в отношении сроков реализации таких предложений.

12. GRPE приняла GRPE-85-45 и GRPE-85-46 в качестве официальных документов ECE/TRANS/WP.29/2022/41/Rev.1 и ECE/TRANS/WP.29/2022/42/Rev.1 соответственно и поручила секретариату передать их WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в марте 2022 года в качестве проектов поправок серий 02 и 03 соответственно к Правилам № 154 ООН.

13. Представитель МОПАП внес на рассмотрение документ GRPE-85-10, в котором предлагается добиться того, чтобы технические требования к испытательному оборудованию, допустимые в силу Правил № 154 ООН, были также допустимы в контексте поправок серии 05, 06 и 07 к Правилам № 83 ООН. Представители Германии, Испании, Нидерландов, Франции и Швеции поддержали это предложение. Председатель просил представителя МОПАП подготовить рабочий документ к предстоящим сессиям GRPE.

14. Представитель МОПАП внес на рассмотрение документ GRPE-85-12, касающийся поправок к циклам расходования заряда (P3) в транспортных средствах для расчета эквивалентного запаса хода на одной электротяге (EAER) в контексте поправок серий 02 и 03 к Правилам № 154 ООН. Представитель Японии внес на рассмотрение документ GRPE-85-02, касающийся потенциальных последствий применения документа GRPE-85-12. Представитель ОИЦ и Германии также просил МОПАП разъяснить это предложение.

15. Представитель МОПАП согласился с тем, что для завершения разработки предложения необходима дополнительная работа, и предложил всем заинтересованным сторонам присоединиться к отдельной дискуссии, которая пройдет в течение ближайших недель. Представители Соединенного Королевства, Франции, Швеции и Японии проявили заинтересованность в участии в таких мероприятиях.

16. Представитель МОПАП внес на рассмотрение документы GRPE-85-13 и GRPE-85-14 с предложениями изменить первоначальный вариант Правил № 154 ООН (а также ГТП № 15 ООН) и поправки серии 01 к ним, с тем чтобы отразить последние исправления и уточнения, внесенные в поправки серий 02 и 03 к Правилам № 154 ООН. Председатель задался вопросом о необходимости таких исправлений, относящихся к прежнему варианту документов, в случае Правил № 154 ООН. Представитель МОПАП подтвердил, что некоторые страны, возможно, желают принять предыдущий вариант Правил № 154 ООН (ведь это допускается пересмотром 3 Соглашения 1958 года), поэтому доработка старых версий может оказаться полезной.

17. Представитель МОПАП подтвердил, что к предстоящим сессиям GRPE предложения будут доработаны в качестве дополнений.

18. Представитель МОПАП вынес на рассмотрение документы GRPE-85-16 и GRPE-85-17, в которых предлагается внести изменения в поправки серии 01 к Правилам № 101 ООН, с тем чтобы заняться требованиями к скорости разряда для ГЭМ-ВЗУ. Представитель ЕК не высказал никаких возражений в отношении этого предложения.

19. Представитель Германии запросил информацию о любых последствиях предлагаемого изменения с точки зрения потребления энергии или запаса хода. Представитель МОПАП пояснил, что предложение касается только предварительного кондиционирования, поэтому никаких изменений в потреблении энергии или запасе хода не ожидается. Представитель МОПАП также заявил, что будет запрошена определенная информация о причинах первоначального включения таких положений в Правила № 101 ООН и что эта информация будет представлена вместе с официальным предложением на предстоящих сессиях GRPE.

20. Представитель МОПАП внес на рассмотрение документы GRPE-85-18-Rev.1, GRPE-85-19-Rev.1 и GRPE-85-20-Rev.1, содержащие предложения об учете нового критерия освещенности для дневных ходовых огней (ДХО), равного 7000 лк, который предусмотрен поправками серии 08 к Правилам № 48 ООН, в поправках серий 06 и 07 к Правилам № 83 ООН, поправках серии 01 к Правилам № 101 ООН, а также первоначальном варианте Правил № 154 ООН и поправках серий 01, 02 и 03 к ним.

21. Представитель Нидерландов просил дать некоторые разъяснения относительно возможной количественной оценки разницы в выбросах CO<sub>2</sub> при эксплуатации с включенными и выключенными задними фонарями. Представитель ЕК просил передать какую-либо информацию о значении критерия 7000 лк и о процентном соотношении обычных поездок на автомобиле с уровнем освещенности, который ниже и выше этого порога. Представитель МОПАП сообщил, что на момент проведения совещания данные о потенциальной разнице в выбросах CO<sub>2</sub> отсутствуют. Он также уточнил, что значение освещенности 7000 лк соответствует условиям сумерек или сильной облачности. Он согласился подготовить дополнительные данные для будущих сессий GRPE.

22. Представитель ЕК кратко пояснил, что такая система отключения задних огней рассматривается на предмет включения в списки экологических инноваций ЕС и что поэтому необходимо провести дополнительную дискуссию и лишь после этого довести до сведения GRPE позицию по этому предложению.

23. Председатель согласился с мнением представителя МОПАП о том, что всем лабораториям, проводящим испытания, предписанные правилами №№ 83, 101 и 154 ООН, необходимо использовать последовательный подход, подчеркнув, что следует избегать двойного учета потенциальных выгод от сокращения выбросов. Он просил представителя МОПАП пересмотреть эти предложения, заключив в них возможные примеры в квадратные скобки, для обсуждения на следующей сессии GRPE, а также представить дополнительные данные об ожидаемом воздействии на разницу в выбросах при включенных и выключенных задних огнях и о процентном соотношении поездок при каждом из двух условий освещенности (ниже и выше 7000 лк). GRPE поддержала подход, предложенный Председателем.

**В. Глобальные технические правила №№ 15 (всемирные согласованные процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ)) и 19 (процедура испытания на выбросы в результате испарения в рамках всемирной согласованной процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ-Испарение)) ООН**

*Документация:* неофициальные документы GRPE-85-21 и GRPE-85-22

24. Представитель МОПАП вынес на рассмотрение документы GRPE-85-21 и GRPE-85-22, в которых предлагается внести поправки в приложение 13 (процедура

испытаний при пониженной температуре) к поправке 6 к ГТП № 15 ООН в отношении полных электромобилей. Представитель Нидерландов задал вопрос о сроках предлагаемого обновления ГТП № 15 ООН, и представитель ЕК отметил, что обновление ГТП № 15 ООН не является первоочередной задачей. Он предложил составить перечень всех пунктов для включения в предстоящую поправку 7 к ГТП № 15 ООН.

25. GRPE решила составить свод всех потенциальных усовершенствований и изменений, касающихся ГТП № 15 ООН, до рассмотрения новой поправки к ГТП № 15 ООН на предстоящих сессиях GRPE.

### **С. Всемирная согласованная процедура испытания на выбросы в реальных условиях вождения (ВРУВ)**

*Документация:* неофициальный документ GRPE-85-44-Rev.1

26. Представитель ЕК, являющаяся председателем НРГ по ВРУВ, внесла на рассмотрение документ GRPE-85-44-Rev.1 с краткой обновленной информацией о деятельности НРГ и предложила новым потенциально заинтересованным сторонам связаться с секретарем НРГ для их включения в будущий обмен сообщениями.

27. Она отметила, что деятельность по доработке Правил ООН, касающихся ВРУВ, может завершиться в ближайшее время, поскольку решение суда, как ожидается, будет принято в ближайшие дни после проведения сессии GRPE.

## **V. Большегрузные транспортные средства (пункт 4 повестки дня)**

### **A. 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)) ООН**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/3  
неофициальные документы GRPE-85-28, GRPE-85-41  
и GRPE-85-47

28. Представитель Соединенного Королевства вынес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/3 с указанными в приложении IV поправками, изложенными в документе GRPE-85-47 и внесенными в ходе сессии. Представители Испании, Нидерландов, Франции, Швеции и ЕК поддержали это предложение.

29. GRPE приняла приложение IV и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2022 года в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 07 к Правилам № 49 ООН.

30. Представитель МОПАП внес на рассмотрение документы GRPE-85-28 и GRPE-85-41, касающиеся включения в Правила № 49 ООН положений о водороде (H<sub>2</sub>) в качестве топлива для двигателей внутреннего сгорания. Представитель Германии просил разъяснить, как рассчитываются коэффициенты U<sub>gas</sub> в случае H<sub>2</sub>. Представитель ЕК добавил, что эта работа ведется совместно МОПАП и ЕК и направлена, в частности, на выявление потенциальных выгод от декарбонизации для включения в европейский инструмент VECTO (инструмент расчета энергопотребления автомобиля). Представитель ЕК из Объединенного исследовательского центра (ОИЦ) отметил, что в настоящее время совместно с ИОО проводится аттестационная проверка и что необходимо тесное сотрудничество с ИОО, поскольку пока эта технология недоступна на рынке. Он также отметил, что окончательные результаты ожидаются к концу 2022 года. Представитель Нидерландов одобрил цель этого предложения и просил включить в него некоторые редакционные поправки (касающиеся, например,



необходимости разделения в определенных случаях газообразного и сжиженного водорода).

31. Представитель МОПАП подтвердил, что работа над текстом все еще продолжается, и сообщил GRPE, что если окончательное предложение для принятия GRPE не будет подготовлено в срок, то на следующей сессии GRPE будет представлена обновленная информация.

**В. Глобальные технические правила №№ 4 (всемирная согласованная процедура сертификации двигателей большой мощности (ВСБМ)), 5 (всемирные согласованные бортовые диагностические системы для двигателей большой мощности (ВС-БД)) и 10 (выбросы вне цикла испытаний (ВВЦ)) ООН**

32. В GRPE не поступило никаких новых предложений для дискуссии по данному пункту повестки дня.

**С. Всемирные положения, касающиеся топливной экономичности большегрузных транспортных средств**

33. В GRPE не поступило никаких новых предложений для дискуссии по данному пункту повестки дня.

**VI. Правила №№ 24 (видимые загрязняющие вещества, измерение мощности двигателей с воспламенением от сжатия (дизельный дым)), 85 (измерение полезной мощности), 115 (модифицированные системы СНГ и КПП), 133 (возможность утилизации автотранспортных средств) и 143 (модифицированные системы двухтопливных двигателей большой мощности (МСД-ДТБМ)) ООН (пункт 5 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/4  
и ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/5  
неофициальные документы GRPE-85-11, GRPE-85-23,  
GRPE-85-24 и GRPE-85-25

34. Представитель МОПАП внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/4, в котором предлагается согласовать Правила № 24 ООН с Правилами № 85 ООН и стандартом ISO 1585:2020. Представители Германии, Италии, Соединенного Королевства, Франции и Швеции поддержали это предложение.

35. GRPE приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/4 и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2022 года в качестве проекта дополнения 8 к поправкам серии 03 к Правилам № 24 ООН (видимые загрязняющие вещества, измерение мощности двигателей с воспламенением от сжатия (дизельный дым)).

36. Представитель МОПАП внес на рассмотрение документы ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/5 и GRPE-85-11, в которых предлагается согласовать Правила № 85 ООН со стандартом ISO 1585:2020. Представитель Соединенного Королевства предложил альтернативную формулировку для разъяснения предлагаемых положений, которая была изменена в ходе сессии и изложена в приложении V.

37. GRPE приняла приложение V и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2022 года в качестве

проекта дополнения 11 к Правилам № 85 ООН (измерение полезной мощности и 30-минутная мощность).

38. Представитель МОПАП внес на рассмотрение документы GRPE-85-23 и GRPE-85-24, в которых предлагается расширить технические характеристики топлива, используемого при испытании, с учетом местных требований в контексте правил №№ 24 и 85 ООН. Представитель Соединенного Королевства предложил уточнить формулировку предложенной поправки. GRPE решила обсудить пересмотренное предложение на своих предстоящих сессиях.

39. Представитель МОПАП внес на рассмотрение документ GRPE-85-25, в котором предлагается включить в Правила № 85 ООН положения о водородном топливе и соответствующие технические характеристики. Представитель АСАП запросил дополнительную информацию о том, в какой момент будут определяться рыночные требования к топливу, а именно: при утверждении типа или во время испытаний. Представитель МОПАП уточнил, что технические характеристики топлива будут определяться во время испытаний.

40. Представитель ЕК задал вопрос о том, должен ли это быть водород класса I или класса II, как указано в GRPE-85-28; кроме того, он сообщил GRPE, что в Правилах № 154 ООН, которые уже включают положения о водороде, нет ссылки на ISO 14687. Председатель предложил возобновить обсуждение этого пункта повестки дня на следующей сессии GRPE. GRPE поддержала это предложение.

## **VII. Сельскохозяйственные и лесные тракторы, внедорожная подвижная техника (пункт 6 повестки дня)**

### **A. Правила №№ 96 (выбросы дизельными двигателями (сельскохозяйственные тракторы)) и 120 (полезная мощность тракторов и внедорожной подвижной техники) ООН**

41. Председатель запросил мнение заинтересованных сторон, имеющих отношение к внедорожной подвижной технике (ВПТ), о включении положений о водороде в качестве топлива в Правила № 96 ООН, как это было предложено ранее на сессии представителем МОПАП в контексте правил №№ 49 и 85 ООН (пп. 30 и 39). Представитель ЕВРОМОТ сообщил GRPE, что в связи с европейским законодательством над этим вопросом работает редакционная группа, а проекты предложений по включению H<sub>2</sub> в правила №№ 96 и 120 ООН, как ожидается, будут готовы к следующей сессии GRPE в июне 2022 года.

### **B. Глобальные технические правила № 11 ООН (двигатели внедорожной подвижной техники)**

42. В GRPE не поступило никаких новых предложений для дискуссии по данному пункту повестки дня.

## **VIII. Программа измерения частиц (ПИЧ) (пункт 7 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/17  
неофициальные документы GRPE-85-04-Rev.1  
и GRPE-85-37-Rev.1

43. Представитель ЕК, являющийся председателем НРГ по ПИЧ, внес на рассмотрение документ GRPE-85-37-Rev.1, содержащий доклад о ходе работы НРГ по ПИЧ. Он начал с обсуждения всех тем, связанных с измерением числа взвешенных частиц в отработавших газах, пояснив, что документ ECE/TRANS/WP.29/

GRPE/2021/17 с поправками, изложенными в документе GRPE-85-04-Rev.1 и отраженными в добавлении 1, готов к рассмотрению в рамках GRPE.

44. Представитель Германии запросил дополнительную информацию о процедуре испытания, включенной в проект резолюции. Председатель НРГ по ПИЧ пояснил, что в проекте предложения по новой Сводной резолюции допускается применение методики КТЧ10 или КТЧ23 для большегрузных автомобилей в соответствии с процедурой, принятой для транспортных средств малой грузоподъемности (изложенной в поправке 6 к ГТП № 15 ООН).

45. Председатель задал вопрос о сроках включения содержания этой резолюции в правила ООН или ГТП ООН. Председатель НРГ по ПИЧ сообщил, что первым шагом перед включением процедуры в юридически обязывающие правила должна стать наработка опыта ее использования.

46. GRPE приняла добавление 1 и поручила секретариату представить его WP.29 для рассмотрения на его сессии в июне 2022 года в качестве проекта сводной резолюции, касающейся измерения количества сверхмалых частиц в отработавших газах двигателей большой мощности.

47. Затем председатель НРГ по ПИЧ представил информацию о работе, связанной с выбросами невыхлопного происхождения в результате износа шин и тормозных механизмов. Председатель проинформировал GRPE о результатах дискуссии, проведенной с Председателем GRBP во время ноябрьской сессии WP.29, в ходе которой оба председателя решили учредить совместную целевую группу GRBP и GRPE для работы над проблемой износа шин и связанных с этим выбросов микрочастиц пластмасс. Представители Соединенного Королевства и Франции сообщили, что будут участвовать в этой работе со стороны как GRBP, так и GRPE.

## **IX. Мотоциклы и мопеды (пункт 8 повестки дня)**

### **A. Правила №№ 40 (выбросы газообразных загрязняющих веществ мотоциклами) и 47 (выбросы газообразных загрязняющих веществ мопедами) ООН**

48. В GRPE не поступило никаких новых предложений для дискуссии по данному пункту повестки дня.

### **B. Глобальные технические правила №№ 2 (всемирный цикл испытаний мотоциклов на выбросы (ВЦИМ)), 17 (выбросы картерных газов и выбросы в результате испарения из транспортных средств категории L), 18 (бортовые диагностические (БД) системы для транспортных средств категории L) и [XX] (долговечность) ООН**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/6  
ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/7  
неофициальные документы GRPE-85-38 и GRPE-85-39

49. Сопредседатель НРГ по ТЭТХ представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/6 и GRPE-85-38, приведенные в добавлении 2 и содержащие последний проект поправки 5 к ГТП № 2 ООН. Он отметил, что окончательный доклад по-прежнему отсутствует и что, по согласованию с GRPE, он будет представлен непосредственно на сессии WP.29 в июне 2022 года, а GRPE сможет рассмотреть его на своей следующей сессии. Председатель просил подтвердить, что часть II добавления 2 не будет изменена к моменту ее рассмотрения WP.29. Сопредседатель и секретарь НРГ по ТЭТХ подтвердили, что часть II не будет изменена, за исключением незначительных редакционных доработок.

50. GRPE приняла добавление 2 и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.3 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2022 года в качестве проекта поправок 5 к ГТП № 2 ООН. GRPE решила, что окончательный доклад будет представлен авторами текста этих ГТП ООН непосредственно WP.29.

51. Сопредседатель НРГ по ТЭТХ представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/7 и GRPE-85-39, приведенные в добавлении 3 и содержащие последний проект новых ГТП ООН, касающихся долговечности устройств ограничения загрязнения для двух- и трехколесных транспортных средств. Он отметил, что окончательный доклад и технические соображения (часть I текста ГТП ООН) пока отсутствуют и что после согласования с GRPE они будут представлены непосредственно на сессии WP.29 в июне 2022 года, а GRPE сможет рассмотреть их на своей следующей сессии. Председатель просил подтвердить, что часть II добавления 3 не будет изменена к моменту ее рассмотрения WP.29. Сопредседатель и секретарь НРГ по ТЭТХ подтвердили, что часть II не будет изменена, за исключением незначительных редакционных доработок.

52. GRPE приняла добавление 3 и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.3 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2022 года в качестве проекта новых ГТП ООН, касающихся долговечности устройств ограничения загрязнения для двух- и трехколесных транспортных средств. GRPE решила, что окончательный доклад и технические соображения будут представлены авторами текста этих ГТП ООН непосредственно WP.29.

### **С. Требования к экологическим и тяговым характеристикам (ТЭТХ) транспортных средств категории L**

*Документация:* неофициальный документ GRPE-85-03

53. Сопредседатель НРГ по ТЭТХ представил доклад о ходе работы (GRPE-85-03). Он сообщил GRPE о последних мероприятиях группы, проведенных после его избрания сопредседателем и выразил благодарность за поддержку другому сопредседателю, представляющему Южную Африку, и членам НРГ по ТЭТХ.

## **Х. Электромобили и окружающая среда (ЭМОС) (пункт 9 повестки дня)**

### **А. ГТП №№ 21 (ОМЭМ) и [XX] (долговечность автомобильных аккумуляторов) ООН**

54. В GRPE не поступило никаких новых предложений для дискуссии по данному пункту повестки дня.

### **В. Другая деятельность НРГ по ЭМОС**

*Документация:* неофициальные документы GRPE-85-35, GRPE-85-36, GRPE-85-42 и GRPE-85-43

55. Председатель НРГ по ЭМОС представил доклад о ходе работы группы с перечнем ее последних мероприятий (GRPE-85-42). Он пояснил, что после напряженного периода работы, связанной с завершением подготовки предложения по новым ГТП ООН, касающимся долговечности автомобильных аккумуляторов, НРГ в ближайшие недели возобновит свою деятельность, сосредоточившись на возможных обновлениях ГТП № 21 ООН и расширении сферы охвата ГТП ООН, касающихся долговечности автомобильных аккумуляторов.

56. Представитель МОПАП просил дать разъяснения относительно возможной деятельности, связанной с оценкой жизненного цикла, которую планирует проводить GRPE, и ее связи с работой НРГ по ЭМОС в области «определения энергопотребления электромобилей». Председатель НРГ по ЭМОС напомнил GRPE, что, по мнению НРГ,

работа по «определению энергопотребления электромобилей» не вполне согласуется с ЭМОС и что НРГ сосредоточилась на сотрудничестве с Группой экспертов по энергоэффективности (ГЭЭЭ) Отдела энергетики ЕЭК ООН. Секретариат отметил, что в рамках последующей деятельности по итогам рабочего совещания, прошедшего в мае 2021 года, он обратился к Международной электротехнической комиссии (МЭК) в соответствии с рекомендацией, вынесенной в ходе группового обсуждения на рабочем совещании. Он указал, что в настоящее время проводятся дополнительные исследования для оценки возможных мероприятий, представляющих интерес для МЭК, GRPE и НРГ по ЭМОС.

57. Представитель МОПАП внес на рассмотрение документ GRPE-85-35, касающийся будущих ГТП № 21 ООН. Представитель Германии подтвердил, что после испытаний, проведенных в соответствии с ГТП № 21 ООН, потребуется внести некоторые уточнения и изменения в ГТП № 21 ООН, особенно в отношении транспортных средств большой мощности. GRPE решила сохранить этот пункт в повестке дня своей следующей сессии.

58. Представитель МОПАП внес на рассмотрение документ GRPE-85-36, в котором изложил свою точку зрения о предстоящей работе по вопросу о долговечности аккумуляторов для большегрузных транспортных средств. Председатель НРГ по ЭМОС задал вопрос о том, может ли, по мнению представителя МОПАП, составная часть ГТП ООН, разработанная для транспортных средств малой грузоподъемности, потенциально быть применимой к большегрузным транспортным средствам, или же потребуются совершенно новые ГТП ООН. Представитель МОПАП заявил, что, вероятно, более уместными были бы новые ГТП ООН, хотя можно использовать и некоторые элементы ГТП ООН, касающихся транспортных средств малой грузоподъемности.

59. Председатель НРГ по ЭМОС представил документ GRPE-85-43 в качестве пересмотренного круга ведения (КВ) НРГ с уточнениями в отношении руководителей НРГ. GRPE приняла документ GRPE-85-43.

## **XI. Общая резолюция № 2 (ОР.2) (пункт 10 повестки дня)**

60. В GRPE не поступило никаких новых предложений для дискуссии по данному пункту повестки дня.

## **XII. Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) (пункт 11 повестки дня)**

*Документация:* неофициальные документы GRPE-85-01 и GRPE-85-33

61. Специальный представитель GRPE в НРГ по МОУТКТС представил документы GRPE-85-01 и GRPE-85-33, с тем чтобы начать в рамках GRPE обсуждение вопроса о включении в правила ООН, относящиеся к ведению GRPE, положений об уникальном идентификаторе (УИ). Представитель МКТОТ, выполняющий функции секретаря НРГ по периодическим техническим осмотрам (ПТО), подчеркнул важное значение обеспечения широкого доступа к достоверной информации, особенно для центров по ПТО, являющихся первоначальными пользователями маркировки официального утверждения. Он просил специального представителя передать документ GRPE-85-01 также НРГ по ПТО.

62. Представитель ЕК просил изложить дополнительные разъяснения относительно доступа пользователей к УИ. Представитель Австралии задал вопрос о том, следует ли в работе, связанной с УИ, рассматривать в качестве приоритетных те правила ООН, которые включены в Правила № 0 ООН.

63. Специальный представитель GRPE в НРГ по МОУТКТС принял к сведению все просьбы о предоставлении дополнительной информации и согласился рассмотреть их

в ходе следующего совещания НРГ по ДЕТА, которое состоится в марте 2022 года, сообщив о результатах их рассмотрения на следующей сессии GRPE.

### **XIII. Качество воздуха внутри транспортных средств (КВТС) (пункт 12 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ GRPE-85-26

64. Председатель НРГ по качеству воздуха внутри транспортных средств (КВТС) представил доклад о ходе работы своей группы (GRPE-85-26). Он сообщил GRPE о прогрессе, достигнутом за последнее время, и об аспектах, согласованных в ходе последних совещаний НРГ.

65. GRPE признала ощутимый прогресс, достигнутый НРГ по КВТС, и приветствовала нового члена НРГ и нового сопредседателя от Кореи.

### **XIV. Соответствие в течение всего срока эксплуатации (пункт 13 повестки дня)**

*Документация:* неофициальные документы GRPE-85-30, GRPE-85-31, GRPE-85-34 и GRPE-85-40

66. Представитель МКТОТ внес на рассмотрение документы GRPE-85-30 и GRPE-85-31, в которых содержатся основные выводы, изложенные в докладе о несанкционированных модификациях системы очистки отработавших газов большегрузных транспортных средств стандарта Евро–VI А после установки на них эмульгатора мочевины. Представитель МОПАП заявил, что его организация решительно против продажи и эксплуатации эмульгаторов, поскольку это негативным образом отражается на репутации изготовителей транспортных средств. Для ограничения возможности несанкционированной модификации он предложил исходить из целостного представления о ситуации, подчеркнув, что ужесточение требований к испытаниям в ходе ПТО может оказаться недостаточным, так как некоторые продавцы предлагают временно возвращать конструкцию в состояние до несанкционированной модификации, с тем чтобы пройти испытания, предусмотренные ПТО. Представитель МКТОТ одобрил и поддержал заявление представителя МОПАП, подчеркнув, что несанкционированные модификации относятся к числу как технических, так и поведенческих аспектов, и напомнив также о том, что технический осмотр и официальное утверждения по отдельности не служат эффективным решением для полного предотвращения несанкционированных модификаций.

67. Представитель ЕК призвал к эффективному применению уже существующего положения о предотвращении несанкционированных модификаций, предложив странам запретить продажу и использование подобных эмульгаторов. Представитель МОПАП привел пример швейцарского законодательства, которое, по всей видимости, является эффективным с учетом высоких штрафов и мощных механизмов правоприменения.

68. Сопредседатель НРГ по ПТО призвал членов своей НРГ к повышению профессионализма, предложив учредить целевую группу в составе членов GRPE и НРГ по ПТО, с тем чтобы приступить к работе по данному вопросу. Председатель подчеркнул необходимость более тесного сотрудничества между органами по официальному утверждению типа, сертификации и ПТО, а также одобрил предложение о том, чтобы сопредседатель НРГ по ПТО на следующей сессии GRPE изложил соображения, касающиеся учреждения соответствующей целевой группы.

69. Сопредседатель НРГ по ПТО представил документ GRPE-85-40, содержащий проект рамочного документа по соблюдению требований в течение всего срока службы транспортных средств (ECE/TRANS/WP.29/2021/148). Представитель МКТОТ поддержал это предложение. Представитель ЕК обратил внимание на некоторые несоответствия в указанной схеме и просил разъяснить цель этого документа.

Председатель также отметил некоторые различия между законодательной базой ЕС и ООН, которые могли бы привести к неверному толкованию документа.

70. Сопредседатель НРГ по ПТО согласился с тем, что данный документ можно было бы усовершенствовать, отметив, что было бы полезно указать расхождения между различными странами/регионами для обеспечения большей согласованности между различными направлениями деятельности WP.29 и его вспомогательных органов.

71. Секретариат предложил сообщить WP.29 о том, что GRPE выявила потенциальные возможности для усовершенствования рамочного документа по соблюдению требований в течение всего срока службы транспортных средств и что предложение по такому усовершенствованию будет официально оформлено в ходе следующей сессии GRPE в июне 2022 года и представлено WP.29 на его сессии в июне 2022 года. Представители Соединенного Королевства, Швеции и МОПАП, а также сопредседатель НРГ по ПТО поддержали этот подход. GRPE решила сохранить этот пункт в повестке дня своей следующей сессии.

72. Представитель ЕК внес на рассмотрение документ GRPE-85-34 об измерении числа частиц во время испытаний в рамках периодического технического осмотра (ПТО). Председатель рекомендовал согласовать работу ЕК и НРГ по ПТО, которые занимаются аналогичными вопросами. Он также сообщил GRPE, что сопредседатель НРГ по ПТО от Нидерландов согласился представить GRPE предлагаемую поправку к СР.6 до ее передачи WP.29. Представитель ЕК заявил, что рассчитывает распространить первоначальный проект своих рекомендаций для европейских властей через месяц после проведения сессии GRPE, отметив, что готов обмениваться информацией и сотрудничать с НРГ по ПТО.

73. Представитель Испании, мнение которого поддержал представитель МКТОТ, призвал к обеспечению всесторонней согласованности методологии и предельных значений; это заявление было полностью поддержано и Председателем. Председатель также отметил, что в законодательстве об официальном утверждении типа, возможно, потребуется указать обновленное испытание типа 2, с тем чтобы заложить основу для сопоставления при проведении испытаний в рамках ПТО. GRPE решила сохранить этот пункт в повестке дня своих предстоящих сессий.

## **XV. Приоритетные темы для деятельности GRPE (пункт 14 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ GRPE-85-29-Rev.1

74. Представитель Японии внес на рассмотрение документ GRPE-85-29-Rev.1 в качестве методики оценки жизненного цикла (ОЖЦ) автомобилей в рамках GRPE. Председатель поддержал идею о проведении рабочего совещания в ходе следующей сессии GRPE и поручил секретариату кратко охарактеризовать возможную концепцию проведения такого рабочего совещания.

75. Секретариат сообщил, что потенциальное рабочее совещание могло бы основываться на подходе, который аналогичен проведению «рабочего совещания GRPE по транспортным средствам большой грузоподъемности с низким и нулевым уровнем выбросов выхлопных газов», которое состоялось в ходе сессии GRPE в июне 2021 года. Он отметил, что в таком рабочем совещании могли бы принять участие Договаривающиеся стороны и иные заинтересованные структуры, которые обычно участвуют в сессиях GRPE, а также такие другие учреждения и инициативные группы, занимающиеся ОЖЦ автомобилей, как Европейская программа «Грин НКАП» или Партнерство по углеродной прозрачности в рамках Всемирного совета деловых кругов по вопросам устойчивого развития (ВСДКУР).

76. Представитель ЕК поддержал это предложение, призвав принять окончательное решение об учреждении возможной НРГ по ОЖЦ только после проведения такого рабочего совещания. Представитель США одобрил это предложение, поинтересовавшись планами других Договаривающихся сторон по включению ОЖЦ

в их законодательный процесс. Представитель России также поддержал эту идею, отметив заинтересованность в участии в этой работе, что позволило бы поделиться опытом, накопленным его страной в данной области.

77. Кроме того, и представитель МОПАП поддержал эту идею, выразив готовность при необходимости содействовать проведению данного рабочего совещания.

78. GRPE решила организовать однодневное рабочее совещание и продолжить обсуждение возможности включения вопроса об ОЖЦ в перечень приоритетных задач и учреждения специализированной НРГ в ходе проведения своей следующей сессии в июне 2022 года.

## **XVI. Прочие вопросы (пункт 15 повестки дня)**

*Документация:* неофициальные документы GRPE-85-27 и GRPE-85-32

79. Представитель Ассоциации «Чистый воздух» внес на рассмотрение документы GRPE-85-27 и GRPE-85-32 в качестве презентации Ассоциации «Чистый воздух» в соответствии с просьбой АС.2 (ECE/TRANS/WP.29/1161, п. 19). Представитель МОПАП просил внести разъяснения в отношении аббревиатуры, использованной в презентации. GRPE приняла к сведению документы GRPE-85-27 и GRPE-85-32 и поблагодарила Ассоциацию «Чистый воздух» за то, что она их передала GRPE.

80. Представитель Испании г-н Хосе Пабло Лагуна Гомес сообщил GRPE, что в ближайшие недели он выходит в отставку и что это его последняя сессия GRPE после 32 лет непрерывного участия в работе Группы. GRPE выразила искреннюю благодарность представителю Испании, пожелав ему благополучного и успешного пребывания на пенсии.

## **XVII. Предварительная повестка дня следующей сессии**

### **A. Следующая сессия GRPE**

81. Следующую сессию GRPE, включая совещания НРГ, планируется провести в формате гибридного совещания (с очным и дистанционным участием) с понедельника, 30 мая 2022 года (14 ч 30 мин), до четверга, 2 июня 2022 года (12 ч 00 мин). Будет обеспечиваться устный перевод.

### **B. Предварительная повестка дня следующей сессии самой GRPE**

82. GRPE согласовала следующую предварительную повестку дня своей предстоящей сессии:

1. Утверждение повестки дня.
2. Доклад о работе последних сессий Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29).
3. Транспортные средства малой грузоподъемности:
  - a) Правила №№ 68 (измерение максимальной скорости, включая электромобили), 83 (выбросы загрязняющих веществ транспортными средствами M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub>), 101 (выбросы CO<sub>2</sub>/расход топлива), 103 (сменные устройства для предотвращения загрязнения) и 154 (ВПИМ) ООН;
  - b) Глобальные технические правила №№ 15 (всемирные согласованные процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ)) и 19 (процедура испытания на выбросы в результате испарения в рамках всемирной согласованной процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ-Испарение)) ООН;



- c) Всемирная согласованная процедура испытания на выбросы в реальных условиях вождения.
4. Большегрузные транспортные средства:
  - a) 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)) ООН;
  - b) Глобальные технические правила №№ 4 (всемирная согласованная процедура сертификации двигателей большой мощности (ВСБМ)), 5 (всемирные согласованные бортовые диагностические системы для двигателей большой мощности (ВС-БД)) и 10 (выбросы вне цикла испытаний (ВВЦ)) ООН;
  - c) Всемирные положения, касающиеся топливной экономичности большегрузных транспортных средств.
5. Правила №№ 24 (видимые загрязняющие вещества, измерение мощности двигателей с воспламенением от сжатия (дизельный дым)), 85 (измерение полезной мощности), 115 (модифицированные системы СНГ и КПП), 133 (возможность утилизации автотранспортных средств) и 143 (модифицированные системы двухтопливных двигателей большой мощности (МСД-ДТБМ)) ООН.
6. Сельскохозяйственные и лесные тракторы, внедорожная подвижная техника:
  - a) Правила №№ 96 (выбросы дизельными двигателями (сельскохозяйственные тракторы)) и 120 (полезная мощность тракторов и внедорожной подвижной техники) ООН;
  - b) Глобальные технические правила № 11 ООН (двигатели внедорожной подвижной техники).
7. Программа измерения частиц (ПИЧ).
8. Мотоциклы и мопеды:
  - a) Правила №№ 40 (выбросы газообразных загрязняющих веществ мотоциклами) и 47 (выбросы газообразных загрязняющих веществ мопедами) ООН;
  - b) Глобальные технические правила №№ 2 (всемирный цикл испытаний мотоциклов на выбросы (ВЦИМ)), 17 (выбросы картерных газов и выбросы в результате испарения из транспортных средств категории L), 18 (бортовые диагностические (БД) системы для транспортных средств категории L) и [XX] (долговечность) ООН;
  - c) требования к экологическим и тяговым характеристикам (ТЭТХ) транспортных средств категории L.
9. Электромобили и окружающая среда (ЭМОС):
  - a) ГТП №№ 21 (ОМЭМ) и [XX] (долговечность автомобильных аккумуляторов) ООН;
  - b) другая деятельность НРГ по ЭМОС.
10. Общая резолюция № 2 (ОР.2).
11. Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС).
12. Качество воздуха внутри транспортных средств (КВТС).
13. Соответствие в течение всего срока эксплуатации.
14. Приоритетные темы для деятельности GRPE.

15. Выборы должностных лиц.
16. Прочие вопросы.

**С. Неофициальные совещания, приуроченные к следующей сессии GRPE**

83. Неофициальные совещания, приуроченные к следующей сессии GRPE, будут проведены, как ожидается, в виртуальном режиме до сессии GRPE, если это потребуется.

84. Повестки дня этих совещаний будут подготовлены соответствующими техническими секретарями и распространены среди членов каждой группы до начала каждого совещания.

## Приложение I

### Перечень неофициальных документов (GRPE-85-), распространенных до и в ходе сессии без официального условного обозначения

№	(Автор) Название	Последующая деятельность
1	(Специальный представитель по МОУКТС) Предложение о расширении ДЕТА в целях улучшения использования уникального идентификатора для правил ООН	A
2	(Япония) Предложения по будущим поправкам к Правилам № 154 ООН	A
3	(ТЭТХ) Доклад о ходе работы НРГ по ТЭТХ	A
4r1	(ПИЧ) Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/17	B
5r3	(секретариат) Предварительная аннотированная повестка дня	A
6r1	(Председатель) Проект порядка рассмотрения пунктов	A
7	(секретариат) Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в ноябре 2021 года	A
8	(секретариат) Общая информация, восемьдесят шестая сессия GRPE	A
9	(МОПАП) Предложение по исправлению ошибки в формуле, касающейся СП, в поправках серий 05, 06 и 07 к Правилам № 83 ООН	C
10	(МОПАП) Предложение по новому дополнению к поправкам серий 05, 06 и 07 к Правилам № 83 ООН	C
11	(МОПАП) Предлагаемые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/5	B
12	(МОПАП) Вспомогательный документ к документу GRPE-84-12: пояснения по предписаниям, касающимся RCDC, в Правилах № 154 ООН	C
13	(МОПАП) Предложение по дальнейшему транспонированию содержания поправок серий 02 и 03 к Правилам № 154 ООН	A
14	(МОПАП) Пример транспонирования поправок серий 02 и 03 к Правилам № 154 ООН в первоначальный вариант Правил № 154 ООН и поправки серии 01 к ним	C
15	(МОПАП) Предложение по исправлению ошибки в формуле, касающейся СП, в поправках серий 02 и 03 к Правилам № 154 ООН	B
16	(МОПАП) Предложение по новому дополнению к поправкам серии 01 к Правилам № 101 ООН	C
17	(МОПАП) Вспомогательный документ к документу GRPE-85-16 по Правилам № 101 ООН	A
18r2	(МОПАП) Применение критерия 7000 люкс: обновление поправок серий 06 и 07 к Правилам № 83 ООН	C
19r2	(МОПАП) Применение критерия 7000 люкс: обновление поправок серии 01 к Правилам № 101 ООН	C

№	(Автор) Название	Последующая деятельность
20r2	(МОПАП) Применение критерия 7000 люкс: обновление первоначального варианта Правил № 154 ООН и поправок серий 01, 02 и 03 к ним	С
21	(МОПАП) Замечания по приложению 13 (процедура испытаний при пониженной температуре) к поправке 6 к ГТП № 15 ООН	С
22	(МОПАП) Вспомогательный документ к документу GRPE-85-21 по приложению 13 (процедура испытаний при пониженной температуре) к поправке 6 к ГТП № 15 ООН	А
23	(МОПАП) Предложение по новому дополнению к Правилам № 24 ООН	С
24	(МОПАП) Предложение по новому дополнению к Правилам № 85 ООН	С
25	(МОПАП) Предложение по включению положений о водороде в Правила № 85 ООН	С
26r1	(КВТС) Доклад о ходе работы НРГ по КВТС	А
27	(Ассоциация «Чистый воздух») Презентация Ассоциации «Чистый воздух»	А
28	(МОПАП) Предложение по включению положений о водороде в Правила № 49 ООН	С
29r1	(Япония и Корея) Методология оценок жизненного цикла (ОЖЦ) для автомобилей в рамках GRPE	А
30	(МКТОТ) Полный доклад о несанкционированных модификациях системы очистки отработавших газов большегрузных транспортных средств стандарта Евро-VI A после установки на них эмулятора мочевины	А
31	(МКТОТ) Вспомогательный документ к документу GRPE-85-30 о несанкционированных модификациях системы очистки отработавших газов большегрузных транспортных средств	А
32	(Ассоциация «Чистый воздух») Письмо с запросом об участии в сессиях WP.29/GRPE	А
33	(Специальный представитель по МОУТКТС) Вспомогательный документ к документу GRPE-85-01: соображения Специального представителя по МОУТКТС на восемьдесят пятой сессии GRPE	А
34r1	(ОИЦ ЕК) Новый периодический технический осмотр: измерение числа частиц	А
35	(МОПАП) Замечания по ГТП № 21 ООН	А
36	(МОПАП) Позиция по вопросу о долговечности аккумуляторов для большегрузных транспортных средств	А
37r2	(ПИЧ) Доклад о ходе работы НРГ по ПИЧ	А
38	(ГЭТХ) Предлагаемые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/6	В
39	(ГЭТХ) Предлагаемые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/7	В
40	(НРГ по ПТО) Предложение по Рамочному документу, касающемуся соблюдения требований в течение всего срока службы транспортных средств	А
41	(МОПАП) Вспомогательный документ к документу GRPE-85-28: нормативные потребности в контексте использования H <sub>2</sub> на БГТС с ДВС	А

<i>№</i>	<i>(Автор) Название</i>	<i>Последующая деятельность</i>
42	(ЭМОС) Доклад о ходе работы НРГ по ЭМОС	A
43	(ЭМОС) Круг ведения НРГ по электромобилям и окружающей среде (ЭМОС)	B
44г1	(ВРУВ) Доклад о ходе работы НРГ по ВРУВ	A
45	(секретариат) Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/2022/41: поправки серии 02 к Правилам № 154 ООН	B
46	(секретариат) Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/2022/42: поправки серии 03 к Правилам № 154 ООН	B
47	(ЕК) Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/3: новое дополнение к поправкам серии 07 к Правилам № 49 ООН	B
48	(Испания) Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/8	C

*Примечания:*

- A рассмотрение GRPE завершено или документ подлежит замене;
- B принят;
- C подлежит дальнейшему обсуждению на основе пересмотренного предложения.

## Приложение II

### **Неофициальные совещания, проведенные в связи с сессией GRPE**

За несколько недель до сессии GRPE были проведены совещания в виртуальном режиме для учета различных часовых поясов. С их графиком можно ознакомиться на вики-странице календаря сессий НРГ, см. URL: <https://wiki.unece.org/pages/viewpage.action?pageId=917779>.

## Приложение III

### Перечень неофициальных рабочих групп, целевых групп и подгрупп GRPE

Название (сокращение) (статус)	Председатель или сопредседатели	Секретари	Срок окончания мандата
Требования к экологическим и тяговым характеристикам (ТЭТХ) транспортных средств категории L (группа)	Нильс ден Оуден, NdenOuden@rdw.nl	Даниэла Левератто, d.leveratto@immamotorcycles.org	Июнь 2022 года
	Джозеф Машеле, joseph.mashele@nracs.org.za		
Электромобили и окружающая среда (ЭМОС) (группа)	Майкл Олечив, Olechiw.Michael@epamail.epa.gov	Эндрю Джиллонардо, Andrew.Giallonardo@canada.ca	Январь 2024 года
	Панаджиота Дилара, Panagiota.DILARA@ec.europa.eu		
	Чэнь Чуньмэй (заместитель председателя), chencm@miit.gov.cn  Хадзиме Исии (заместитель председателя), ishii@ntsel.go.jp		
Программа измерения частиц (ПИЧ) (группа)	Барух Гичаскель, barouch.giechaskiel@ec.europa.eu	Райнер Фогт, rvogt@ford.com	Июнь 2023 года
Качество воздуха внутри транспортных средств (КВТС) (группа)	Андрей Козлов, a.kozlov@nami.ru	Андреас Вермайер, Andreas.Wehrmeier@bmw.de	Ноябрь 2025 года
	Инчи Пак (сопредседатель), coolinji@kotsa.or.kr		
Общие выбросы в реальных условиях вождения (ВРУВ) (группа)	Панаджиота Дилара, Panagiota.DILARA@ec.europa.eu	Нориюки Итикава (сосекретарь по техническим вопросам), noriyuki_ichikawa@mail.toyota.co.jp	Июнь 2023 года
	Майкл Олечив, Olechiw.Michael@epamail.epa.gov	Джустино Манцо (сосекретарь по техническим вопросам), giustino.manzo@cnhind.com	
	Синья Ямамура (заместитель председателя), yamamura-s2zh@mlit.go.jp  Хён Гу Ким (заместитель председателя), hyoungu35@kotsa.or.kr		

## Приложение IV

### Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/3

Приняты на основе документа GRPE-85-47 с поправками, внесенными в ходе сессии (см. п. 0)

#### Новое дополнение к поправкам серии 07 к Правилам № 49 ООН

По всему тексту приложений 2А, 2В, 2С и добавления 2 к Приложению 13, а также в соответствующих позициях оглавления заменить «серии 06» на «серии 07».

Приложение 2А

Таблицу 7 изменить следующим образом:

Номер испытания	1	2	3	4	5	6	7
Измеренная частота вращения двигателя (об/мин)							
Измеренный расход топлива (г/ч)							
Измеренный крутящий момент (Н·м)							
Измеренная мощность (кВт)							
Барометрическое давление (кПа)							
Давление водяных паров (кПа)							
Температура воздуха на впуске (К)							
Поправочный коэффициент мощности							
Приведенная мощность (кВт)							
Мощность вспомогательного оборудования (кВт) <sup>1</sup>							
Полезная мощность (кВт)							
Полезный крутящий момент (Н·м)							
Приведенный удельный расход топлива, (г/кВт·ч)							

Приложение 2В

Раздел II изменить следующим образом:

«Раздел II

1. Дополнительная информация (в случае применимости): см. добавление



2. Техническая служба, ответственная за проведение испытаний
3. Дата составления протокола испытания
4. Номер протокола испытания
5. Замечания (при наличии): см. добавление
6. Место
7. Дата
8. Подпись

**Прилагаемые материалы: информационный пакет.**

**Протокол испытания».**

*Приложение 2В*

*Включить новое добавление следующего содержания:*

**«Добавление к карточке сообщения об официальном утверждении типа № ..., касающейся официального утверждения типа транспортного средства с официально утвержденным двигателем в отношении выбросов загрязняющих веществ на основании Правил № 49 с поправками серии 07**

1. Дополнительная информация
  - 1.1 Подробные данные, подлежащие включению в связи с официальным утверждением типа транспортного средства с официально утвержденным установленным двигателем
    - 1.1.1 Марка двигателя (название предприятия)
    - 1.1.2 Тип и торговое описание (указать любые варианты)
    - 1.1.3 Кодовое обозначение изготовителя, проставляемое на двигателе
    - 1.1.4 Категория транспортного средства
    - 1.1.5 Категория двигателя: работающий на дизельном топливе/бензине/СНГ/ЛГ-Н/ЛГ-L/ЛГ-НЛ/этаноле (E85)/этаноле (ED95)/этаноле (E85)/двойном топливе<sup>1</sup>
      - 1.1.5.1 Тип двухтопливного двигателя: тип 1А/тип 1В/тип 2А/тип 2В/тип 3В<sup>df</sup>
    - 1.1.6 Наименование и адрес изготовителя
    - 1.1.7 Фамилия и адрес уполномоченного представителя изготовителя (при наличии)
  - 1.2 Транспортное средство
    - 1.2.1 Номер официального утверждения типа двигателя/семейства двигателей<sup>1</sup>
    - 1.2.2 Идентификационный номер программного обеспечения калибровки электронного управляющего блока (ЭУБ)

<sup>1</sup> Ненужное вычеркнуть (в тех случаях, когда применимы несколько позиций, ничего вычеркивать не требуется).

<sup>df</sup> Двухтопливные двигатели.

- 1.3 Подробные данные, подлежащие включению в связи с официальным утверждением типа двигателя/семейства двигателей<sup>1</sup> в качестве отдельного технического узла (условия, подлежащие соблюдению при установке двигателя на транспортное средство)
- 1.3.1 Максимальное и/или минимальное разрежение на впуске
- 1.3.2 Максимальное допустимое противодавление
- 1.3.3 Объем системы выпуска
- 1.3.4 Ограничения на использование (при наличии)
- 1.4 Уровни выбросов двигателем/базовым двигателем<sup>1</sup>
- Показатель ухудшения (ПУ): расчетный/фиксированный<sup>1</sup>
- Указать значения ПУ и уровень выбросов при испытаниях ВСУЦ (в случае применимости) и ВСПЦ в таблице ниже.
- В случае двигателей, испытываемых с использованием различных видов эталонного топлива, таблицы заполняют по каждому испытываемому эталонному топливу.
- В случае двухтопливных двигателей типа 1В и типа 2В таблицы заполняют по каждому испытываемому режиму (двухтопливному и дизельному режимам).
- 1.4.1 Испытание ВСУЦ

Таблица 4  
Испытание ВСУЦ

	Испытание ВСУЦ (в случае применимости)* **						
DF Мульти./адд. <sup>1</sup>	CO	THC	NHMC (†)	NO <sub>x</sub>	Масса ВЧ	NH <sub>3</sub>	Число ВЧ
Выбросы	CO (мг/кВт·ч)	THC (мг/кВт·ч)	NHMC (†) (мг/кВт·ч)	NO <sub>x</sub> (мг/кВт·ч)	Масса ВЧ (мг/кВт·ч)	NH <sub>3</sub> млн <sup>-1</sup>	Число ВЧ (число/кВт·ч)
Результаты испытаний							
Рассчитанный с использованием ПУ							
Выбросы CO <sub>2</sub> (выбросы по массе, г/кВт·ч)							
Расход топлива <sup>d</sup> (г/кВт·ч)							

\* В случае двигателей, рассматриваемых в пунктах 4.6.3 и 4.6.6 настоящих Правил, данную информацию повторяют для всех видов испытываемого топлива, когда это применимо.

\*\* В случае двухтопливных двигателей типа 1В, типа 2В и типа 3В (типы определены в приложении 15 к настоящим Правилам) данную информацию повторяют как для двухтопливного, так и для дизельного режимов.

† В случаях, указанных в таблице 1 приложения 15 к настоящим Правилам для двухтопливных двигателей и для двигателей с принудительным зажиганием.

1.4.2 Испытание ВСУЦ

<sup>d</sup> Когда это требуется настоящими Правилами.

Таблица 5  
Испытание ВСУЦ

<i>Испытание ВСУЦ</i>								
DF Мульт./адд. <sup>1</sup>	CO	THC	NMHC (‡)	CH <sub>4</sub> (‡)	NO <sub>x</sub>	Масса ВЧ	NH <sub>3</sub>	Число ВЧ
Выбросы	CO (мг/кВт·ч)	THC (мг/кВт·ч)	NMHC (‡) (мг/кВт·ч)	CH <sub>4</sub> (‡) (мг/кВт·ч)	NO <sub>x</sub> (мг/кВт·ч)	Масса ВЧ (мг/кВт·ч)	NH <sub>3</sub> млн <sup>-1</sup>	Число ВЧ
Запуск в холодном состоянии								
Запуск в прогретом состоянии без регенерации								
Запуск в прогретом состоянии с регенерацией <sup>1</sup>								
k <sub>г,и</sub> (мульт./адд.) <sup>1</sup>								
k <sub>г,д</sub> (мульт./адд.) <sup>1</sup>								
Взвешенный результат испытания								
Окончатель- ный результат испытания с учетом ПУ								
<b>Выбросы CO<sub>2</sub><sup>d</sup> (выбросы по массе, г/кВт·ч)</b>								
<b>Расход топлива<sup>d</sup> (г/кВт·ч)</b>								

‡ В случаях, указанных в таблице 1 приложения 15 к настоящим Правилам для двухтопливных двигателей и для двигателей с принудительным зажиганием.

## 1.4.3 Испытание на холостом ходу

Таблица 6  
Испытание на холостом ходу

Испытание	Значение CO (% объема)	“Лямбда” <sup>1</sup>	Частота вращения двигателя (мин <sup>-1</sup> )	Температура смазки в двигателе (°C)
Испытание на холостом ходу на пониженной частоте вращения		Н/П		
Испытание на холостом ходу на повышенной частоте вращения				

## 1.4.4 Подтверждающее испытание с использованием ПСИВ

Таблица 6а  
Подтверждающее испытание с использованием ПСИВ

Тип транспортного средства (например, М <sub>3</sub> , N <sub>3</sub> и применение, например жесткий или сочлененный грузовик, городской автобус)						
Описание транспортного средства (например, модель, прототип транспортного средства)						
Результаты прохождения/непрохождения испытания <sup>2</sup> :	CO	THC	NMHC	CH <sub>4</sub>	NO <sub>x</sub>	Число ВЧ
Коэффициент соответствия в пределах рабочего окна <sup>5</sup>						
Коэффициент соответствия в пределах окна регистрации массы CO <sub>2</sub> <sup>5</sup>						
Данные о пробеге:	в городе		вне города		на автомагистрали	
Разбивка пробега по временным интервалам в условиях города, вне города и на автомагистрали в соответствии с описанием по пункту 4.5 приложения 8						
Разбивка пробега по временным интервалам в режиме ускорения, замедления, постоянной скорости и остановок в соответствии с пунктом 4.5.5 приложения 8						
	Мин.			Макс.		
Средняя мощность в течение рабочего окна (%)						
Продолжительность окна регистрации массы CO <sub>2</sub> (с)						
Рабочее окно: доля зачетных окон в процентах						

<sup>2</sup> Ненужное вычеркнуть.

Окно регистрации массы CO <sub>2</sub> : доля зачетных окон в процентах	
Соотношение уровней соответствия расхода топлива	

<sup>5</sup> В соответствующих случаях необходимо указать коэффициент  $CF_{final}$ .

## 1.5 Измерение мощности

### 1.5.1 Измерение мощности двигателя на испытательном стенде

Таблица 7

Измерение мощности двигателя на испытательном стенде

Номер испытания	1	2	3	4	5	6	7
Измеренная частота вращения двигателя (об/мин)							
Измеренный расход топлива (г/ч)							
Измеренный крутящий момент (Н·м)							
Измеренная мощность (кВт)							
Барометрическое давление (кПа)							
Давление водяных паров (кПа)							
Температура воздуха на впуске (К)							
Поправочный коэффициент мощности							
Приведенная мощность (кВт)							
Мощность вспомогательного оборудования (кВт) <sup>1</sup>							
Полезная мощность (кВт)							
Полезный крутящий момент (Н·м)							
Приведенный удельный расход топлива, (г/кВт·ч)							

### 1.5.2 Дополнительные данные

## 1.6 Специальные положения

### 1.6.1 Предоставление официальных утверждений в отношении транспортных средств на экспорт (см. пункт 13.4.1 настоящих Правил)

- 1.6.1.1** Официальные утверждения, предоставленные в отношении транспортных средств на экспорт в соответствии с пунктом 1.6.1: да/нет<sup>2</sup>
- 1.6.1.2** Привести описание официальных утверждений, предоставленных в соответствии с пунктом 1.6.1.1 с поправками данной серии, внесенными в настоящие Правила, и предписания, касающиеся уровня выбросов, на которые распространяется данное официальное утверждение
- 1.6.2** Сменные двигатели для транспортных средств, находящихся в эксплуатации (см. пункт 13.4.2 настоящих Правил)
- 1.6.2.1** Официальные утверждения, предоставленные в отношении сменных двигателей для установки на транспортное средство, находящееся в эксплуатации, в соответствии с пунктом 1.6.2: да/нет<sup>2</sup>
- 1.6.2.2** Привести описание официальных утверждений сменных двигателей для транспортных средств, находящихся в эксплуатации, в соответствии с пунктом 1.6.2.1 с поправками данной серии, внесенными в настоящие Правила, и предписания, касающиеся уровня выбросов, на которые распространяется данное официальное утверждение
- 1.7** Альтернативные официальные утверждения (см. пункт 2.4 приложения 9А)
- 1.7.1** Альтернативные официальные утверждения, предоставленные в соответствии с пунктом 1.7: да/нет<sup>2</sup>
- 1.7.2** Привести описание альтернативных официальных утверждений в соответствии с пунктом 1.7.1»

*Заключительный пункт* изменить следующим образом:

«В случае распространения официального утверждения типа транспортного средства с контрольной массой, которая превышает 2380 кг, но не превышает 2610 кг, в протокол включаются данные о выбросах CO<sub>2</sub> (г/км) и расходе топлива (л/100 км) в соответствии с приложением 8 к Правилам № 101 добавлением 1 к приложению 12».

*Приложение 2С*

*Таблицу 7* изменить следующим образом:

<i>Номер испытания</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>
Измеренная частота вращения двигателя (об/мин)							
Измеренный расход топлива (г/ч)							
Измеренный крутящий момент (Н·м)							
Измеренная мощность (кВт)							
Барометрическое давление (кПа)							
Давление водяных паров (кПа)							

<i>Номер испытания</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>
Температура воздуха на впуске (К)							
Поправочный коэффициент мощности							
Приведенная мощность (кВт)							
Мощность вспомогательного оборудования (кВт) <sup>1</sup>							
Полезная мощность (кВт)							
Полезный крутящий момент (Н·м)							
Приведенный удельный расход топлива, (г/кВт·ч)							

*Заключительный пункт* изменить следующим образом:

«В случае распространения официального утверждения типа транспортного средства с контрольной массой, которая превышает 2380 кг, но не превышает 2610 кг, в протокол включаются данные о выбросах CO<sub>2</sub> (г/км) и расходе топлива (л/100 км) в соответствии с ~~приложением 8 к Правилам № 401~~ **добавлением 1 к приложению 12**».

*Приложение 3*

*Таблицу 1* изменить следующим образом:

«

<i>Знак</i>	<i>ПЗБД для NO<sub>x</sub><sup>1</sup></i>	<i>ПЗБД для ВЧ<sup>2</sup></i>	<i>ПЗБД для СО<sup>6</sup></i>	<i>КЭЭ<sup>13</sup></i>	<i>Качество реагента</i>	<i>Дополнительные контрольно-измерительные устройства БД<sup>12</sup></i>	<i>Требования к пороговому значению уровня мощности<sup>14</sup></i>	<i>Запуск холодного двигателя и количество ВЧ</i>	<i>Даты ввода в действие: новые типы</i>	<i>Дата, начиная с которой Договаривающиеся стороны могут не принимать официальное утверждение типа</i>
A <sup>9</sup> B <sup>10</sup>	Строка “период ввода в действие” в таблицах 1 и 2 приложения 9А	Мониторинг эффективности <sup>3</sup>	Н/П	Период ввода в действие <sup>7</sup>	Период ввода в действие <sup>4</sup>	Н/П	20 %	Н/П	<b>27 января 2013 года</b>	01 сентября 2015 года <sup>9</sup> 31 декабря 2016 года <sup>10</sup>

Знак	ПЗБД для NO <sub>x</sub> <sup>1</sup>	ПЗБД для ВЧ <sup>2</sup>	ПЗБД для СО <sup>6</sup>	КЭЭ <sup>13</sup>	Качество реагента	Дополнительные контрольно-измерительные устройства БД <sup>12</sup>	Требования к пороговому значению уровня мощности <sup>14</sup>	Запуск холодного двигателя и количество ВЧ	Даты ввода в действие: новые типы	Дата, начиная с которой Договаривающиеся стороны могут не принимать официальное утверждение типа
...										
Е	Строка "общие требования" в таблицах 1 и 2 приложения 9А	Строка "общие требования" в таблице 1 приложения 9А	Строка "общие требования" в таблице 2 приложения 9А	Общие положения <sup>8</sup>	Общие положения <sup>5</sup>	Да	10 %	Да	<b>14 января 2022 года</b> <sup>15</sup>	

»

По всему тексту и в примерах схем знаков официального утверждения заменить «06» на «07»

Пункт 9.3.2.1 приложения 4 изменить следующим образом:

«9.3.2.1 Введение

В пунктах 9.3.2.2—9.2.3.79.3.2.7 изложены принципы...»

Добавление 1 к приложению 12

Пункты А.1.2.1.2 и А.1.2.1.3 исключить.

## II. Обоснование

1. В настоящее время приложение 2В (сообщение, касающееся официального утверждения типа транспортного средства с официально утвержденным двигателем в отношении выбросов загрязняющих веществ) — в отличие от приложения 2А (сообщение, касающееся официального утверждения типа двигателей или семейства двигателей в качестве отдельного технического узла) и приложения 2С (сообщение, касающееся официального утверждения типа транспортного средства) — не включает добавление. Добавления к приложениям 2А и 2С содержат соответствующую информацию, которая дополняет административную информацию, требуемую в основной части этих приложений. Поэтому принятие аналогичного подхода в отношении приложения 2В (т. е. включение добавления, составленного по образцу существующих добавлений к приложению 2А и приложению 2С) позволит получить соответствующую дополнительную информацию в случае официального утверждения типа транспортного средства с официально утвержденным двигателем.

2. Что касается включения в протокол данных о выбросах CO<sub>2</sub> и расходе топлива транспортными средствами, контрольная масса которых превышает 2380 кг, но не превышает 2610 кг, то в приложениях 2В и 2С делается ссылка на приложение 8 к Правилам № 101. Последними же поправками серии 07 вводятся — в качестве новых требований, предъявляемых к вышеупомянутым транспортным средствам (как указано в добавлении 1 к приложению 12), — положения, касающиеся определения содержания CO<sub>2</sub>, которые позаимствованы в приложении А1 к Правилам № 154, и тем самым изменяются предыдущие требования, основанные на положениях Правил № 101. Таким образом, внесение в приложения 2В и 2С поправки в виде ссылки не на приложение 8 к Правилам № 101, а на добавление 1 к приложению 12 обеспечит согласованность с поправками серии 07.

3. Пункт А.1.2.1 в поправках серии 06 к Правилам № 49 ООН включал следующий текст: «...должен обеспечить соблюдение требований Правил № 101, за исключением позиций, указанных ниже». Эти исключения были приведены в пунктах А.1.2.1.2 и



А.1.2.1.3 (примечание: пункт А.1.2.1.1 отсутствует). В поправках серии 07 ссылка на Правила № 101 ООН в пункте А.1.2.1 была удалена и заменена ссылками на Правила № 154 ООН. Это означает, что пункты А.1.2.1.2 и А.1.2.1.3 уже устарели, и поэтому их следует удалить.

## Приложение V

### Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2022/5

Приняты на основе документа GRPE-85-11 с поправками, внесенными в ходе сессии (см. п. 0)

### Новое дополнение к Правилам № 85 ООН

#### I. Предложение

Пункт 1.3 изменить следующим образом:

«1.3 Системы электротяги состоят из устройств управления и электродвигателей, **которые, по крайней мере часть времени, и** используются в качестве единственного вида тяги для приведения в движение транспортных средств».

Пункт 4.7 приложения 5 изменить следующим образом:

«4.7 ~~Давление~~ **Разрежение** во впускном патрубке (см. примечание 1а к таблице 1)  
±50 Па».

Пункт 1 приложения 6 изменить следующим образом:

«1. Настоящие требования касаются измерения максимальной полезной мощности и максимальной 30-минутной мощности систем электротяги, используемых для приведения в движение автотранспортных средств, оснащенных только электродвигателем, **или систем электротяги, которые, по крайней мере часть времени, используются в качестве единственного вида тяги для приведения в движение гибридных электромобилей**».

#### II. Обоснование

1. «Согласование» со стандартом ISO 1585:2020 на основании использования слова «разрежение», с тем чтобы уточнить, что для двигателей без наддува и двигателей с наддувом точки измерения различаются.
2. Возникла путаница в связи с тем, применяется ли приложение 6 к этим Правилам в контексте только полных электромобилей, как указано в пункте 1 этого приложения.
3. Согласно одному из толкований пункт 1.3 приложения 6 применяется также к тяговым электродвигателям гибридных электромобилей при условии, что они способны работать исключительно на электротяге.
4. В некоторых регионах в отношении определенных гибридных электромобилей требуется указывать максимальную 30-минутную мощность тягового электродвигателя.