


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 вторая сессия

Женева, 12–15 января 2021 года

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

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	2–4	4
III. Доклад о работе последней сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (пункт 2 повестки дня)	5	5
IV. Легкие транспортные средства (пункт 3 повестки дня)	6–25	5
A. Правила № 68 (измерение максимальной скорости, включая электромобили), 83 (выбросы загрязняющих веществ транспортными средствами M ₁ и N ₁), 101 (выбросы CO ₂ /расход топлива), 103 (сменные устройства для предотвращения загрязнения) и 154 (всемирные согласованные процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ)) ООН	6–20	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	21	7
C. Всемирная согласованная процедура испытания на выбросы в реальных условиях вождения (ВРУВ)	22–25	7



V.	Большегрузные транспортные средства (пункт 4 повестки дня)	26–33	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	26–29	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	30–31	9
C.	Всемирные положения, касающиеся топливной экономичности большегрузных транспортных средств	32–33	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)	34–35	9
VII.	Сельскохозяйственные и лесные тракторы, внедорожная подвижная техника (пункт 6 повестки дня)	36–37	10
A.	Правила № 96 (выбросы дизельными двигателями (сельскохозяйственные тракторы)) и 120 (полезная мощность тракторов и внедорожной подвижной техники) ООН	36	10
B.	Глобальные технические правила № 11 (двигатели внедорожной подвижной техники) ООН	37	10
VIII.	Программа измерения частиц (ПИЧ) (пункт 7 повестки дня)	38–43	10
IX.	Мотоциклы и мопеды (пункт 8 повестки дня)	44–47	11
A.	Правила № 40 (выбросы газообразных загрязняющих веществ мотоциклами) и 47 (выбросы газообразных загрязняющих веществ мопедами) ООН	44	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) и 18 (бортовые диагностические (БД) системы для транспортных средств категории L) ООН	45	12
C.	Требования к экологическим и тяговым характеристикам (ТЭТХ) транспортных средств категории L	46–47	12
X.	Электромобили и окружающая среда (ЭМОС) (пункт 9 повестки дня)	48–53	12
A.	ГТП ООН, касающиеся определения мощности электромобилей (ОМЭМ)	48	12
B.	ГТП ООН, касающиеся долговечности бортовых аккумуляторных батарей	49	12
C.	Другая деятельность НРГ по ЭМОС	50–53	12
XI.	Общая резолюция № 2 (ОР.2) (пункт 10 повестки дня)	54–56	13
XII.	Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) (пункт 11 повестки дня)	57–59	13
XIII.	Качество воздуха внутри транспортных средств (КВТС) (пункт 12 повестки дня)	60–61	14

XIV.	Соответствие в течение всего срока эксплуатации (пункт 13 повестки дня).....	62	14
XV.	Приоритетные темы для деятельности GRPE (пункт 14 повестки дня).....	63–68	14
XVI.	Прочие вопросы (пункт 15 повестки дня).....	69–72	15
XVII.	Предварительная повестка дня следующей сессии.....	73–76	16
	A. Следующая сессия GRPE.....	73	16
	B. Предварительная повестка дня следующей сессии самой GRPE.....	74	16
	C. Неофициальные совещания, приуроченные к следующей сессии GRPE.....	75–76	17

Приложения

I.	Перечень неофициальных документов (GRPE-82-), распространенных до и в ходе сессии без официального условного обозначения		18
II.	Неофициальные совещания, проведенные в связи с сессией GRPE.....		20
III.	Перечень неофициальных рабочих групп, целевых групп и подгрупп GRPE		21
IV.	Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/4.....		22
V.	Технический доклад по поправке 4 к ГТП № 4 ООН		24
VI.	Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/8.....		26
VII.	Запрос о разрешении на разработку новых ГТП ООН, касающихся долговечности устройств последующей обработки для двух- и трехколесных транспортных средств		28

I. Участники

1. Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) провела свою восемьдесят вторую сессию 12–15 января 2021 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, Австрии, Венгрии, Вьетнама, Германии, Индии, Израиля, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Румынии, Сан-Марино, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (СК), Соединенных Штатов Америки, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии. Кроме того, в ее работе участвовали эксперты от Европейской комиссии (ЕК), а также 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/ЯПАД), Европейской ассоциации производителей двигателей внутреннего сгорания (ЕВРОМОТ), Европейской ассоциации гаражного оборудования (ЕАГО), компании «Фарцойгсистемдатен ГмбХ» (ФЗД), 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), Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) и ассоциации «Сжиженный газ — Европа».

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/1
неофициальные документы GRPE-82-01-Rev.1,
GRPE-82-02-Rev.3, GRPE-82-03-Rev.2 и GRPE-82-05

2. Председатель GRPE г-н Рейндерс открыл совещание, проводившееся в качестве гибридной сессии, в работе которой все делегаты приняли участие в виртуальном режиме из-за существующей санитарной ситуации, и приветствовал его участников. GRPE утвердила предварительную повестку дня восемьдесят второй сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/1), обновленный сводный вариант которой приведен в документе GRPE-82-02-Rev.3, а также в документе GRPE-82-03-Rev.2 (в качестве предварительного порядка работы). GRPE приняла к сведению документ GRPE-82-01-Rev.1 об организации совещаний неофициальной рабочей группы (НРГ) GRPE, состоявшихся в течение нескольких недель до проведения нынешнего совещания.

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

4. Секретариат представил документ GRPE-82-05, сообщив, что проведение следующей сессии GRPE в предварительном порядке запланировано на 1–4 июня 2021 года, и напомнив о соответствующем предельном сроке для представления официальных документов (9 марта 2021 года). Председателям и секретарям неофициальных рабочих групп предлагается связаться с секретариатом для определения графика совещаний НРГ, приуроченных к сессии GRPE в июне 2021 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.29/1153 и ECE/TRANS/WP.29/1155
с поправками
неофициальный документ GRPE-82-04

5. Секретариат представил документ GRPE-82-04 и сообщил о соответствующих вопросах, которые обсуждались на 181-й и 182-й сессиях Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29). Он сослался на документы ECE/TRANS/WP.29/1153 и ECE/TRANS/WP.29/1155 (с поправками), в которых можно ознакомиться с более подробной информацией.

IV. Легкие транспортные средства (пункт 3 повестки дня)

A. Правила № 68 (измерение максимальной скорости, включая электромобили), 83 (выбросы загрязняющих веществ транспортными средствами M₁ и N₁), 101 (выбросы CO₂/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/GRPE/2021/2,
ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/3,
ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/4,
ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/5,
(ECE/TRANS/WP.29/2021/56),
(ECE/TRANS/WP.29/2021/57),
неофициальные документы GRPE-82-07, GRPE-82-08,
GRPE-82-10, GRPE-82-11, GRPE-82-17, GRPE-82-18,
GRPE-82-19, GRPE-82-20, GRPE-82-21, GRPE-82-37
и GRPE-82-38

6. Представитель МОПАП внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/2, в котором предложено распространить возможность, предусмотренную поправками серий 06 и 07 к Правилам № 83 ООН, на поправки серии 05, с тем чтобы значения дорожной нагрузки можно было рассчитывать исходя из значений, определенных в соответствии с ГТП № 15 ООН (ВПИМ). Представитель Австралии отметил, что изменения, внесенные в рамках поправок серий 06 и 07, касаются Правил № 154 ООН без указания применяемых уровней и серий и что это может создать риск с точки зрения возможности официального утверждения транспортных средств с максимальной скоростью ниже 130 км/ч. GRPE приняла к сведению, что при расчете дорожной нагрузки НЕЕЦ на основании дорожной нагрузки согласно ВПИМ для использования в контексте правил № 83 или 101 ООН максимальная скорость в ходе испытания для измерения колебаний значений должна быть достаточной как для НЕЕЦ, так и для конкретного транспортного средства.

7. Представители Нидерландов и МКТОТ поддержали это предложение. GRPE одобрила предложение о внесении поправок в поправки серии 05 к Правилам № 83 ООН.

8. GRPE поручила секретариату представить WP.29 и AC.1 документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/2 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2021 года в качестве проекта дополнения 14 к поправкам серии 05 к Правилам № 83 ООН.

9. Представитель МОПАП внес на рассмотрение документы ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/3 и ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/5 с исправлениями ошибок, допущенных в поправках серий 06 и 07 к Правилам № 83 ООН. GRPE одобрила предложения по поправкам к поправкам серии 06 и 07 к Правилам № 83 ООН.
10. GRPE поручила секретариату представить WP.29 и AC.1 документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/3 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2021 года в качестве проекта дополнения 16 к поправкам серии 06 к Правилам № 83 ООН.
11. GRPE поручила секретариату представить WP.29 и AC.1 документы ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/3 и ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/5 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2021 года в качестве проекта дополнения 13 к поправкам серии 07 к Правилам № 83 ООН.
12. Представитель МОПАП внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/4 с поправками, изложенными в документе GRPE-82-17, содержащем предложение об исправлении ошибок, допущенных в поправках серии 01 к Правилам № 101 ООН.
13. Представитель Европейской комиссии (ЕК) просил уточнить возможность внесения этих предложений в качестве исправлений, а не дополнений. Секретариат разъяснил, что исправление — это документ, выпущенный для исправления ошибки или ошибок в документе или публикации, которые уже выпущены. Далее он отметил, что подлежащие исправлению ошибки присутствовали в уже распространенных документах и что по этой причине они не могут рассматриваться в качестве исправления.
14. GRPE приняла предложения о внесении поправок в поправки серии 01 к Правилам № 101 ООН и поручила секретариату представить WP.29 и AC.1 документы ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/4 и GRPE-82-17 с поправками, содержащимися в приложении IV, для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2021 года в качестве проекта дополнения 10 к поправкам серии 01 к Правилам № 101 ООН.
15. Представитель МОПАП внес на рассмотрение документ GRPE-82-07 с предложением по поправкам к поправкам серий 06 и 07 к Правилам № 83 ООН, касающимся эквивалентности в отношении определения коэффициентов дорожной нагрузки. Представитель Испании задал вопрос о том, можно ли изменить формулировку подпункта 2, уточнив ее. Представитель МОПАП поддержал эту просьбу и заявил о намерении подготовить рабочий документ к следующей сессии GRPE в июне 2021 года.
16. Представитель МОПАП внес на рассмотрение документ GRPE-82-08 с предложением о поправках к поправкам серий 05 и 06 к Правилам № 83 ООН, касающихся альтернативных вариантов технических требований к топливу для испытаний типа IV. Председатель НРГ по программе измерения частиц (ПИЧ) поддержал это предложение и согласился с тем, что испытания с топливом E10 на самом деле представляют наихудший сценарий. Представитель МОПАП согласился с его мнением, отметив, что намерен подготовить соответствующий рабочий документ к следующей сессии GRPE.
17. Представитель ЕК кратко охарактеризовал документы ECE/TRANS/WP.29/2021/56 и ECE/TRANS/WP.29/2021/57 (соответственно вместе с документами GRPE-82-10 и GRPE-82-11 в качестве вариантов с отслеживанием изменений), которые были представлены к сессии WP.29 в марте 2021 года представителями ЕС и Японии в качестве поправок к Правилам № 154 ООН. В обоих документах предложены изменения для исправления некоторых ошибок, выявленных при разработке поправки 6 к ГТП № 15 ООН. GRPE приняла к сведению эти предложения по поправкам и поблагодарила Договаривающиеся стороны (ДС), участвовавшие в подготовке этих документов.
18. Представитель МОПАП внес на рассмотрение документы GRPE-82-19 и GRPE-82-37 в качестве лишь справочных текстов, нацеленных на уточнение некоторых положений Правил № 154 ООН. Представитель ЕК внес на рассмотрение

документ GRPE-82-38, в котором предлагаются поправки к документу GRPE-82-37. Представители Германии, Нидерландов, Франции и Швеции поддержали это предложение ЕК. Представитель Японии поддержал это предложение, подчеркнув, что для отражения этих разъяснений в Правилах № 154 ООН на предстоящих сессиях GRPE потребуется дополнительная дискуссия. Председатель и представитель от Японии выразили сожаление по поводу того, что уже не функционирует НРГ по ВПИМ, которая могла бы содействовать внесению предложений по поправкам в нормативные тексты, касающиеся ВПИМ. Председатель выразил готовность способствовать возобновлению деятельности НРГ по ВПИМ, как только появятся надлежащие ресурсы.

19. GRPE одобрила документ GRPE-82-38 и поручила секретариату загрузить «чистую» версию документа GRPE-82-38 в рубрику «Документы только для справочных целей» на веб-сайте GRPE.

20. Представитель МОПАП внес на рассмотрение документы GRPE-82-20 и GRPE-82-21 с предложением по поправкам к Правилам № 101 ООН, направленным на включение сокращенной процедуры испытаний НЕЕЦ для ПЭМ. Представитель ЕК просил предоставить больше времени для внутренних обсуждений, которое необходимо для формулирования позиции по этому предложению. Представитель МОПАП намерен внести это предложение в качестве рабочего документа на следующей сессии GRPE в июне 2021 года.

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

21. В GRPE не поступило никаких новых предложений для обсуждения по данному пункту повестки дня.

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

Документация: неофициальные документы GRPE-82-14 и GRPE-82-15

22. Председатель НРГ по ВРУВ представила доклад о ходе работы НРГ (GRPE-82-14), в котором содержится информация для GRPE о деятельности НРГ, проведенной за последнее время. Она сообщила, что ожидавшееся голосование в WP.29/AC.1 по предложению по новым правилам ООН, касающимся ВРУВ, которые были приняты GRPE в ходе ее сессии, состоявшейся в июне 2020 года (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/81, пункт 20), провести не удалось из-за сохраняющихся квадратных скобок, которые не удалось снять по причине дискуссии, проводящейся в Европейском союзе. Она не считает, что данная ситуация будет урегулирована на следующей сессии WP.29 в марте 2021 года.

23. Она отметила, что НРГ по ВРУВ рассматривает возможность сосредоточения усилий на подготовке этапа 2 разработки ГТП ООН с усовершенствованной методологией, с тем чтобы максимально полно представить более широкие условия применения. Она подтвердила заинтересованность в этом представителей США, ЕС, Японии, Китая, Канады, Индии, Республики Корея и, возможно, Австралии.

24. Представители Соединенного Королевства и Соединенных Штатов Америки поддержали данный подход и согласились с дальнейшими действиями. Представитель Австралии также пожелал подтвердить свою заинтересованность в участии в будущих усилиях по разработке этих ГТП ООН.

25. Председатель просил дать дополнительные разъяснения по поводу пересмотра разрешения на разработку ГТП ООН, касающихся ВРУВ, так как данная НРГ в настоящее время, как представляется, рассматривается на предмет нового направления работы. Председатель НРГ по ВРУВ подчеркнул, что потребуются дальнейшая дискуссия для официального пересмотра разрешения на разработку новых ГТП ООН, касающихся ВРУВ, и что, как он надеется, обновленная информация будет представлена GRPE на ее следующей сессии в июне 2021 года.

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/2021/6
неофициальные документы GRPE-82-22, GRPE-82-23
и GRPE-82-24

26. Представитель ЕК внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/6 с поправками, приведенными в документе GRPE-82-22, в котором предлагаются поправки серии 07 к Правилам № 49 ООН. Представитель ФЗД запросил разъяснения по поводу предложения об исключении из текста положений, касающихся бортовой диагностики (БД). Представитель ЕК сообщил, что вопрос об исключении положений о БД из Правил № 49 ООН рассматривался для приведения их в соответствие с действующим законодательством ЕС, но в итоге эти положения были сохранены. Он предложил рассмотреть возможность включения таких положений, возможно в Правила ООН № 0, в контексте всего транспортного средства, а не только аспектов, связанных с выбросами.

27. Председатель задал вопрос о том, обсуждается ли эта тема в НРГ по международному официальному утверждению типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС). Представитель ЕК заявил, что этот вопрос уже определен и должен быть рассмотрен НРГ по МОУТКТС. Специальный представитель GRPE в НРГ по МОУТКТС согласился инициировать дискуссию относительно включения в Правила № 0 ООН положений о БД и информации, касающейся ремонта и технического обслуживания (ИРТО).

28. GRPE приняла предложения по поправкам новой серии 07 к Правилам № 49 ООН и поручила секретариату представить WP.29 и AC.1 документы ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/6 и GRPE-82-22 с поправками, указанными в добавлении 1, для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2021 года в качестве проекта поправок серии 07 к Правилам № 49 ООН.

29. Представитель МОПАП внес на рассмотрение документы GRPE-82-23 и GRPE-82-24 с предложениями по некоторым поправкам к поправкам серий 06 и 05 к Правилам № 49 соответственно. Представитель ЕК потребовал дополнительных разъяснений по предложению о внесении в таблицу 7 изменений, в результате которых возникнет несоответствие с другими действующими национальными законодательствами. GRPE решила рассмотреть эти предложения после того, как заинтересованные стороны подготовят дополнительные обоснования.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/7
неофициальный документ GRPE-82-09-Rev.1

30. Представитель Японии внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/7 с изменениями, изложенными в документе GRPE-82-09-Rev.1. Представитель ЕК обратил внимание на пропущенную ошибку, исправление которой было внесено в документ GRPE-82-09-Rev.1 в ходе совещания.

31. GRPE приняла документы ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/7 и GRPE-82-09-Rev.1 с поправками, изложенными в добавлении 2 к настоящему докладу. GRPE также приняла технический доклад (на основе выдержек из документа ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/7), воспроизведенный в приложении V. GRPE поручила секретариату представить WP.29 и Исполнительному комитету Соглашения 1998 года (АС.3) добавление 2 и приложение V для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2021 года в качестве проекта поправки 4 к ГТП № 4 ООН.

С. Всемирные положения, касающиеся топливной экономичности большегрузных транспортных средств

32. Представитель МОПАП заявил, что деятельность по этой теме остается приоритетной для отрасли, и просил GRPE дать указания о дальнейших шагах с целью начала этой деятельности. Председатель предложил ДС выступить для изложения их мнения на этот счет.

33. Представитель ЕК отметил, что с того времени, когда этот вопрос рассматривался в последний раз, позиция ЕС не изменилась (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/80, пункты 36 и 37). Представитель США задал вопрос о том, является ли целью данной деятельности сокращение выбросов CO₂ или экономия топлива, с учетом того, что в ближайшем будущем могут появиться возможности для принятия в регионе стандартов на выбросы CO₂ для большегрузных транспортных средств. Председатель также подчеркнул, что, как ожидается, в ближайшем будущем потребуются другие нормативные документы в контексте альтернативных силовых агрегатов для большегрузных транспортных средств. В качестве примеров он упомянул о гибридных двигателях большой мощности и об определении запаса хода электрических грузовиков, отметив, что потребности в согласованных правовых положениях в данной связи становятся все более неотложными. Он выразил надежду на то, что в самое ближайшее время GRPE сыграет важную роль в этой области.

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/2021/8,
неофициальный документ GRPE-82-25

34. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/8 с поправками, указанными в документе GRPE-82-25, в котором содержится предложение о внесении поправок серии 03 в Правила № 24 ООН. После консультаций с другими службами ЕК, отвечающими за проведение испытаний на пригодность к эксплуатации на дорогах, представитель ЕК поддержал это предложение, подчеркнув также, что потребуются более глубокий пересмотр метода испытаний, в том числе и в случае транспортных средств малой грузоподъемности. Представитель Нидерландов поддержал это предложение и вызвался принять участие в любых последующих мероприятиях, проведение которых может потребоваться. Представитель МОПАП подтвердил, что МОПАП изучает аналогичные предложения по транспортным средствам малой грузоподъемности, которые будут представлены на рассмотрение GRPE на следующих сессиях.

35. GRPE одобрила предложение о внесении поправок в поправки серии 03 к Правилам № 24 ООН и поручила секретариату представить WP.29 и AC.1 документы ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/8 и GRPE-82-25 с поправками, содержащимися в приложении VI, для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2021 года в качестве проекта дополнения 6 к поправкам серии 03 к Правилам № 24 ООН.

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

36. Никаких новых предложений для обсуждения по данному пункту повестки дня в GRPE не поступало.

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

37. Никаких новых предложений для обсуждения по данному пункту повестки дня в GRPE не поступало.

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

Документация: неофициальные документы GRPE-82-29-Rev.1, GRPE-82-30 и GRPE-82-35

38. Представитель ЕК, являющийся председателем НРГ по ПИЧ, внес на рассмотрение документы GRPE-82-29-Rev.1 и GRPE-82-30, содержащие проект процедуры измерения количества частиц с отсекаемым диаметром менее 23 нм в лаборатории. Он отметил, что намерение НРГ по ПИЧ состоит в том, чтобы завершить разработку процедуры и представить текст, который можно было бы использовать в качестве справочного для применения в будущих нормативных документах. После рассмотрения в ходе сессии различных типов документации он заявил, что этот текст будет предложен в качестве проекта сводной резолюции на предстоящих сессиях GRPE.

39. Председатель НРГ по ПИЧ представил документ GRPE-82-35, содержащий доклад о ходе работы НРГ по ПИЧ. По вопросу о выбросах, не связанных с сжиганием топлива, он осветил основные итоги рабочего совещания по проблематике выбросов в результате износа тормозов, приуроченного к проведению сессии самой GRPE. Представитель ЕК согласился с тем, что наиболее эффективное решение, как и было отмечено на этом рабочем совещании, состояло бы в выработке целостного подхода к

проблематике выбросов, не связанных с сжиганием топлива, из всех источников, и заявил об одобрении первого этапа разработки методики, относящейся конкретно к испытанию на выбросы в результате торможения. Представитель СК отметил, что в его стране такой целостный подход планируется применить к выбросам, не связанным с сжиганием топлива, в контексте уже реализуемых специализированных проектов по этим вопросам.

40. Представитель Нидерландов запросил дополнительную информацию о сроках реализации исследовательских проектов по измерению объема выбросов в результате торможения, а также о том, каким образом итоги этих проектов будут отражены в деятельности НРГ по ПИЧ. Представитель СК отметил, что, как ожидается, первые результаты реализации текущих проектов измерения объемов выбросов в дорожных условиях при торможении станут известны в начале 2022 года, а последующие результаты — в 2023 году. Председатель подчеркнул важное значение рассмотрения реальных моделей для обеспечения высокой репрезентативности методики испытаний. Председатель НРГ по ПИЧ пояснил, что упрощенное испытание в лаборатории, предусмотренное НРГ по ПИЧ, позволит более оперативно получать результаты и что итоги применения других подходов к испытаниям можно было бы использовать на следующем этапе с перспективой изменения метода и сроков.

41. Председатель запросил дополнительную информацию об учете систем торможения большегрузных транспортных средств в рамках данного метода. Председатель НРГ по ПИЧ подтвердил намерение рассмотреть системы торможения большегрузных транспортных средств, причем вначале, возможно, в городских условиях. Он отметил, что в контексте тормозных систем большегрузных автомобилей методика, по всей вероятности, будет значительно изменена по сравнению с транспортными средствами малой грузоподъемности с учетом различных технологий, используемых в тормозных системах большегрузных автомобилей по сравнению с транспортными средствами малой грузоподъемности.

42. Председатель GRPE сообщил о дискуссии, прошедшей в ходе последней сессии WP.29/AC.2 по вопросу об осуществлении прав интеллектуальной собственности в рамках НРГ. Он сообщил, что ожидаются дальнейшие дискуссии, которые могут привести к включению некоторых конкретных положений в круг ведения НРГ.

43. И наконец, председатель НРГ по ПИЧ заявил, что он покинет должность председателя НРГ по ПИЧ на следующей сессии GRPE, и просил GRPE обратиться к руководству НРГ по ПИЧ с просьбой о выдвижении любого потенциального кандидата для занятия этой должности. Он подчеркнул, что новый председатель будет представлен GRPE на ее следующей сессии в июне 2021 года.

IX. Мотоциклы и мопеды (пункт 8 повестки дня)

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

44. В GRPE не поступало никаких новых предложений для дискуссии по данному пункту повестки дня.

В. 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) и 18 (бортовые диагностические (БД) системы для транспортных средств категории L) ООН

45. В GRPE не поступало никаких новых предложений для дискуссии по данному пункту повестки дня.

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

Документация: неофициальные документы GRPE-82-26-Rev.1 и GRPE-82-34

46. Председатель НРГ по ТЭТХ представил доклад о ходе работы (GRPE-82-34). В этом тексте содержится проект запроса о разрешении на разработку новых ГТП ООН, касающихся долговечности устройств последующей обработки для двух- и трехколесных автотранспортных средств (GRPE-82-26-Rev.1). Он также заявил, что эти новые ГТП ООН после завершения их разработки в перспективе могли бы быть перенесены в Правила ООН. Сотрудник секретариата задал вопрос о том, означает ли их перенос внесение изменений в Правила № 40 ООН либо включение текста в новые Правила ООН. Председатель НРГ по ТЭТХ заявил, что этот аспект все еще находится в стадии рассмотрения.

47. GRPE приняла документ GRPE-82-26-Rev.1 с поправками, содержащимися в приложении VII, и поручила секретариату представить его WP.29 и Исполнительному комитету Соглашения 1998 года (АС.3) для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2021 года в качестве проекта запроса на разрешение о разработке новых ГТП ООН, касающихся долговечности устройств последующей обработки для двух- и трехколесных автотранспортных средств.

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

А. ГТП ООН, касающиеся определения мощности электромобилей (ОМЭМ)

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

В. ГТП ООН, касающиеся долговечности бортовых аккумуляторных батарей

49. GRPE решила, что начиная со следующей сессии GRPE этот пункт повестки дня будет совмещен с пунктом 9 а).

С. Другая деятельность НРГ по ЭМОС

Документация: неофициальные документы GRPE-82-27, GRPE-82-33 и GRPE-82-36

50. Председатель НРГ по ЭМОС представил доклад о ходе работы группы (GRPE-82-36). Он изложил подробную информацию о последней деятельности группы в контексте долговечности бортовых аккумуляторов и внес на рассмотрение последний проект ГТП ООН (GRPE-82-27).

51. Председатель одобрил проделанную до настоящего времени работу, отметив ее амбициозность и инновационный характер. Представители Германии, Франции и Швеции также одобрили эту работу и информацию, изложенную председателем НРГ по ЭМОС, отметив, что будет трудно соблюсти первоначально указанные сроки.

52. Представитель МОПАП внес на рассмотрение документ GRPE-82-33, касающийся ее позиции в связи с ходом работы. Представитель ЕК поздравила все стороны с прогрессом, достигнутым за весьма непродолжительное время, и напомнила о позиции, занятой делегациями Канады, США и ЕС. Она также напомнила о важном значении своевременного внесения проекта ГТП ООН для некоторых заинтересованных сторон и поблагодарила председателя НРГ по ЭМОС за отражение точных данных о текущей ситуации в его докладе о ходе работы.

53. Председатель НРГ по ЭМОС в заключение упомянул о заинтересованности в подобном законодательстве таких субнациональных заинтересованных сторон, как Калифорнийский совет по воздушным ресурсам (КСВР), и о том, что наивысший приоритет НРГ по-прежнему состоит в разработке верной и своевременной процедуры.

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

Документация: неофициальный документ GRPE-82-28

54. Представитель МОПАП внес на рассмотрение документ GRPE-82-28 с указанием различий в определениях, содержащихся в последней поправке к ГТП № 15 ООН и в ОР.2. Далее он предложил различные варианты решения затронутой проблемы, а именно: а) исключить ОР.2, если она не будет учитываться, б) автоматически обновлять ОР.2 при обновлении правил ООН, с) рассматривать и устранять несоответствия на регулярной основе, d) распространить ее положения на транспортные средства других категорий.

55. Представитель Германии высказался за непрерывную разработку и учет положений ОР.2. Председатель напомнил, что ОР.2 имела ключевое значение для прежнего Председателя, и согласился с тем, что ОР.2 необходимо постоянно обновлять. Представитель ЕК напомнил о принятом на семьдесят седьмой сессии GRPE решении, которое так и осталось невыполненным (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/77, пункт 55).

56. GRPE поручила секретариату представить документ GRPE-82-28 в качестве рабочего документа, включая проект предложения по поправкам к ОР.2, в ходе следующей сессии GRPE в июне 2021 года.

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

Документация: неофициальный документ GRPE-82-12

57. Специальный представитель GRPE в НРГ по МОУТКТС внес на рассмотрение документ GRPE-82-12, касающийся включения в МОУТКТС правил, относящихся к компетенции GRPE. Он напомнил, что летом вступят в силу поправки серии 01 к Правилам № 154 ООН, которые в таком случае можно было бы включить в Правила № 0 ООН при их следующем обновлении в ходе сессии WP.29 в ноябре 2021 года, и что если данный процесс надлежит остановить, то для этого потребуются соответствующие действия GRPE.

58. Представитель ЕК просил внести разъяснения по поводу включения потенциальных правил ООН в Правила № 0 ООН и сроков их включения. Специальный представитель GRPE в НРГ по МОУТКТС внес разъяснения относительно развития данного процесса и запросил информацию о применимости поправок серии 01 к Правилам № 154 ООН в ЕС после их вступления в силу.

Представитель ЕК напомнил о конкретных положениях, включенных в Правила № 154 ООН, с тем чтобы не допустить их неправильного применения, и просил GRPE отложить включение Правил № 154 ООН в Правила № 0 ООН. Представитель Швейцарии поддержал эту просьбу.

59. GRPE просила специального представителя GRPE в НРГ по МОУТКТС направить запрос об исключении Правил № 154 ООН и предстоящих правил № [XXX], касающихся ВРУВ, из перечня потенциальных правил по этапу 2 разработки МОУТКТС. GRPE также поручила специальному представителю запросить у НРГ по МОУТКТС указания относительно того, каким образом можно было бы включить в Правила № 0 ООН положение, касающееся информации о ремонте и техническом обслуживании, а также и бортовой диагностике (см. пункт 0).

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

Документация: неофициальный документ GRPE-82-32

60. Председатель НРГ по качеству воздуха внутри транспортных средств (КВТС) представил доклад о ходе работы своей группы (GRPE-82-32). Он сообщил GRPE о прогрессе, достигнутом за последнее время, и об аспектах, согласованных в ходе последних совещаний НРГ.

61. GRPE признала прогресс, достигнутый НРГ по КВТС.

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

62. Представитель Нидерландов сообщил GRPE о своем намерении инициировать на предстоящих сессиях GRPE дискуссию по вопросу о соответствии в течение всего срока эксплуатации по аналогии с дискуссиями в контексте Евро 7/VII, проходящими на европейском уровне.

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

Документация: неофициальные документы GRPE-82-06-Rev.1 и GRPE-82-16

63. Председатель представил документ GRPE-82-06-Rev.1 в качестве пересмотренного перечня приоритетных задач GRPE, включающего последнюю информацию, о прогрессе, достигнутом в ходе нынешней сессии. В частности, Председатель поздравил GRPE и все заинтересованные стороны с оперативной разработкой поправок серии 07 к Правилам № 49 ООН. GRPE решила представить WP.29/AC.2 «чистую» версию документа GRPE-82-06-Rev.1 при поступлении соответствующего запроса.

64. Представитель МОПАП задался вопросом о том, а не следует ли включить в перечень приоритетных задач применение водородных силовых установок на транспортных средствах большой грузоподъемности (независимо от того, идет ли речь об использовании топливных элементов либо двигателей внутреннего сгорания), поскольку, как весьма вероятно, водороду будет отводиться существенная роль в энергоснабжении транспортных средств в будущем. Он также отметил, что вскоре могут быть пересмотрены соответствующие эксплуатационные требования.

65. Председатель согласился с тем, что в законодательстве, касающемся транспортных средств большой грузоподъемности с альтернативными типами силовых установок, имеются многочисленные лакуны в контексте энергопотребления и выбросов. Представитель Нидерландов в качестве примера сослался на стремительно обостряющуюся потребность в процедуре определения дальности хода

электромобилей большой грузоподъемности с точки зрения критериев отбора на предмет финансовых субсидий со стороны некоторых правительств. Представитель МОПАП также подчеркнул, что могут потребоваться процедуры определения мощности, так как новые концепции силовых установок зачастую отличаются от существующих.

66. Представитель ЕК предложил организовать специализированное рабочее совещание по вопросу о грядущих законодательных потребностях в контексте будущих силовых установок для транспортных средств большой грузоподъемности. Представитель МОПАП одобрил эту идею и выразил готовность принять участие в организации такого рабочего совещания при содействии и поддержке со стороны секретариата.

67. GRPE приветствовала эту инициативу и решила организовать такое рабочее совещание в рамках следующей сессии GRPE в июне 2021 года.

68. Представитель МОПАП внес на рассмотрение документ GRPE-82-16, касающийся потенциальных проблем, которые могут возникнуть в связи с применимостью правил № 83, 154 и [XXX] относительно ВРУВ ООН и взаимосвязью между ними. Представитель ЕК поблагодарила МОПАП за поднятие этого вопроса и подтвердила намерение рассмотреть эти аспекты, а также порядок проведения испытания на соответствия эксплуатационным требованиям в рамках различных документов. Она приветствовала участие всех заинтересованных сторон в поиске более рациональных способов внесения к следующей сессии GRPE предложений относительно решения, которое могла бы принять GRPE, и настоятельно призвала их к этому.

XVI. Прочие вопросы (пункт 15 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRPE-82-13 и GRPE-82-31-Rev.1

69. Представитель Австралии внес на рассмотрение документ GRPE-82-13, касающийся осуществляемого в его стране процесса консультаций по будущему законодательству, связанному с выбросами из транспортных средств малой и большой грузоподъемности. Представитель ЕК запросил некоторую информацию относительно использования последних поправок серии 07 (а не 06) к Правилам № 49 в будущем законодательстве о транспортных средствах большой грузоподъемности. Представитель Австралии уточнил, что поправки серии 06 к Правилам № 49 ООН на момент подготовки предложения являлись самыми последними поправками и что для изменения данной ситуации (по решению министра транспорта) потребуется инициация нового полномасштабного процесса.

70. Представитель ЕК задался вопросом о том, ожидается ли соответствующая реакция со стороны GRPE и заинтересованных сторон. Представитель Австралии заявил, что процесс консультаций предназначен главным образом для заинтересованных сторон внутри страны и что он был бы признателен за уведомление также о реакции международных заинтересованных сторон.

71. Представитель МОПАП напомнил, что Австралия не является Договаривающейся стороной Правил № 83 ООН, и спросил, изменится ли данная ситуация, если Австралия примет Правила № 83 ООН в рамках своего законодательства о выбросах. Представитель Австралии заявил, что Австралия в принципе станет Договаривающейся стороной Правил № 83 ООН, если они будут приняты в рамках этого законодательного процесса.

72. Представитель группы ЮТАК/СЕРАМ внес на рассмотрение документ GRPE-82-31-Rev-1, касающийся европейских программ «Грин НКАП» и «Зеленый индекс транспортных средств» (ЗИТ). Председатель просил эту группу вновь связаться с GRPE после достижения новых результатов. Представитель ЮТАК/СЕРАМ подтвердил, что новые результаты будут достигнуты в предстоящие месяцы и следующая обновленная информация может быть передана GRPE, когда она этого пожелает.

XVII. Предварительная повестка дня следующей сессии

A. Следующая сессия GRPE

73. Следующую сессию GRPE, включая совещания НРГ, планируется провести в качестве гибридного мероприятия (с физическим и дистанционным участием) с понедельника, 31 мая 2021 года (9 ч 30 мин) по пятницу, 4 июня 2021 года (16 ч 30 мин). Услуги по устному переводу будут обеспечиваться 3 июня 2021 года; это решение требует подтверждения.

B. Предварительная повестка дня следующей сессии самой GRPE

74. 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. Легкие транспортные средства:
 - a) Правила № 68 (измерение максимальной скорости, включая электромобили), 83 (выбросы загрязняющих веществ транспортными средствами M₁ и N₁), 101 (выбросы CO₂/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 экономии топлива для 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 (двигатели внедорожной подвижной техники) ООН.
7. Программа измерения частиц (ПИЧ).
8. Моциклы 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 бортовых аккумуляторов) ООН;
 - b) прочая 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

75. Неофициальные совещания, приуроченные к следующей сессии GRPE, как ожидается, будут проведены в виртуальном режиме до сессии GRPE.
76. 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-82-), распространенных до и в ходе сессии без официального условного обозначения

№.	(Автор) Название	Стадия
1r1	(Секретариат) Неофициальные совещания, приуроченные к сессии самой GRPE: расписание и ссылки на совещания в виртуальном режиме	B
2r2	(Секретариат) Предварительная аннотированная повестка дня	B
3r2	(Секретариат) Проект порядка рассмотрения пунктов	B
4	(Секретариат) Основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в июне и ноябре 2020 года	A
5	(Секретариат) Общая информация, восемьдесят третья сессия GRPE	A
6r1	(Председатель) Обновленный перечень приоритетных задач GRPE к восемьдесят второй сессии	A
7	(МОПАП) Предложение по новому дополнению к поправкам серий 06 и 07 к Правилам № 83 ООН	C
8	(МОПАП) Предложение по новому дополнению к поправкам серий 05 и 06 к Правилам № 83 ООН	C
9r1	(Япония) Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/7	B
10	(ЕК) Подробная информация о поправках, предложенных в документе ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/56	A
11	(ЕК) Подробная информация о поправках, предложенных в документе ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/57	A
12	(МОУТКТС) Обновленная информация, переданная Специальным представителем GRPE в МОУТКТС	A
13	(Австралия) Нормы выбросов загрязняющих веществ из транспортных средств малой и большой грузоподъемности, нацеленные на повышение чистоты воздуха	A
14	(ВРУВ) Доклад о ходе работы НРГ по ВРУВ	A
15	(ВРУВ) Самый последний проект ГТП, касающихся ВРУВ	C
16	(МОПАП) Ответ в контексте документа GRPE-82-06-Rev.1	A
17	(МОПАП) Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/4	B
18	(МОПАП) Обоснование к документу GRPE-82-17	A
19	(МОПАП) Ответ в контексте документов GRPE-82-10 и GRPE-82-11	A
20	(МОПАП) Предложение по сокращенной процедуре испытаний НЕЕЦ для ПЭМ в Правилах № 101 ООН	C
21	(МОПАП) Презентация по документу GRPE-82-20	A

№.	(Автор) Название	Стадия
22	(ЕК) Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/6	B
23	(МОПАП) Предложение по новому дополнению к поправкам серии 06 к Правилам № 49 ООН	C
24	(МОПАП) Предложение по новому дополнению к поправкам серии 05 к Правилам № 49 ООН	C
25	(МОПАП) Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/8	B
26r1	(ТЭТХ) Запрос о разрешении на разработку новых ГТП ООН, касающихся долговечности	B
27	(ЭМОС) Самый последний проект ГТП ООН, касающихся долговечности бортовых аккумуляторов	C
28	(МОПАП) Сопоставление ОР.2 и Правил № 15 ООН	D
29r1	(ПИЧ) Процедура измерения количества частиц с отсекаемым диаметром менее 23 нм для двигателей БМ	C
30	(ПИЧ) Пояснительная записка по процедуре измерения количества частиц с отсекаемым диаметром менее 23 нм для двигателей БМ	A
31r1	(ЮТАК/СЕРАМ) Презентация программы «Грин НКАП»	A
32	(КВТС) Доклад о ходе работы НРГ по КВТС	A
33	(МОПАП) Замечания относительно разработки ГТП, касающихся долговечности бортовых аккумуляторов	A
34	(ТЭТХ) Доклад о ходе работы НРГ по ТЭТХ	A
35	(ПИЧ) Доклад о ходе работы НРГ по ПИЧ	A
36	(ЭМОС) Доклад о ходе работы НРГ по ЭМОС	A
37	(МОПАП) Проект справочного документа GRPE, нацеленного на устранение двух опасений в контексте Правил № 154 ООН	A
38	(ЕК) Ответ ЕК в контексте документа GRPE-82-37	B

Примечания:

- A Рассмотрение GRPE завершено или документ подлежит замене.
- B Принят.
- C Подлежит дальнейшему обсуждению на основе пересмотренного предложения.
- D Подлежит распространению на сессии в июне 2021 года под официальным условным обозначением.

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 планом можно ознакомиться ниже:

<i>Дата</i>	<i>Время</i>	<i>Группа</i>	<i>Сокращение</i>
7 января 2021 года	12 ч 00 мин – 13 ч 00 мин	Общие выбросы в реальных условиях вождения	ВРУВ
8 января 2021 года	11 ч 30 мин – 14 ч 30 мин	Электромобили и окружающая среда	ЭМОС
8 января 2021 года	12 ч 00 мин – 15 ч 00 мин	Требования к экологическим и тяговым характеристикам транспортных средств категории L	ТЭТХ
11 января 2021 года	10 ч 30 мин – 12 ч 00 мин	Специальная группа экспертов по ВПИМ	–
11 января 2021 года	13 ч 00 мин – 16 ч 00 мин	Качество воздуха внутри транспортных средств	КВТС
13 января 2021 года	12 ч 00 мин – 16 ч 00 мин	Рабочее совещание по выбросам в результате торможения	ПИЧ

Приложение III

Перечень неофициальных рабочих групп, целевых групп и подгрупп GRPE

<i>Название (сокращение) (статус)</i>	<i>Председатель или сопредседатели</i>	<i>Секретари</i>	<i>Срок окончания мандата</i>
Требования к экологическим и тяговым характеристикам транспортных средств категории L (ТЭТХ) (группа)	Адольфо Перуджо, Adolfo.PERUJO@ec.europa.eu Синья Ямамура yamamura-s2zh@mlit.go.jp	Даниэла Левератто, d.leveratto@immamotorcycles.org	декабрь 2025 года
Электромобили и окружающая среда (ЭМОС) (группа)	Майкл Олечив, Olechiw.Michael@epamail.epa.gov Чэнь Чунмей (заместитель Председателя), chencm@miit.gov.cn Хаджиме Исии (заместитель Председателя), ishii@ntsel.go.jp	Эндрю Джиаллонардо, Andrew.Giallonardo@ec.gc.ca	июнь 2021 года
Программа измерения частиц (ПИЧ) (группа)	Джорджио Мартини, giorgio.martini@ec.europa.eu	Райнер Фогт, rvogt@ford.com	июнь 2021 года
Качество воздуха внутри транспортных средств (КВТС) (группа)	Андрей Козлов, a.kozlov@nami.ru Чон Сун Лим (заместитель Председателя), jongsoon@ts2020.kr	Андреас Вермайер, Andreas.Wehrmeier@bmw.de	ноябрь 2025 года
Общие выбросы в реальных условиях вождения (ВРУВ) (группа)	Панаджиота Дилара, Panagiota.DILARA@ec.europa.eu Синья Ямамура (заместитель Председателя), yamamura-s2zh@mlit.go.jp Чжунхун Пак (заместитель Председателя) pjhy98@korea.kr	Нориюки Ичикава (сосекретарь по техническим вопросам), noriyuki_ichikawa@mail.toyota.co.jp Джустино Манцо (сосекретарь по техническим вопросам), giustino.manzo@cnhind.com	январь 2021 года

Приложение IV

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/4

Приняты на основе документа GRPE-82-17 (см. пункт 14)

Новое дополнение к поправкам серии 01 к Правилам № 101 ООН

Приложение 7 — Добавление 2, пункт 1 изменить следующим образом:

«1. Введение

В настоящем добавлении излагается метод расчета общей дорожной нагрузки, который может использоваться по усмотрению изготовителя в том случае, если ~~транспортное средство утверждено в отношении выбросов на основании процедуры, предусмотренной в ГТП № 15 ООН~~ **дорожная нагрузка на транспортное средство определена в соответствии с процедурами ВПИМ, как это указано в ГТП № 15 ООН**».

Приложение 7~~b~~ — Добавление 2, пункт 2.1 изменить следующим образом:

«2.1 Расчет дорожной нагрузки согласно ВПИМ

Дорожную нагрузку на транспортное средство согласно ВПИМ определяют в соответствии с приложением 4 к ГТП № 15 ООН либо, если транспортное средство принадлежит к интерполяционному семейству, — в соответствии с пунктом 3.2.3.2.2 приложения 7 “Определение общей дорожной нагрузки на транспортное средство” с учетом входных параметров отдельного транспортного средства:

- a) испытательной массы транспортного средства¹, оснащенного стандартным оборудованием¹;
- b) значения КСК, определенного для соответствующего класса энергоэффективности шин в соответствии с таблицей A4/2 приложения 4 к ГТП № 15 ООН, либо, если шины на передней и задней осях относятся к различным классам по энергоэффективности, то в соответствии со средневзвешенным значением, рассчитанным по уравнению, приведенному в пункте 3.2.3.2.2.3 ~~приложения 7 приложения 47~~ к ГТП № 15 ООН;
- c) аэродинамического сопротивления транспортного средства, оснащенного стандартным оборудованием¹».

Приложение 7 — Добавление 2, пункт 2.2.4 a) iv) изменить следующим образом:

«iv) влияние различной глубины протектора шин:

$$F_{0n} = F_{0n}^3 \cdot TTD,$$

где используемый в формуле коэффициент *TTD* рассчитан в соответствии с пунктом 2.2.2».

¹ В соответствии с определением, содержащимся в ГТП № 15 ООН.

II. Обоснование

1. Согласование Правил № 83 ООН (приложение 4а, добавление 7b, пункт 1) с Правилами № 101 ООН (приложение 7, добавление 2, пункт 1); см. приложение 7, добавление 2, пункт 1. Вообще официальное утверждение транспортных средств на основании ГТП № 15 ООН не предоставляется, поэтому рекомендуется использовать текст Правил № 83 ООН.
2. Исправление неверной отсылки к приложению 4 вместо приложения 7 к ГТП № 15 ООН в пункте 2.1 b) добавления 2 к приложению 7.
3. При копировании методологии из регламента ЕС в формулу был ошибочно включен знак «.» вместо знака «-».
4. Это исправление было рассмотрено Объединенным исследовательским центром ЕС, который выступил разработчиком данной методологии.

Приложение V

Технический доклад по поправке 4 к ГТП № 4 ООН

Принят на основе документа ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/7 (см. пункт 31)

Технический доклад о разработке поправки 4 к ГТП № 4 ООН, касающимся всемирной согласованной процедуры сертификации двигателей большой мощности (ВСБМ)

I. Мандат

1. Поправка 4 к Глобальным техническим правилам (ГТП) № 4 была разработана представителем Японии для исправления ошибок, выявленных в нескольких формулах. Исполнительный комитет (АС.3) Соглашения 1998 года на своей сессии в ноябре 2007 года одобрил разрешение на разработку ГТП № 4 (ECE/TRANS/WP.29/АС.3/20).

II. Цели

2. Пункт 7.8.8, таблица 4

В таблице 4 во всех случаях решающим фактором является не совокупность всех условий, а каждое условие по отдельности. Иными словами, в той части, где указывается связь между условиями, необходимо заменить слово «и» словом «или».

3. Пункт 8.1.1

В уравнениях (15) и (16) неверно указано обозначение коэффициента. Объем отработавших газов, добавляемых при сгорании во влажном состоянии, должен быть выражен с помощью $k_{f,w}$, а не k_f .

4. Пункты 8.4.2.3 и 8.4.2.4

В уравнениях (35) и (36) сигма распространяется на всю часть уравнения, стоящую после этого символа. Поэтому часть уравнения, стоящая после сигмы, заключается в скобки.

5. Пункт 8.5.1.4

В формуле для определения массы потока коэффициент A_0 необходимо разделить на 60. Кроме того, коэффициент A_0 при стандартных условиях (273 К, 101,3 кПа) должен составлять 0,005692, а диаметр сужения SSV (d_V) должен измеряться в миллиметрах.

6. Пункт 8.5.2.3.1

В уравнении (59) необходимо добавить множитель 1/1000, чтобы скорректировать число знаков. В уравнениях (40) и (41) число знаков скорректировано правильно, и в уравнении (59) число знаков корректируется аналогичным образом.

7. Пункт 8.6.1

В тексте приводится неверная ссылка на уравнение. Необходимо дать ссылку на уравнение (60).

8. Пункт 9.5.4.1

Коэффициент расхода для SSV должен быть привязан к формуле расчета расхода потока по массе для SSV. Соответственно, в формулу добавляется коэффициент A_0 , разделенный на 60. Кроме того, диаметр сужения SSV (d_V) должен измеряться в миллиметрах.

Число Рейнольдса должно быть умножено на 60. Коэффициент A_l при стандартных условиях (273 К, 101,3 кПа) должен составлять 27,43831. Кроме того, в системе СИ коэффициент A_l должен быть выражен в килограммах (кг).

9. Приложение 3, пункт 1.3

На рис. 9 для пробоотборника для первичных отработавших газов используется обозначение SP1, а в тексте — SP. Соответственно, в тексте необходимо указать правильное обозначение SP1.

10. Приложение 3, пункт 2.1

В тексте для регулятора расхода используется обозначение FC1, а на рис. 12 — FC2. Соответственно, на рис. 12 необходимо указать правильное обозначение FC1.

11. Приложение 3, пункт 2.5

На рис. 16 и 17 для регулятора расхода пробы используется обозначение FC2, а в тексте — FC3. Соответственно, в тексте необходимо указать правильное обозначение FC2.

12. Приложение 4.2

В уравнении (100) знаменатель дроби должен стоять под знаком квадратного корня, определяющего стандартную погрешность. Эта ошибка была устранена в рамках исправления 1 к поправке 1 к ГТП № 4 ООН, что не было отражено при распространении поправки 3 к ГТП № 4 ООН. Соответственно, необходимо правильно отобразить это уравнение.

Приложение VI

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2021/8

Приняты на основе документа GRPE-82-25 (см. пункт 35)

Новое дополнение к поправкам серии 03 к Правилам № 24 ООН

I. Предложение

Включить новый пункт 1.1.4 следующего содержания:

«1.1.4 Эквивалентные официальные утверждения

Требования настоящих Правил считаются выполненными при наличии официального утверждения, предоставленного на основании поправок серии 06 и более поздних серий к Правилам № 49 ООН, в контексте выбросов видимых загрязняющих веществ. ~~В этом случае официальное утверждение на основании настоящих Правил дополнительно не требуется.~~ Согласно техническим требованиям, определенным в пункте 6, двигатели с воспламенением от сжатия и автотранспортные средства с двигателями с воспламенением от сжатия, официально утвержденные на основании настоящей серии поправок к Правилам № 49 ООН, не выделяют видимых загрязняющих веществ.

1.1.4.1 Применяются положения пунктов 6.1 и 24.1. Наряду с положениями, которые касаются знака официального утверждения и предусмотрены в Правилах № 49 ООН, применяются также положения в отношении указания коэффициента адсорбции в м^{-1} согласно пунктам 5.4.3, 5.4.4 и 23.4.3. Коэффициент адсорбции, применяемый в соответствии с положениями пункта 3 приложения 5 к настоящим Правилам, составляет $\text{XM} + 0,5$, где в данном случае XM равен нулю».

II. Обоснование

1. Правила № 24 ООН, ограничивающие выбросы видимого дыма во избежание плохой видимости на дороге, успешно применяются для целей официального утверждения типа в течение многих лет.

2. Однако двигатели, сертифицированные на основании Правил № 49 ООН с поправками серии 06 (соответствуют стандарту Евро VI), не имеют дыма. Они представляют собой либо двигатели с воспламенением от сжатия, оснащенные сажевым фильтром, либо двигатели с искровым зажиганием, которые в принципе не имеют дыма.

3. Двигатели с воспламенением от сжатия, оснащенные сажевым фильтром, даже в случае выхода из строя фильтра и/или наличия кода неисправности типа А или В в системе БД имеют выбросы дыма менее $0,5 \text{ м}^{-1}$ при испытании на свободное ускорение и почти нулевой выброс при испытании в устойчивом состоянии. Следует отметить, что допустимая производственная вариативность вместе с погрешностью измерения составляет $0,5 \text{ м}^{-1}$.

4. Необходимо пояснить, что сертификация двигателей на основании Правил № 49 ООН с поправками серии 06 не включает в себя сертификацию в соответствии с Правилами № 24 ООН, поэтому область применения должна быть скорректирована соответствующим образом.
5. Настоящая поправка не исключает применения Правил № 24 ООН для целей проверок на дорогах в отношении транспортных средств, тип которых официально утвержден на основании Правил № 49 ООН с поправками серии 06.

Приложение VII

Запрос о разрешении на разработку новых ГТП ООН, касающихся долговечности устройств последующей обработки для двух- и трехколесных транспортных средств

Принят на основе документа GRPE-82-26-Rev.1 (см. пункт 47)

I. Мандат и цели

1. В рамках Соглашения 1998 года и в контексте продолжающейся работы неофициальной рабочей группы (НРГ) по требованиям к экологическим и тяговым характеристикам транспортных средств категории L (ТЭТХ) главная цель настоящего предложения заключается в получении разрешения для НРГ по ТЭТХ на разработку новых ГТП ООН, касающихся долговечности устройств последующей обработки для двух- и трехколесных транспортных средств.

2. НРГ по ТЭТХ рассмотрит также вопрос о согласовании своих действий с работой, которую проводит НРГ по всемирной согласованной процедуре испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ), если это будет сочтено целесообразным, с тем чтобы обеспечить гармонизацию и избежать дублирования усилий.

II. Введение

3. Учреждение НРГ по ТЭТХ было одобрено WP.29 на его сессии в ноябре 2012 года (ECE/TRANS/WP.29/1099). Исполнительный комитет Соглашения 1998 года (АС.3) на своей сорок пятой сессии (10–13 ноября 2015 года) принял документ ECE/TRANS/WP.29/2015/113 (ECE/TRANS/WP.29/АС.3/36/Rev.1), содержащий предложение Европейского союза по внесению изменений в предложение о разработке поправок к Глобальным техническим правилам № 2 ООН и новым правилам, касающихся требований к экологической эффективности и тяговым характеристикам транспортных средств малой грузоподъемности (ECE/TRANS/WP.29/АС.3/36). В его основу был положен неофициальный документ WP.29-166-20, распространенный на 166-й сессии (ECE/TRANS/WP.29/1116, пункт 109). Срок действия мандата НРГ по ТЭТХ был продлен до декабря 2020 года.

4. Неофициальная рабочая группа (НРГ) по требованиям к экологическим и тяговым характеристикам транспортных средств категории L (ТЭТХ) запросила у GRPE продления своего мандата на второй рабочий период (до декабря 2025 года), обратившись к ней с просьбой одобрить круг ведения и правила процедуры НРГ по ТЭТХ (GRPE-81-23-Rev.1). GRPE на своей восьмьдесят первой сессии одобрила круг ведения НРГ по ТЭТХ (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/81).

5. В течение периода осуществления своего первого мандата НРГ по ТЭТХ успешно завершила работу над следующими техническими нормативными текстами (ГТП ООН):

- ГТП № 17 ООН: «Глобальные технические правила, касающиеся процедуры измерения для двух- или трехколесных механических транспортных средств с двигателем внутреннего сгорания в отношении выбросов картерных газов и выбросов в результате испарения». Введены в Глобальный регистр 17 ноября 2016 года 2016².

² <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29registry/ECE-TRANS-180a17e.pdf>.

- ГТП № 18 ООН: «Глобальные технические правила, касающиеся процедуры измерения для двух- или трехколесных транспортных средств в отношении бортовой диагностики». Введены в Глобальный регистр 17 ноября 2016 года³.
 - ГТП № 2 ООН: «Глобальные технические правила, касающиеся процедуры 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 4». Введена в Глобальный регистр 13 ноября 2019 года⁴.
 - Поправка 1 к ГТП № 18 ООН: «Глобальные технические правила, касающиеся процедуры измерения для двух- или трехколесных транспортных средств в отношении бортовой диагностики». Переход на систему БД II⁵. Она была принята WP.29 на его сто восемьдесят второй сессии (ноябрь 2020 года).
6. В течение периода осуществления своего первого мандата НРГ по ТЭТХ начала также работу над новыми ГТП ООН, касающимися испытаний на долговечность устройств последующей обработки для двух- и трехколесных транспортных средств.

III. Направления работы

7. НРГ по ТЭТХ запрашивает у АС.3 разрешение на разработку новых ГТП ООН, касающихся *долговечности устройств последующей обработки для двух- и трехколесных транспортных средств*. НРГ будет использовать результаты начального этапа работы, проделанной в рамках осуществления первого мандата НРГ.
8. Группа сосредоточит свою работу на следующих направлениях:
- a) создание первого сводного проекта ГТП ООН, касающихся долговечности, на основе Европейского регламента (см. ниже) и включение необходимых положений из других существующих правил, с тем чтобы обеспечить высокую согласованность технических правил;
 - b) рассмотрение сводного проекта в следующих целях:
 - i) выявление областей, где требуются технические усовершенствования;
 - ii) изучение областей, которые требуют пересмотра для их адаптации к региональным потребностям;
 - c) доработка проекта и его последующее представление на одобрение GRPE.
9. НРГ по ТЭТХ будет информировать GRPE о ходе разработки новых ГТП, представляя регулярные доклады на сессиях GRPE.

IV. Существующие правила

10. Аспекты долговечности устройств последующей обработки для двух- и трехколесных транспортных средств в настоящее время не регулируются никакими ГТП ООН или правилами ООН. Общеизвестно, что способность элементов и систем служить в течение длительного срока является ключевым фактором для минимизации воздействия на окружающую среду. Именно поэтому необходимо разработать

³ <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29registry/ECE-TRANS-180a18e.pdf>.

⁴ https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29registry/ECE-TRANS-180a2am4e_for_submission.pdf.

⁵ ECE/TRANS/WP.29/2020/129 и ECE/TRANS/WP.29/2020/130: Поправка 1 к ГТП № 18 ООН (системы бортовой диагностики (БД) для транспортных средств категории L) и технический доклад.

согласованные положения, касающиеся проверки соблюдения требований к долговечности.

11. Регламенты Европейского союза, касающиеся экологических характеристик двух- или трехколесных транспортных средств и квадрициклов (регламент (ЕС) № 168/2013 и дополняющие его правила⁶, — так называемый Евро 5) предусматривают процедуры испытаний и требования к долговечности устройств последующей обработки.

12. В Японии аспекты долговечности регулируются специальным регламентом «Процедура контроля за сертификацией типа транспортного средства, дополнительное правило 7: Процедура контроля за соблюдением требований в отношении долговечности».

13. Агентство по охране окружающей среды США рассматривает вопросы долговечности в своих правилах, касающихся эксплуатации мотоциклов на дорогах, а также в контексте определения коэффициента износа в рамках испытаний на выбросы в реальных условиях вождения⁷. Кроме того, Агентство учитывает вопросы долговечности применительно к транспортным средствам малой грузоподъемности⁸.

14. Стандарты Китайской Народной Республики включают испытания на долговечность типа V, которые проводятся отдельно для мотоциклов и мопедов⁹.

15. Правила Калифорнийского совета по охране воздушных ресурсов, касающиеся долговечности, содержатся в Калифорнийском своде правил (раздел 13, часть 1958 с)).

16. В ходе разработки ГТП ООН НРГ по ТЭТХ будет принимать во внимание существующие правила, с тем чтобы подготовить согласованные положения, касающиеся процедур испытаний и требований к испытаниям.

V. Сроки

17. Для нового мандата предлагаются нижеследующие ориентировочные сроки. План будет регулярно пересматриваться и обновляться с учетом хода работы и практической возможности соблюдения данного графика.

а) январь 2021 года: НРГ по ТЭТХ представляет график и рамки для запроса о получении мандата в GRPE;

б) июнь 2021 года: запрос на получение разрешения передается АС.3;

с) январь 2021 года — июнь 2021 года: НРГ по ТЭТХ продолжает подготовку и разработку ГТП ООН с учетом согласованных элементов;

д) июнь 2021 года: НРГ по ТЭТХ представляет обновленную информацию на совещании GRPE в июне 2021 года и первый проект (в виде неофициального документа) ГТП ООН для дальнейшего обсуждения и получения рекомендаций;

е) июнь 2021 года — октябрь 2021 года: НРГ по ТЭТХ завершает работу над ГТП и готовит официальный (рабочий) документ, содержащий ГТП, для представления GRPE;

⁶ ДЕЛЕГИРОВАННЫЙ РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 134/2014 КОМИССИИ от 16 декабря 2013 года, который дополняет регламент (ЕС) № 168/2013 Европейского парламента и Совета, касающийся экологических требований и требований к характеристикам силовых установок, и вносит изменения в приложение V данного регламента.

⁷ Свод федеральных правил США, раздел 40, часть 86 (86.419, 86.426, 86.427 и 86.432).

⁸ Процедуры, касающиеся долговечности, применительно к выбросам для новых автомобилей малой грузоподъемности, легких грузовых автомобилей и большегрузных транспортных средств. 17 января 2006 года. Свод федеральных правил США, раздел 40, часть 86; 71 ФП 2809.

⁹ GB 14622-2016 «Пределные значения и методы измерения для выбросов мотоциклами» и GB 18176-2016 «Пределные значения и методы измерения для выбросов мопедами».

f) январь 2022 года: НРГ по ТЭТХ представляет GRPE текст ГТП ООН и просит одобрить его с целью передачи на рассмотрение WP.29 и AC.3.
