



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

Сто восемьдесят седьмая сессия

Женева, 21–24 июня 2022 года

Пункт 14.1 предварительной повестки дня

**Рассмотрение АС.3 проектов ГТП ООН и/или проектов поправок
к введенным ГТП ООН, если таковые представлены,
и голосование по ним: предложение по новым ГТП ООН****Предложение по техническому докладу о разработке
новых ГТП № [XX] ООН, касающихся процедуры
измерения для двух- и трехколесных транспортных
средств с двигателем внутреннего сгорания в отношении
долговечности устройств ограничения загрязнения****Представлено Рабочей группой по проблемам энергии
и загрязнения окружающей среды***

Воспроизведенный ниже текст обсуждался Рабочей группой по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) на ее восемьдесят пятой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/85, п. 52). Он представляет собой технический доклад, сопровождающий предложение по ГТП № [XX] ООН, касающимся долговечности (ECE/TRANS/WP.29/2022/106). Этот текст передается Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Исполнительному комитету (АС.3) Соглашения 1998 года для рассмотрения на их сессиях в июне 2022 года.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2022 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2022 год (A/76/6 (часть V, разд. 20), п. 20.76), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Мандат

1. Новые Глобальные технические правила (ГТП) ООН, касающиеся долговечности, были разработаны неофициальной рабочей группой (НРГ) по требованиям к экологическим и тяговым характеристикам транспортных средств категории L (ТЭТХ). Исполнительный комитет (АС.3) Соглашения 1998 года на своей сессии в июне 2021 года утвердил разрешение на разработку новых глобальных технических правил ООН (ГТП ООН), касающихся долговечности устройств последующей обработки для двух- и трехколесных транспортных средств (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/58).

II. Цели

2. Основная цель вышеуказанного разрешения заключается в разработке требований и/или процедур испытаний в рамках Соглашения 1998 года и достижении синергии с правилами ООН, прилагаемыми к Соглашению 1958 года, по вопросу долговечности устройств последующей обработки для двух- и трехколесных транспортных средств. По мере возможности предусматривается разработка общих требований в виде одного или нескольких правил ООН и одного или нескольких ГТП ООН, а также соответствующих поправок и/или дополнений.

3. Обсуждения начались с согласования процедур испытаний для двухколесных транспортных средств, оснащенных обычным двигателем внутреннего сгорания, а в итоге предметом рассмотрения стали и трехколесные транспортные средства, а также оба типа транспортных средств, работающих на альтернативном топливе.

4. Сфера обсуждения не распространялась на четырехколесные транспортные средства.

5. НРГ по ТЭТХ сосредоточила свою работу на следующих направлениях:

a) подготовка — на основе Регламента Европейского союза (см. ниже) — первого сводного проекта ГТП ООН, касающихся долговечности, с включением необходимых положений из других существующих правил в порядке обеспечения высокой степени технической согласованности итоговых правил;

b) рассмотрение сводного проекта в следующих целях:

i) выявление областей, требующих технических усовершенствований;

ii) изучение областей, требующих пересмотра, для их адаптации с учетом потребностей регионов;

c) доработка проекта и его последующее представление на одобрение WP.29.

III. Технические соображения

A. Введение

6. Производство двух- и трехколесных транспортных средств, относящихся к области применения настоящих Глобальных технических правил (ГТП ООН), носит глобальный характер, и предприятия-изготовители реализуют свою продукцию во многих странах мира. Договаривающиеся стороны Соглашения 1998 года решили, что в качестве одного из путей улучшения в международном масштабе качества атмосферного воздуха надлежит приступить к разработке требований к экологическим характеристикам двух- и трехколесных автотранспортных средств категории 3.

7. Цель настоящих ГТП ООН состоит в том, чтобы обеспечить меры в поддержку всемирного согласования законодательства, касающегося официального утверждения и сертификации транспортных средств малой грузоподъемности, для повышения

затратоэффективности испытаний экологических характеристик, снятия торговых барьеров, уменьшения общей сложности глобальных норм, устранения потенциальных коллизий и противоречащих друг другу требований и улучшения качества воздуха.

8. 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) цель настоящего документа — предложить новые ГТП ООН, касающиеся процедуры измерения для двух- и трехколесных транспортных средств с двигателем внутреннего сгорания в отношении долговечности устройств ограничения загрязнения.

9. НРГ по ТЭТХ учитывала также необходимость согласования своих действий с работой, которую ведет 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.

10. В основе настоящих ГТП ООН лежит деятельность НРГ по ТЭТХ, которая провела свое первое совещание в ходе шестьдесят пятой сессии GRPE в январе 2013 года, а также первоначальное предложение Европейского союза (ЕС, представленного Европейской комиссией (ЕК)).

В. Справочная информация процедурного характера

11. В ходе шестьдесят третьей и шестьдесят четвертой сессий GRPE в январе и июне 2012 года и сто пятьдесят седьмой сессии WP.29 в июне 2012 года ЕС выступил с инициативой и объявил о своем намерении учредить рабочую группу.

12. Разрешение на разработку вышеуказанных ГТП ООН было запрошено на шестьдесят второй сессии GRPE в январе 2021 года, в документе GRPE-82-26-Rev.1, который был представлен для принятия на сто восемьдесят четвертой сессии WP.29 в июне 2021 года в качестве документа ECE/TRANS/WP.29/2021/81.

13. На восемьдесят пятой сессии GRPE в январе 2022 года для принятия было внесено официальное предложение по этим новым ГТП ООН (ECE/TRANS/WP29/GRPE/2022/7). Впоследствии было подготовлено предложение для представления на сессии WP.29 в июне 2022 года на предмет принятия Исполнительным комитетом Соглашения 1998 года (АС.3).

14. Технические требования, приведенные в настоящих ГТП ООН, являются результатом текущей разработки типов и процедур испытаний и проводимого на глобальном уровне обсуждения аспектов согласования. Окончательный текст ГТП ООН представлен в разделе II настоящего документа.

С. Нормативные положения и международные добровольные стандарты, использовавшиеся в качестве источников

1. Источники технической информации, использовавшиеся при разработке настоящих ГТП ООН

15. При первоначальной разработке настоящих ГТП ООН, касающихся долговечности устройств ограничения загрязнения, в качестве источников технической информации использовались нижеследующие законодательные акты и технические стандарты по испытаниям типа V, содержащие соответствующие требования, применимые к транспортным средствам малой грузоподъемности:

- a) ЕЭК ООН:
 - i) поправки серии 01 к Правилам № 40 ООН (Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения мотоциклов с двигателями с

принудительным зажиганием в отношении выделяемых двигателем загрязняющих выхлопных газов);

ii) поправки серии 07 к Правилам № 83 ООН (Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении выбросов загрязняющих веществ в зависимости от требований к моторному топливу).

b) Нормативные положения, применяемые в Китае:

i) GB 14622-2016 «Предельные значения и методы измерения для выбросов мотоциклами» (Китай IV);

ii) GB 18176-2016 «Предельные значения и методы измерения для выбросов мопедами» (Китай IV).

c) Нормативные положения, применяемые в ЕС:

i) Регламент (ЕС) № 168/2013, принятый в 2013 году, с изменениями, внесенными на основании регламентов (ЕС) № 2019/129 и № 2020/1694, и делегированный акт о требованиях к экологическим и тяговым характеристикам;

ii) Регламент (ЕС) № 134/2014 (РТЭТХ) с изменениями, внесенными на основании регламентов (ЕС) № 2016/1824 и № 2018/295, в котором оговариваются технические условия и устанавливаются процедуры испытания на соответствие экологическим характеристикам.

d) Нормативные положения, применяемые в Индии:

i) MoSRT&H/CMVR/TAP-115/116, Централизованные правила № 115, касающиеся механических транспортных средств, и Стандарт 137 для автомобильной промышленности, часть 1;

ii) уведомления, публикуемые в официальном вестнике правительства Индии: GSR 889 (E) от 19.09.2016 и GSR 881 (E) от 26.11.2019.

e) Нормативные положения, применяемые в Японии:

i) Закон о дорожных транспортных средствах, статья 41 «Системы и устройства для механических транспортных средств»;

ii) Правила безопасности для дорожных транспортных средств, статья 31 «Устройства ограничения выбросов»;

iii) Процедура контроля за сертификацией типа транспортного средства, дополнительное правило 7: «Процедура контроля за соблюдением требований в отношении долговечности».

f) Нормативные положения, применяемые в Соединенных Штатах Америки:

i) Свод федеральных правил США (СФП), раздел 40, часть 86, подразделы E и F;

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

g) Стандарты ИСО:

i) ISO 11486 (Мотоциклы — Метод регулировки бегового барабана);

ii) ISO 4164 (Мопеды — Методика испытания двигателей — Полезная мощность);

iii) ISO 4106 (Мотоциклы — Методика испытания двигателей — Полезная мощность);

- iv) ISO 7116 (Мопеды — Метод измерения максимальной скорости);
- v) ISO 7117 (Мотоциклы — Метод измерения максимальной скорости).

16. Большинство этих правил действуют на протяжении уже многих лет, однако предписываемые ими методы измерения значительно различаются. Экспертам по техническим вопросам было известно об этих требованиях, и они обсуждали их в ходе своих рабочих совещаний. Поэтому НРГ по ТЭТХ сочла, что в порядке обеспечения возможности определить реальное воздействие двух- и трехколесного автотранспорта на окружающую среду (с точки зрения выбросов загрязняющих веществ с отработавшими газами и энергоэффективности) процедура испытания и, следовательно, ГТП № 2 ООН должны отражать современные реальные условия эксплуатации транспортных средств.

IV. Разработка ГТП ООН, касающихся долговечности

A. Проблемы

17. Поправка 5 к ГТП № 2 ООН объединяет испытания типов I, II и VII, связанные с выбросами загрязняющих веществ и CO₂ с отработавшими газами, и дополняется настоящими ГТП ООН, касающимися требований в отношении долговечности устройств ограничения загрязнения.

18. На момент разработки первоначальной версии ГТП № 2 ООН требования к долговечности (испытание типа V) выходили за рамки мандата неофициальной группы по ВЦИМ. Однако в настоящем документе Договаривающимся сторонам со всей определенностью разрешается изложить требования в отношении долговечности и/или положения о сроке эксплуатации в рамках своего национального или регионального законодательства в связи с предельными значениями выбросов, установленными в ГТП № 2 ООН. Настоящие ГТП ООН, касающиеся долговечности, вводят согласованную процедуру испытаний на долговечность устройств ограничения загрязнения для транспортных средств малой грузоподъемности (испытание типа V) в порядке дополнения требований к экологическим характеристикам, изложенных в поправке 5 к ГТП № 2 ООН. Для целей глобального согласования испытаний типа V были определены следующие важные элементы:

- a) ездовые циклы;
- b) требования к испытываемому транспортному средству;
- c) испытательные пробеги;
- d) процедуры проверки долговечности при сокращенном накоплении пробега;
- e) периодичность и порядок проведения испытаний типа I на выбросы;
- f) ссылка на единое всемирное согласованное испытание типа I (ВЦИМ) для проверки уровней выбросов с отработавшими газами во время накопления пробега и после его завершения и сопоставления их с предельными нормами выбросов, установленными в поправке 5 к ГТП № 2 ООН;
- g) положения, предусматривающие охват современных конфигураций силовых агрегатов, например гибридных электроприводов.

B. Применимость

19. НРГ по ТЭТХ, руководствуясь утвержденным положением о ее круге ведения, подготовила ГТП ООН для автотранспортных средств, относящихся к области применения настоящих ГТП ООН, в рамках Соглашения 1998 года, а также для двух- и трехколесных транспортных средств — в рамках Соглашения 1958 года.

В соответствии с утвержденным положением о круге ведения разработка ГТП ООН и правил, касающихся ТЭТХ, будет осуществляться как можно более согласованным образом.

С. Область применения

20. НРГ по ТЭТХ подробно обсудила типы транспортных средств, которые следует включить в область применения настоящих ГТП ООН. Одна из задач группы состояла в том, чтобы сначала обсудить основные требования в отношении двухколесных транспортных средств, а затем рассмотреть вопрос о том, следует ли применять эти требования к трехколесным транспортным средствам. В частности, обсуждался вопрос о том, следует ли включать классификационные критерии, приведенные в пункте 2 Специальной резолюции № 1 (СпР.1) и относящиеся к транспортным средствам категории 3, в подробной форме или же прибегнуть к более общим формулировкам, например «двух- и трехколесные транспортные средства», что обеспечит большую гибкость и возможность согласования с существующими в тех или иных странах классификациями трехколесных транспортных средств.

21. НРГ по ТЭТХ обсудила возможные способы включения трехколесных транспортных средств в область применения настоящих ГТП ООН с учетом того факта, что СпР.1 содержит рекомендуемые классификационные критерии для транспортных средств категории 3, которые, возможно, необходимо будет обновить с учетом технического прогресса. В итоге было решено включить в пункт 2 ГТП ООН транспортные средства «категории 3», поместить ссылку на СпР.1 в сноску и сделать следующее заявление в отношении классификации трехколесных транспортных средств:

«В отношении трехколесных транспортных средств категории 3-4 или 3-5 Договаривающиеся стороны соглашаются с тем, что при классификации транспортного средства должны учитываться как минимум следующие критерии:

а) в положении, соответствующем прямолинейному движению — механические транспортные средства с двумя колесами, расположенными на одной прямой, и оснащенные коляской; или

б) механические транспортные средства, имеющие сиденье седельного типа, рулевое управление в виде рукояточного руля и три колеса, с открытой конструкцией со стороны водительского сиденья».

22. При необходимости Договаривающиеся стороны могут включить в область применения настоящих ГТП другие типы трехколесных транспортных средств в целях приведения их в соответствие с используемыми в тех или иных странах классификациями трехколесных транспортных средств.

Д. Определения

23. Определения, используемые в рамках настоящих ГТП ООН, максимально согласованы с определениями, используемыми в международном законодательстве и составленными Группой по разработке определений силовых установок транспортных средств (ОСУТС) под эгидой GRPE с целью упорядочения определений силовых агрегатов, используемых на глобальном уровне, а также в рамках регионального законодательства, как это указано в главе С.1.

Е. Требования

24. Что касается испытания типа V, то ГТП ООН содержат следующие элементы:

а) три различные процедуры испытания на долговечность по усмотрению изготовителя: фактические испытания на долговечность с полным накоплением

пробега, фактические испытания на долговечность с частичным накоплением пробега и математическая процедура определения долговечности;

b) два альтернативных — выбираемых по усмотрению изготовителя — ездовых цикла для накопления пробега, включая процедуры выдерживания:

i) стандартный дорожный цикл (СДЦ-ТСкL) на основе ВЦИМ; и

ii) одобренный цикл наезда километража (ОЦНК); для получения справочной информации см. дополнительные сведения в СФП США, раздел 40, часть 86;

c) разделение испытательных пробегов на две группы: отвечающие основным требованиям, т. е. требованиям всех Договаривающихся сторон, и отвечающие альтернативным требованиям, что позволяет Договаривающимся сторонам устанавливать для своих регионов сокращенные пробеги;

d) стандартный стендовый цикл, который должен проводиться в течение периода времени, рассчитанного по уравнению ВСС. Описание ССЦ приведено в приложении 4;

e) разъяснения, касающиеся порядка и периодичности проведения испытаний типа I на выбросы, и критерии соответствия для всех трех процедур испытаний.

Ф. Эксплуатационные требования

25. Испытание типа V представляет собой комбинацию накопления пробега в рамках предписанного цикла испытаний и проверки уровня выбросов с отработавшими газами во время накопления пробега и после его завершения в соответствии с требованиями испытания типа I. В качестве альтернативного варианта результат испытания типа V можно получить путем умножения результатов испытания типа I на коэффициент ухудшения (КУ). Эксплуатационные характеристики двух- и трехколесных транспортных средств во время и после завершения испытания типа V должны отвечать критериям, изложенным в пункте 7 поправки 5 к ГТП № 2 ООН.

Г. Коммерческое и эталонное топливо

26. Что касается испытания типа V, то НРГ по ТЭТХ рассмотрела возможность использования для накопления пробега типового коммерческого топлива, а для проверок в рамках испытания типа I — типового эталонного топлива. НРГ по ТЭТХ решила использовать те же виды коммерческого и эталонного топлива, что и указанные в поправке 5 к ГТП № 2 ООН. Имеющееся в продаже топливо, подлежащее использованию для накопления пробега, указано в пункте 6 приложения 5 к настоящему ГТП ООН, а эталонное топливо для испытания типа I надлежит выбирать из перечня, приведенного в добавлении 2 к приложению 4 поправки 5 к ГТП № 2 ООН.

27. Основные эксплуатационные требования, вводимые в пункте 7 поправки 5 к ГТП № 2 ООН, основаны на использовании эталонного топлива, указанного в добавлении 2 к приложению 4 поправки 5 к ГТП № 2 ООН. Использование этого унифицированного эталонного топлива для определения соответствия основным предельным значениям выбросов, приведенным в пункте 7 поправки 5 к ГТП № 2 ООН, считается одним из идеальных условий обеспечения воспроизводимости результатов предписанного правилами испытания на выбросы, и Договаривающимся сторонам настоятельно рекомендуется использовать такое топливо при проведении испытаний на соответствие установленным требованиям.

28. В целях обеспечения соблюдения основных эксплуатационных требований, изложенных в пункте 7 поправки 5 к ГТП № 2 ООН, Договаривающиеся стороны

могут продолжать использовать эталонные виды топлива, распространенные в настоящее время в их странах, при условии, что будет доказана их эквивалентность эталонному топливу, указанному в добавлении 2 к приложению 4 поправки 5 к ГТП № 2 ООН, в плане выбросов.

29. Альтернативные эксплуатационные требования, изложенные в пункте 7 поправки 5 к ГТП № 2 ООН, могут применяться при использовании соответствующих эталонных видов топлива.

Н. Нормативное воздействие и экономическая эффективность

30. Ожидаемые выгоды.

В настоящее время изготовители двух- и трехколесных транспортных средств все чаще ориентируются на мировой рынок. Расходы на проведение испытаний и другие производственные издержки возрастают в той мере, в какой изготовители вынуждены проектировать существенно различающиеся модели для обеспечения соответствия различным требованиям в отношении выбросов и методам измерения CO₂ и расхода топлива/потребления энергии. С экономической точки зрения целесообразнее было бы по мере возможности использовать аналогичную процедуру испытания во всем мире для подтверждения удовлетворительного уровня экологических характеристик этих транспортных средств до их поступления на рынок. Предполагается, что предусмотренные настоящими ГТП ООН процедуры испытания позволят изготовителям применять единую программу испытаний во всех странах и тем самым уменьшить объем ресурсов, задействованных для испытания транспортных средств. Это обеспечит экономию средств не только для изготовителей, но и — что более важно — для потребителей и компетентных органов. Вместе с тем разработка программы испытаний исключительно для решения экономических вопросов не полностью соответствует мандату, предоставленному в начальный момент работы над настоящими ГТП ООН. Кроме того, надлежащая программа испытаний способствует усовершенствованию методов испытания транспортных средств, полнее отражает нынешние условия их эксплуатации и охватывает самые последние и перспективные технологии изготовления силовых агрегатов, виды топлива и методы снижения уровня выбросов отработавших газов.

И. Потенциальная рентабельность

31. По причине отсутствия на момент подготовки настоящих ГТП ООН необходимых данных провести всесторонний анализ отдачи от проведения предусмотренных в настоящем документе типов испытаний не представляется возможным. Отчасти это объясняется тем, что установлены далеко не все предельные значения и нет четкого понимания, в какой мере Договаривающиеся стороны согласятся с предлагаемым обновлением процедур испытаний. Конкретные показатели рентабельности могут весьма различаться в зависимости от национальных или региональных экологических потребностей и ситуации на рынке. Хотя в данном случае никаких расчетов не приводится, техническая группа полагает, что ожидаемый оправданный рост издержек, связанный с введением настоящих ГТП ООН, будет компенсирован конкретными и значительными преимуществами. Наконец, возможность проводить испытания не только всех двух-, но также трехколесных транспортных средств по динамичному и приближенному к реальным условиям эксплуатации лабораторному циклу испытаний на выбросы позволит гораздо точнее отразить фактические экологические параметры легких автотранспортных средств, в том числе с точки зрения результатов замеров выбросов загрязняющих веществ и энергоэффективности, и тем самым поможет сократить разрыв между заявляемыми и фактическими экологическими показателями, реально отмечаемыми сегодня в различных странах мира.

V. Конкретные вопросы по ГТП ООН, касающиеся долговечности

A. Категории, подпадающие под область применения

32. НРГ по ТЭТХ провела тщательное изучение вопроса о том, какие именно категории мотоциклов и мопедов, которые в Соглашении 1958 года именуются транспортными средствами категории L, должны быть включены в область применения настоящих ГТП ООН.

33. Япония первоначально предложила указать только двухколесные транспортные средства, поскольку для их испытания в рамках ГТП № 2 ООН уже предусмотрена соответствующая процедура (поправка 4 ограничивается лишь двухколесными транспортными средствами). В ответ на просьбу Индии разработать процедуру испытания для трехколесных транспортных средств и просьбу ЕС и США включить также трехколесные транспортные средства, как это уже предусмотрено в их национальных правилах, МАЗМ разработала предложение о распространении области применения ГТП № 2 ООН также на трехколесные транспортные средства (в поправке 5), что дает возможность распространить на такие категории транспортных средств и область применения настоящих ГТП ООН, касающихся долговечности. При условии распространения на трехколесные транспортные средства ГТП № 2 ООН Япония впоследствии могла бы также согласиться на распространение на такие транспортные средства и настоящих ГТП ООН.

34. Китай тоже согласился распространить область применения настоящих ГТП ООН на трехколесные транспортные средства.

35. Поскольку все оговорки были сняты, в итоге было решено включить в настоящие ГТП ООН и тот тип трехколесных транспортных средств, который описан в регламенте по «Евро 5», принимая также во внимание предложение МАЗМ включить трехколесные транспортные средства в поправку 5 к ГТП № 2 ООН, разработка которой велась на тот момент, с тем чтобы сохранить согласованность этих двух ГТП.

36. В отношении четырехколесных транспортных средств (L6, L7) — учитывая, что подобное расширение области применения не предусмотрено для ГТП № 2 ООН, а область применения ГТП № 17 не охватывает такие транспортные средства, а включает лишь трехколесные транспортные средства (L1, L2, L3, L4, L5), — Япония предложила сделать соответствующее дополнение факультативным для Договаривающихся сторон.

37. Договаривающиеся стороны решили не включать в ГТП четырехколесные транспортные средства.

38. Итог: область применения охватывает двух- и трехколесные транспортные средства.

39. Поскольку в ГТП № 2 ООН заложена возможность использования — по усмотрению ДС — класса 0, то было решено добавить эту опцию и в новые ГТП ООН, касающиеся долговечности, согласно предложению Японии.

B. Виды топлива, подпадающие под область применения

40. Что касается испытания типа V, то НРГ по ТЭТХ рассмотрела возможность использования для накопления пробега типового коммерческого топлива, а для проверок в рамках испытания типа I — типового эталонного топлива.

41. НРГ по ТЭТХ тщательно рассмотрела виды топлива, подлежащие включению в область применения, обсудив вопрос, следует ли включать в нее только традиционный(ое) бензин и дизельное топливо или же добавить также альтернативные виды топлива.

42. Япония изначально предлагала учитывать те же виды топлива, что и в действующей на тот момент редакции ГТП № 2 ООН (с поправкой 4), а именно бензин и дизельное топливо. В ответ на просьбу Индии и ЕК включить также альтернативные виды топлива и на предложение ЕК о компромиссном решении по их добавлению в качестве варианта, оставляемого на усмотрение ДС, Япония согласилась на внесение этих видов топлива, если об этом будут ходатайствовать и другие ДС, при условии, что они будут параллельно включены в область применения ГТП № 2 ООН. НРГ по ТЭТХ в итоге согласилась включить альтернативные виды топлива как в намечаемую поправку 5 к ГТП № 2 ООН, так и в ГТП, касающиеся долговечности, в качестве варианта, оставляемого на усмотрение ДС.

43. Итог: было согласовано включение бензина, дизельного топлива и — в качестве варианта, оставляемого на усмотрение ДС, — альтернативных видов топлива. Виды топлива, перечисленные в настоящих ГТП ООН, касающихся долговечности, были приведены в соответствие с топливами, фигурирующими в поправке 5 к ГТП № 2 ООН. Альтернативные виды топлива указаны в дополнении 2 к приложению 4 поправки 5 к ГТП № 2.

44. В отношении эталонного топлива Япония предложила разрешить Договаривающимся сторонам — в качестве варианта, оставляемого на их усмотрение, — использовать альтернативные виды топлива, указанные в поправке 5 к ГТП № 2 ООН, аналогично требованиям ГТП № 15, касающихся ВПИМ; см. DUR-10-01. НРГ по ТЭТХ согласилась с этим.

45. НРГ по ТЭТХ решила использовать те же виды коммерческого и эталонного топлива, что и указанные в поправке 5 к ГТП № 2 ООН. Коммерческое топливо, подлежащее использованию для накопления пробега, указано в пункте 6 приложения 5 к настоящему ГТП ООН, а эталонное топливо для испытания типа I надлежит выбирать из перечня, приведенного в добавлении 2 к приложению 4 поправки 5 к ГТП № 2 ООН.

46. Основные эксплуатационные требования, вводимые в пункте 7 поправки 5 к ГТП № 2 ООН, основаны на использовании эталонного топлива, указанного в добавлении 2 к приложению 4 поправки 5 к ГТП № 2 ООН. Использование этого унифицированного эталонного топлива для определения соответствия основным предельным значениям выбросов, приведенным в пункте 7, считается одним из идеальных условий обеспечения воспроизводимости результатов предписанного правилами испытания на выбросы, и Договаривающимся сторонам настоятельно рекомендуется использовать такое топливо при проведении испытаний на соответствие установленным требованиям.

47. В целях обеспечения соблюдения основных эксплуатационных требований, изложенных в пункте 7, Договаривающиеся стороны могут продолжать использовать эталонные виды топлива, распространенные в настоящее время в их странах, при условии, что будет доказана их эквивалентность эталонному топливу, указанному в добавлении 2 к приложению 4 поправки 5 к ГТП № 2 ООН, в плане выбросов.

48. Альтернативные эксплуатационные требования, изложенные в пункте 7 поправки 5 к ГТП № 2 ООН, могут применяться при использовании соответствующих эталонных видов топлива.

С. Процедуры испытаний

49. НРГ по ТЭТХ решила сохранить все четыре альтернативных варианта процедур испытаний, которые в настоящее время фигурируют в стандарте «Евро 5», а именно:

- a) фактические испытания на долговечность с накоплением полного пробега;
- b) фактические испытания на долговечность с накоплением частичного пробега;

- c) математическая процедура определения долговечности с фиксированными коэффициентами ухудшения; см. ниже;
- d) стендовое ресурсное испытание на старение.

D. Процедура испытания с накоплением пробега

50. При обсуждении строки 75 документа [DUR-13-01](#) АООС США отметило, что для более крупногабаритных транспортных средств использование ОЦНК в настоящее время не допускается, поскольку СДЦ является более показательным.
51. Председатель пояснил, что, хотя за основу был взят стандарт «Евро 5», в ГТП необходимо отразить область согласования и с другими регионами.
52. ЕК не возражала против сохранения слова «или» для большей ясности. Ввиду отсутствия возражений было решено сохранить в описании цикла испытаний на долговечность с накоплением пробега формулировку «СДЦ-ТСкL или ОЦНК».

E. Минимальный пробег, подлежащий накоплению для целей испытания на долговечность

53. НРГ по ТЭТХ провела тщательную оценку значений из таблицы 2 (прежняя таблица В.2.-1), в которой указан минимальный пробег, подлежащий накоплению для целей испытания на долговечность, т. е. тех минимальных значений, которые ДС могут использовать для своих внутренних правил.
54. Соединенные Штаты сообщили, что АООС США и КСОВР намереваются согласовать значения подлежащего накоплению пробега со стандартом «Евро 5» на внутригосударственном уровне. Однако по результатам исследования, проведенного КСОВР, было установлено, что для некоторых категорий эти значения слишком низкие. Соответственно предполагалось, что КСОВР сможет предложить увеличенные значения для целей собственного регулирования. Принятие этих значений в качестве минимальных позволит той или иной стороне устанавливать более высокие, а не более низкие значения.
55. На сорок четвертом совещании НРГ по ТЭТХ (апрель 2021 года) Соединенные Штаты представили свои замечания, изложенные в документе [DUR-14-02](#) (США), предложив использовать — как это происходит в США — одинаковые требования для двух- и трехколесных транспортных средств и соответствующим образом упростить таблицу. Китай представил свои замечания, изложенные в документе [DUR-14-05](#); в документе «Китай IV» установлены различные показатели пробега двух- и трехколесных транспортных средств для целей испытания на долговечность в порядке обеспечения соответствия стандарту «Евро 4». В документе «Китай V», который еще находится на стадии обсуждения, Китай рассматривает возможность унификации показателей пробега двух- и трехколесных транспортных средств для целей испытания на долговечность. Китай готов согласиться с предложением США об использовании одинаковых требований, предъявляемых к двух- и трехколесным транспортным средствам. ЕК, Индия и МАЗМ сделали оговорки, сославшись на необходимость изучения предложения США. МАЗМ представила документы [DUR-14-03](#) и [DUR-14-04](#).
56. На сорок шестом совещании НРГ по ТЭТХ (июнь 2021 года) вновь состоялось обсуждение документа [DUR-14-02](#) (США) (файл «[DUR-14-02 \(USA\) 3wheelers DUR Distance Accumulation Mileage.pptx](#)») с предложением использовать — как это происходит в США — одинаковые требования для двух- и трехколесных транспортных средств и соответствующим образом упростить таблицу. Как указывалось в [DUR-14-05](#) (Китай) (файл «[DUR-14-05 \(China\) Durability mileage accumulation of 2-wheelers and 3-wheelers.pptx](#)»), в документе «Китай IV» установлены различные показатели пробега двух- и трехколесных транспортных средств для целей испытания на долговечность в порядке обеспечения соответствия стандарту «Евро 4». В документе «Китай V», который еще находится на стадии обсуждения, Китай

рассматривает возможность унификации показателей пробега двух- и трехколесных транспортных средств для целей испытания на долговечность. В итоге Соединенные Штаты представили пересмотренный вариант на базе подготовленного Китаем обзорного документа DUR-16-01, касающегося коэффициентов ухудшения; см. [DUR-16-05](#) (АООС США).

57. На сорок седьмом совещании НРГ по ТЭТХ (июль 2021 года) Китай представил документ DUR-17-06, в котором, в частности, установлены более высокие значения (т. е. больший пробег) для трехколесных транспортных средств с высокими рабочими характеристиками.

58. На сорок восьмом совещании НРГ по ТЭТХ (август 2021 года), после оценки предложений АООС США (DUR-17-05), Китая (DUR-17-06 r1) и МАЗМ (DUR-18-02), по предложению Председателя было решено на данном этапе обсуждения максимально согласовать первоначальный вариант ГТП ООН со стандартом «Евро 5», следуя предложению МАЗМ (DUR-18-02), а в будущем возобновить обсуждение для обновления таблицы; например, рассмотреть вопрос о включении пробега в 35 000 км для транспортных средств с высокими рабочими характеристиками, согласно предложению Китая, и вопрос о включении трехколесных транспортных средств с низкими рабочими характеристиками, согласно предложению Индии.

59. Итог: таблица 2 (прежняя таблица В.2.-1) была согласована в том виде, в котором она представлена в предложении [DUR-18-02](#).

Г. Математическая процедура испытания с фиксированными коэффициентами ухудшения

60. После проведения тщательной оценки НРГ по ТЭТХ решила сохранить математическую процедуру испытания с фиксированными коэффициентами ухудшения (КУ) в качестве альтернативной процедуры испытания на усмотрение ДС, согласно предложению Индии и Китая.

61. ЕС принял решение о постепенном отказе от математической процедуры испытания с 1 января 2025 года, согласно статье 23-3 с) Регламента (ЕС) № 168/2013 с изменениями, внесенными на основании Регламента (ЕС) № 2019/129. Данное решение будет распространяться на все страны ЕС. ЕК готова пойти на включение такой процедуры в ГТП ООН в качестве варианта, оставляемого на усмотрение ДС, отметив при этом, что после 2024 года этот вариант больше не будет доступен в ЕС. На момент разработки ГТП ООН Япония еще не определилась с ее применением на национальном уровне. Индия указала, что в Китае фиксированные КУ несколько отличаются от тех, которые используются в стандарте «Евро 5» (и, следовательно, в нынешнем проекте ГТП ООН), и любезно попросила Китай представить некоторые данные, подтверждающие его опыт и, соответственно, его выбор фиксированных КУ. Китай посчитал, что указывать в ГТП ООН конкретные КУ нет необходимости. В рамках ГТП ООН вопрос об определении собственных фиксированных КУ с учетом национальных потребностей может быть оставлен на усмотрение ДС.

62. На сорок третьем совещании НРГ по ТЭТХ (март 2021 года) ЕК подтвердила постепенный отказ от математической процедуры начиная с 1 января 2025 года. ЕК предпочла бы полностью исключить этот вариант, если его не планирует использовать ни одна ДС. МАЗМ предложила сохранить данный вариант в ГТП ООН в интересах любых потенциальных будущих ДС Соглашения 1958 года, в частности, возможно, стран АСЕАН. Индия согласилась с МАЗМ в том, что этот вариант следует сохранить. Поскольку в Соединенных Штатах КУ регулярно публикуются, для целей их пересмотра в будущем АООС США предложило использовать свои данные. Агентство также призвало другие ДС направить собственные данные при их наличии.

63. Итог: математическая процедура испытания с фиксированными КУ была сохранена в качестве варианта, оставляемого на усмотрение ДС, для тех регионов, которые намереваются их использовать.

Г. Коэффициенты ухудшения (КУ)

64. НРГ по ТЭТХ также оценила необходимость обновления мультипликативных КУ, предложенных на основе стандарта «Евро-5», в соответствии с просьбой АООС США и Китая.

65. Их значения были определены по итогам исследования EMISIA, посвященного применению стандарта «Евро 5» к транспортным средствам категории L. Применительно к конкретному случаю трехколесных транспортных средств в исследовании была рассмотрена эксплуатационная наработка транспортных средств категории L5, составляющая около 41 250 км, что превышает значение 20 000 км, указанное в требованиях к долговечности. Вместе с тем в исследовании отмечалось, что нормативная эксплуатационная наработка транспортных средств категории L5 может существенно различаться в зависимости от характера их использования: так, пробег транспортных средств, предназначенных для перевозки пассажиров, достигает более высоких значений, чем у транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов. По итогам исследования был сделан вывод об отсутствии данных в поддержку ужесточения требований к долговечности транспортных средств категории L5. См. пункт 7.10 в документе <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/f3f268fc-943f-11e7-b92d-01aa75ed71a1/language-en>.

66. ЕК отметила отсутствие более свежих исследований по мультипликативным КУ в рамках стандарта «Евро 5», поскольку после 2024 года они перестанут использоваться.

67. АООС США и Китай предъявили результаты ряда более недавних статистических анализов КУ:

- a) [DUR-14-06](#) (АООС США);
- b) [DUR-03-01](#) (Китай);
- c) [DUR-14-05](#) (Китай).

68. На сорок шестом совещании НРГ по ТЭТХ (июнь 2021 года) Индия отметила следующее:

a) КУ, основанные на математической процедуре определения долговечности, являются вариантом, оставляемым на усмотрение ДС, поэтому текст следует оставить без изменений;

b) положение о прекращении срока действия предусматривать не следует, с тем чтобы ДС, которые начали регламентацию этой процедуры, не были вынуждены менять ее в процессе законотворчества.

ЕК не возражала против закрепления математической процедуры определения долговечности в качестве варианта, оставляемого на усмотрение ДС.

ЕК желала бы уяснить, предпочитают ли ДС оставить КУ фиксированными или же открытыми.

МАЗМ предложила задать значения КУ в ГТП № 2 ООН в соответствии с таблицей 7 Alt B.

Отметив, что КУ для транспортных средств категории L были установлены не на этапе «Евро 5», а на более раннем этапе разработки евростандарта, АООС США предложило следующее:

a) сохранить § 2.5.1, включая фразу «Договаривающимся сторонам могут понадобиться альтернативные мультипликативные коэффициенты ухудшения в соответствии с их законодательством, касающимся долговечности»;

b) добавить фразу: «ДС должны предоставить информацию/данные из исследований в обоснование своего выбора в пользу тех или иных КУ».

69. Примечание: в приложении VII B) к Регламенту (ЕС) № 168/2013 указаны оба набора КУ для стандартов «Евро 4» и «Евро 5».

70. На сорок седьмом совещании НРГ по ТЭТХ (июль 2021 года) АОС США представило слайд 3 из документа DUR-17-05, упомянуло справочные данные, фигурирующие на слайдах 4–6, и предложило, среди прочего, изменить текст, с тем чтобы обеспечить ДС возможность на внутрисударственном уровне выбирать более высокие значения/более высокие минимальные пробеги, нежели те, которые определены в ГТП ООН.
71. Председатель отметил, что значения в таблицах 4 и 5 следует рассматривать как минимально допустимые значения КУ. ДС должны иметь возможность при желании увеличить эти значения со ссылкой на отдельные материалы США (DUR-14-06) и Китая (DUR 03-01), в которых указаны более высокие значения по сравнению с используемыми в стандарте «Евро 5». Установление в ГТП более высоких значений противоречит принципу согласования. Председатель предложил НРГ по ТЭТХ продумать, как в интересах согласования можно избежать включения еще одного варианта, оставляемого на усмотрение ДС.
72. По мнению Ассоциации изготовителей устройств ограничения выбросов (АИУОВ), итогом согласования должно стать установление в рамках ГТП самых высоких значений, при этом ДС могут выбрать более низкие значения, которые, однако, будут действительны только на местном уровне.
73. Китай согласился с Соединенными Штатами, что значения КУ в ГТП должны быть выше, нежели используемые на уровне ЕС, а посему призвал сохранить их как вариант на усмотрение ДС.
74. Председатель заявил, что понимает основания, исходя из которых Соединенные Штаты и Китай призывают к установке более высоких значений, отметив, однако, что это противоречит принципу согласования.
75. Как отметило АОС США, значения КУ в стандарте «Евро 5» основаны не на испытаниях на определение срока службы транспортных средства стандарта «Евро 5», а на данных 2009 и 2014 годов (источник: “Table 2 Matching of 2009 and 2014 KVA databases by category” in the JRC Phase 1 of the Environmental Effect Study on the Euro 5 step of L-category vehicles (page 10)), тогда как данные Соединенных Штатов (DUR-14-06) и Китая (DUR-03-01) являются более свежими.
76. МАЗМ решительно поддержала мнение Председателя о необходимости стремиться к согласованию, максимально ограничивая число вариантов, оставляемых на усмотрение ДС. НРГ по ТЭТХ в целом согласилась в максимальной степени согласовать настоящие ГТП ООН со стандартом «Евро 5». Ценность стандарта «Евро 5» обусловлена тем, что в его основу положены результаты масштабных испытаний и обстоятельных исследований, тогда как более поздние [и продолжающиеся] исследования, проведенные другими ДС, не вышли еще на такой уровень. Представитель МАЗМ предложил НРГ по ТЭТХ использовать для целей настоящих базовых ГТП ООН значения «Евро 5», сохранив при этом возможность их пересмотра на следующем этапе, когда появятся дополнительные данные и весомые обоснования.
77. В целях обеспечения согласования Председатель приветствовал предложение МАЗМ относительно компромиссного подхода.
78. Секретарь отметил, что предыстория любого решения подобной направленности может быть задокументирована в техническом докладе.
79. Индия и Япония согласились с предложением МАЗМ.
80. Китай в настоящее время проводит исследование «Китай 5», посвященное транспортным средствам с уровнем выбросов стандарта «Евро 5». Китаю потребуется дополнительное время на окончательную доработку этого плана, которая займет примерно год.
81. Соединенные Штаты готовы пойти на принятие предложения о пересмотре значений в 2022 году. В соответствующий момент США возьмут общедоступный коэффициент ухудшения из онлайн-базы данных ежегодной сертификации

транспортных средств, двигателей и оборудования АООС и представят его параллельно с Китаем.

82. АИУОВ призвала избегать исключения КУ из ГТП ООН в будущем на том основании, что ЕС намеревается с 2024 года отказаться от них.

83. ЕК заявила, что если КУ (рассчитанные математически) будут признаны действенным инструментом, то она согласится на сохранение их в ГТП ООН, касающихся долговечности.

84. Соединенные Штаты изменили свое предложение, которое — с учетом ряда дополнительных замечаний — приобрело следующую формулировку:

«2.5.1 По усмотрению Договаривающейся стороны и в качестве альтернативы пункту 2.3.1 или 2.3.2 изготовитель может запросить разрешение на использование математической процедуры определения долговечности, изложенной в пункте 2.3.3. Мультипликативные коэффициенты ухудшения для математической процедуры определения долговечности приведены в таблице 4».

85. Дополнительные рекомендации США, приведенные на слайде 3, не могут быть приняты. Как отметил Председатель, поправка 5 к ГТП № 2 ООН не может содержать ссылку на ГТП ООН, касающиеся долговечности, поскольку последние к тому моменту еще не были доработаны и опубликованы.

86. Предложение США (и прежнее предложение МАЗМ) об исключении таблицы 6 из пункта 2.5.4 конкретно не обсуждалось, однако поскольку никаких альтернатив намечено не было, а таблица остается незаполненной, то оно считается принятым.

87. Итог: было решено сохранить ГТП ООН, касающиеся долговечности, в согласованном со стандартом «Евро 5» виде, поскольку этот стандарт все еще используется многими ДС, и возобновить обсуждение обновленных КУ на следующем этапе работы, когда ДС (например, США и Китай) смогут представить дополнительные данные и результаты серьезных исследований.

88. По просьбе АООС США было решено также добавить документ [DUR-18-01 \(АООС США\)](#), который гласит следующее.

89. Заявление Соединенных Штатов о мультипликативных коэффициентах ухудшения (DUR-18-01):

а) В ходе разработки настоящих ГТП АООС США просило добавить к техническому докладу, сопровождающему ГТП ООН, касающиеся долговечности, следующие замечания в отношении спорных и дискуссионных вопросов по процедуре определения долговечности двух- или трехколесных транспортных средств с учетом значений мультипликативных коэффициентов ухудшения. Компромиссы и решения, принятые НРГ по ТЭТХ:

б) ряд тем, затрагиваемых в проекте ГТП ООН, касающихся долговечности, вызвал дискуссии в рамках НРГ по ТЭТХ, причем все различные мнения и позиции участников были подвергнуты обстоятельному обсуждению. По подавляющему большинству этих непростых тем удалось прийти к компромиссу; при этом в отношении одной темы НРГ по ТЭТХ решила отложить обсуждение и возобновить его позднее, когда будет собрано больше доступных для оценки научных данных: речь идет о мультипликативных коэффициентах ухудшения, и эта тема рассматривается в связи как с ГТП ООН, касающимися долговечности, так и ГТП № 2 ООН. Значения, вызывающие беспокойство, в настоящее время перечислены только в ГТП № 2 ООН, поскольку из окончательного проекта ГТП ООН, касающихся долговечности, они были исключены. Спорные и дискуссионные темы, связанные с ними ссылки, предоставленные и подлежащие предоставлению данные и решения НРГ по ТЭТХ являются следующими:

с) разработка мультипликативных коэффициентов ухудшения для ГТП № 2 ООН и включение ссылок на них в ГТП ООН, касающиеся долговечности, на основе характеристик транспортных средств с уровнем выбросов, соответствующим

стандарту «Евро 5», и соответствующих мультипликативных коэффициентов ухудшения:

i) несмотря на существенные расхождения во мнениях между членами НРГ по ТЭТХ относительно целей, использования и применимости ГТП ООН, касающихся долговечности, были найдены решения, приемлемые для всех участвующих в дискуссии сторон. Удалось изыскать формулировку, которая позволяет Договаривающимся сторонам согласовать в максимально возможной степени требования к долговечности и которую они могут применять в необходимых целях. На заседаниях в рамках нескольких сессий НРГ по ТЭТХ проводились обсуждения, касающиеся обоснования выбранных значений мультипликативных коэффициентов ухудшения для двух- и трехколесных транспортных средств, перечисленных в разделе 7 (Требования к эффективности двух- и трехколесных транспортных средств при испытании типа I) ГТП № 2 ООН, ссылка на которые содержится в ГТП ООН, касающихся долговечности;

ii) по сложившейся традиции, информация, содержащаяся в регламенте по «Евро 5» и составляющая основу настоящих ГТП ООН, служила исключительно целям защиты окружающей среды с соответствующим обоснованием и механизмом практического осуществления. Справочными материалами по мультипликативным коэффициентам ухудшения, приведенным в регламенте по «Евро 5», являются следующие:

«1) в приложении VII к Регламенту ЕС № 168/2013 по “Евро 5” содержится таблица, озаглавленная “Долговечность устройств ограничения загрязнения”, которая включает следующие показатели: А) пробег транспортных средств категории L для целей испытания на долговечность и В) мультипликативные коэффициенты ухудшения (КУ)».

2) Статья 23 Регламента 168/2013 гласит:

«с. Математическая процедура определения долговечности¹:

...

4. К 1 января 2016 года Комиссии надлежит провести комплексное исследование экологического воздействия. Исследование должно содержать оценку качества воздуха и доли загрязняющих веществ, связанных с эксплуатацией транспортных средств категории L, и охватывать требования к испытаниям типов I, IV, V, VII и VIII, перечисленным в приложении V.

В нем должны быть обобщены и оценены последние научные данные, результаты научных исследований, приведены модели и рассчитана эффективность затрат в целях разработки конкретных мер политики путем подтверждения и окончательного установления принципов применения стандарта “Евро 5”, изложенных в приложении IV, а также требований к экологическим характеристикам транспортных средств стандарта “Евро 5”, изложенных в приложении V, приложении VI (разделы A2, B2 и C2) и приложении VII, касающихся показателей пробега для целей испытания на долговечность и коэффициентов ухудшения по стандарту “Евро 5”.

Источник: Регламент (ЕС) № 168/2013 Европейского парламента и Совета от 15 января 2013 года об официальном утверждении двух- или трехколесных

¹ <https://www.legislation.gov.uk/eur/2013/168/body#commentary-c000002>.

транспортных средств и квадроциклов и надзоре за их рынком (текст, представляющий значимость для ЕАОС (legislation.gov.uk)).

3) Исследование экологического воздействия, проведенное ОИЦ в 2016 году, содержит оценку в соответствии со статьей 23 Регламента 168.

a. Исследование экологического воздействия, проведенное ОИЦ в 2016 году, содержит следующий текст: «2.2 Отбор данных о значениях, полученных в ходе испытаний типа I, относящихся к транспортным средствам категории L. Информация, касающаяся официального утверждения типа транспортных средств категории L, была получена в Федеральном управлении автомобильного транспорта Германии (Kraftfahrt-Bundesamt, КВА). В соответствии с Директивой ЕС 2003/4/ЕС КВА регулярно публикует эти значения для обеспечения открытого доступа к информации, связанной с вопросами экологии [9]. От КВА поступили две базы данных, в которых отражена ситуация в области регулируемых выбросов в 2009 и 2014 годах [10,11]. Из этих баз данных были извлечены значения, относящиеся к выбросам CO₂, расходу топлива и типу выбросов по итогам испытаний новых транспортных средств с общим разрешением на эксплуатацию или выданным ЕС официальным утверждением типа, которые имеются в продаже на немецком рынке. Просьба обратить внимание, что КВА предоставляет данные, связанные с официальным утверждением типа, а не фактические значения выбросов от транспортных средств, находящихся в эксплуатации. Обзор данных о выбросах находящихся в эксплуатации транспортных средств категории L см. в публикациях Adam et al. [12], Clairotte et al. [13], Zardini et al. [14], Platt et al. [15] и содержащихся в них ссылках».

b. Ссылки на транспортные средства, находящиеся в эксплуатации, которые приведены в пункте а выше, относятся к 2009–2014 годам и касаются нескольких мотороллеров с двухтактным двигателем и одного мотороллера с четырехтактным двигателем. Конструкция эталонных транспортных средств не включала двигатели, соответствующие нормам выбросов «Евро 5». Никаких других ссылок на аналитические выкладки по транспортным средствам, находящимся в эксплуатации, исследование воздействия 2016 года не содержало.

d) С тем чтобы НРГ по ТЭТХ могла всесторонне оценить коэффициенты ухудшения, применяющиеся для транспортных средств, которые отвечают требованиям ГТП № 2 ООН/стандарта «Евро 5» в отношении уровня выбросов отработавших газов, Китай и АООС США в 2022 году представят дополнительные данные об ухудшении параметров выбросов с отработавшими газами. Вскоре после этого НРГ по ТЭТХ рассмотрит представленную информацию в целях разработки новых мультипликативных коэффициентов ухудшения для двух- и трехколесных транспортных средств на период с 2025 года и далее.

i) Данные о коэффициентах ухудшения уже были представлены НРГ по ТЭТХ Китаем — в 2020 году (исследование «Китай 4» «Евро 4», DUR 03-01) и АООС США — в 2021 году (анализ общедоступной информации об ухудшении характеристик семейств двигателей с уровнем выбросов, близким к стандарту «Евро 5», представленной в базе данных ежегодной сертификации транспортных средств АООС США, DUR 14-06). Как явствует из обоих источников информации, фактические коэффициенты ухудшения выше, нежели те, которые в настоящее время включены в приложение VII к Регламенту (ЕС) № 168. По мнению Китая и Соединенных Штатов, новые коэффициенты ухудшения должны определяться на основе характеристик

транспортных средств, соответствующих стандарту «Евро 5», которые будут использоваться в период с 2025 года. Это позволит согласовать поправку 5 к ГТП № 2 ООН и ГТП ООН, касающиеся долговечности, со стандартом «Евро 5» на период до 2024 года, а впоследствии — с 2025 года — использовать мультипликативные коэффициенты ухудшения, определяемые на основе уровня выбросов по стандарту «Евро 5».

ii) Дополнительная информация о коэффициентах ухудшения будет предоставлена в 2022 году Китаем (исследование «Китай 5» по транспортным средствам, соответствующим стандарту «Евро 5») и АООС США (данные о КУ, полученные по итогам сертификации мотоциклов, проведенной АООС в 2021 году).

Н. Сменные устройства ограничения загрязнения

90. После тщательной оценки и исключения административных положений НРГ по ТЭТХ решила включить в ГТП ООН требования к сменным устройствам ограничения загрязнения.

91. Включение в ГТП ООН приложения 6 о сменных устройствах — вместо прямого указания на то, что устройство ограничения загрязнения должно заменяться оригинальным сертифицированным оборудованием/оборудованием, относящимся к официально утвержденному типу, — может поставить под угрозу некоторые из первоначальных конструктивных параметров транспортного средства (таких как уровень шума, эксплуатационные характеристики и т. д.) Однако ОВАКН, признавая специфику рынка мотоциклов, рекомендовала сохранить такое приложение в ГТП ООН, поскольку оно обяжет любого поставщика запасных частей проводить испытания своих устройств с тем же уровнем жесткости требований, что и при испытании оригинального оборудования.

92. ОВАКН также сослалась на Европейский регламент (ЕС) № 168/2013 об официальном утверждении двух- или трехколесных транспортных средств и квадроциклов и надзоре за их рынком, а именно на пункт 10 статьи 23, который уже содержит положения о сменных устройствах: «Изготовители обеспечивают, чтобы все сменные устройства ограничения загрязнения, поставляемые на рынок или вводимые в эксплуатацию в Союзе, относились к официально утвержденному типу в соответствии с настоящим Регламентом».
