



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств

Сто пятьдесят первая сессия

Женева, 22–25 июня 2010 года

Пункт 8.5 предварительной повестки дня

**Прочие вопросы – "Круглый стол" по проблемам
изменения климата и транспорта**

Деятельность ЕЭК ООН по сокращению выбросов газообразных загрязняющих веществ и парниковых газов в транспортном секторе

Записка секретариата*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен секретариатом в качестве справочного документа для "мозговой атаки", которая была проведена в ходе сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) в ноябре 2009 года в целях организации его предстоящего "круглого стола" по проблемам изменения климата и транспорта. После того как этот документ был рассмотрен на сессии Всемирного форума в марте 2010 года, его было решено представить в качестве справочного документа для "круглого стола" по проблемам изменения климата и транспорта (ECE/TRANS/WP.29/1083, пункт 74).

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2006–2010 годы (ECE/TRANS/166/Add.1, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

I. Деятельность ЕЭК ООН по смягчению воздействия изменения климата и адаптации к нему

1. Глобальное потепление является сегодня предметом озабоченности всего международного сообщества, и центральная роль в работе на этом направлении, бесспорно, принадлежит Организации Объединенных Наций, о чем свидетельствует тот факт, что Генеральный секретарь решительно поставил изменение климата в число главных пунктов повестки дня Организации Объединенных Наций. В этом новом столетии перед человечеством стоит поистине грандиозная проблема: настоятельная необходимость смягчения воздействия изменения климата и адаптации к нему будет оказывать серьезное воздействие на повседневную жизнь людей в результате изменений в структурах потребления и производства, которые в свою очередь потребуют значительных изменений в технологиях, законодательстве и экономических стратегиях. Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) вполне может стать движущей силой в решении этой проблемы в регионе и за его пределами, поскольку она обладает сильным мандатом и признанным экспертным потенциалом в областях, имеющих кардинальное значение для адаптации к воздействию изменения климата и его смягчения, в частности благодаря ее природоохранным конвенциям, ее правилам, касающимся конструкции транспортных средств, ее работе в области энергоэффективности, лесного хозяйства и древесины и ее более поздним инициативам, нацеленным на поощрение экологичного жилищного строительства, а также на совершенствование показателей оценки природного капитала и устойчивого развития.

2. Транспорт играет большую социально-экономическую роль. Он обеспечивает мобильность и доступ к основным услугам, таким как здравоохранение и образование, для всех людей, включая детей и престарелых. Он также имеет жизненно важное значение для надлежащего осуществления экономической деятельности, для производства и распределения товаров, а также для торговли. Транспорт необходим для обеспечения открытости и интеграции стран, особенно периферийных или не имеющих выхода к морю. На долю транспортного сектора, включая предприятия – изготовители транспортных средств и их поставщиков, приходится значительная часть валового внутреннего продукта (ВВП) во многих странах.

3. Устойчивое развитие транспорта и, в частности, глобальное потепление требуют таких согласованных на международном уровне мер и стратегий, которые позволяли бы нашей транспортной системе обеспечивать личную мобильность и услуги для наших людей, а также для будущих поколений. В то же время транспорт должен обеспечивать эффективное и надежное функционирование нашей экономики и международной торговли, которые являются основами благосостояния, не создавая бремени для людей и окружающей среды.

4. 28–30 мая 2008 года министры транспорта собрались на Международном транспортном форуме (МТФ) в Лейпциге (Германия) для обсуждения проблем транспортного сектора, связанных с энергией и изменением климата, особенно проблем глобального потепления и выбросов парниковых газов (ПГ). Министры транспорта рассмотрели необходимость снижения выбросов CO₂ и повышения эффективности потребления топлива в транспортном секторе главным образом на основе использования следующих элементов:

- a) инновационные двигательные технологии, передовые системы управления работой двигателя и эффективные трансмиссии транспортных средств;
- b) использование устойчивых видов биотоплива не только первого поколения (растительное масло, биодизельное топливо, биоспирты и биогаз, получаемые из сахаросодержащих растений, сельскохозяйственных культур или животных жиров, и т.д.), но предпочтительно и второго поколения (различные виды биотоплива из биомассы, непродовольственных культур, включая древесину), а также третьего поколения (различные виды топлива, поддающиеся биологическому разложению, из водорослей);
- c) совершенствование транспортной инфраструктуры в сочетании с использованием интеллектуальных транспортных систем (ИТС) в целях предотвращения заторов на дорогах и расширения использования интермодальных перевозок (автомобильных, железнодорожных и по внутренним водным путям);
- d) распространение информации среди потребителей (например, пропаганда экологических методов вождения, поощрение использования общественного транспорта, экологическая маркировка транспортных средств);
- e) правовые инструменты (такие как налоговые стимулы для низкоуглеродных продуктов и процессов, налогообложение продуктов и процессов с высоким выходом CO₂, дифференцированные ставки дорожных сборов и т.д.).

5. В своих основных обращениях, сформулированных в ходе МТФ в 2008 году, министры транспорта настоятельно призвали Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) ускорить работу по развитию общих методологий, испытательных циклов и методов измерения для транспортных средств малой грузоподъемности, в том числе в отношении выбросов CO₂. Совершенно очевидно, что Всемирный форум обладает экспертным потенциалом для того, чтобы вносить существенный вклад в поощрение использования инновационных технологий в конструкции транспортных средств, а также – частично – в повышение качества топлива, предлагаемого на рынке (см. пункты 4 а) и b) выше).

6. Что касается других мер (пункты 4 c), d) и e) выше), то свою роль в смягчении воздействия изменения климата было предложено сыграть и другим форумам, учреждениям или организациям. Например, Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) ЕЭК ООН в ходе своих ежегодных сессий в 2008 и 2009 годах рассмотрела вопрос об интернализации и возможном сокращении внешних издержек транспортной деятельности и должна вернуться к этому вопросу в 2010 году в целях составления соответствующих выводов на основе практического опыта. В таких выводах должен быть намечен оптимальный с социальной точки зрения механизм для интернализации внешних издержек, позволяющий повысить устойчивость транспорта с учетом озабоченностей, выраженных представителями автотранспортной и железнодорожной отраслей на сессиях WP.5 в 2008 и 2009 годах.

7. Перевозки охлажденных и глубокомороженных пищевых продуктов также оказывают влияние на глобальное потепление в целом ряде аспектов. Во-первых, они зависят от контейнеров или транспортных средств-ледников, в изоляции которых используют пенопласты. Эти пенопласты традиционно производятся с использованием хлорфторуглеродов (ХФУ) и гидрохлорфторуглеро-

дов (ГХФУ), которые являются парниковыми газами, опасными для озонового слоя, и которые постепенно выводятся из широкого применения в соответствии с Монреальским протоколом. Использование ГХФУ будет запрещено в любом новом оборудовании после 2009 года, а по окончании 2014 года будет запрещено использовать ГХФУ для заправки оборудования (включая переработанные жидкости). ЕС подтвердил свой целевой рубеж 20-процентного сокращения выбросов парниковых газов к 2020 году по сравнению с уровнями 1990 года. Сегодня внимание участников международных переговоров переключается на постепенный отказ от гидрофторуглеродов (ГФУ). В последние годы в большинстве – если не во всех – европейских странах изоляционные пенопласты изготавливаются с использованием экологичных газов (пентан C5, N-пентан, изопентан). Кроме того, основные изготовители рефрижераторного транспортного оборудования уже используют экологичные газы в качестве основных агентов для своих компрессионных циклов (134A, 404A). Транспортные предприятия, занимающиеся перевозками замороженных и охлажденных продуктов, активно ищут новые изоляционные пенопласты и порообразователи, которые были бы безопасными для озонового слоя и обладали бы высокой эффективностью, что позволяло бы экономить энергию при поддержании желаемой температуры. Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11) пристально следит за изменениями в этой области. В ее повестке дня имеется постоянный пункт по этому вопросу, и она обсудит возможность проведения рабочего совещания по экологическим аспектам отрасли в 2010 или 2011 году. В этом контексте WP.11 недавно добавила в Справочник СПС¹ описание процедуры определения расхода топлива для холодильных установок с приводом от двигателя транспортных средств, или, иными словами, увеличения расхода топлива дизельным двигателем при работающей холодильной установке. Энергоэффективность становится серьезной проблемой не только ввиду скудности сырьевых ресурсов, но и в связи с вредными выбросами CO₂ в окружающую среду. В целях экономии энергии очень важно следить за потреблением топлива. Влияние старения на коэффициент теплопередачи, или значение "K", его толкование, а также принятие правила, касающегося периодичности смены изоляционных пенопластов, являются предметом частых дискуссий в рамках WP.11.

8. Согласно Руководящим принципам национальных инвентаризаций парниковых газов Межправительственной группы экспертов по изменению климата (МГЭИК)² выбросы в секторах международного авиационного сообщения и морского транспорта исключаются из выбросов транспортного сектора и учитываются отдельно. Поэтому ЕЭК ООН в основном занимается рассмотрением автомобильных, железнодорожных, внутренних водных и интермодальных перевозок на общеевропейском и даже глобальном уровне, особенно в рамках своего межправительственного форума и более 50 международных договоров. В этом контексте межправительственные органы, действующие в области железнодорожного транспорта (SC.2), внутреннего водного транспорта (SC.3) и интермодальных перевозок и логистики (WP.24), работают над достижением целей обеспечения устойчивости транспорта, учитывая озабоченности, связанные с глобальным потеплением, на основе установления международных правил, стандартов и целевых рубежей в отношении более эффективных, чистых, безо-

¹ "СПС" означает Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, совершенное в Женеве 1 сентября 1970 года.

² Руководящие принципы МГЭИК см. по адресу: <http://www.ipcc-nggip.iges.or.jp/public/2006gl/index.html>.

пасных и приемлемых наземных перевозок. Эта работа охватывает также меры по переключению перевозок, насколько это возможно, на железные дороги и внутренние водные пути в целях высвобождения потенциала автомобильных дорог, решения проблемы дорожных заторов и снижения уровня выбросов углерода в секторе наземных перевозок в целом. Вместе с тем для большинства транспортных операций грузовые автомобили являются необходимыми для обеспечения конечных этапов перевозок и конечного распределения коммерческих грузов, особенно в случае потребительских товаров. Поэтому железнодорожные перевозки и перевозки по внутренним водным путям очень часто предполагают осуществление перегрузочных операций с использованием контейнеров и других интермодальных транспортных единиц, которые могут быстро и надежно переключаться с одного вида транспорта на другой.

9. Таким образом, для обеспечения конкурентоспособности интермодальных транспортных операций по сравнению с чисто автомобильными перевозками необходимы эффективные и четко скоординированные терминальные и перегрузочные операции. Для того чтобы интермодальные транспортные решения были применимы в пределах всех логистических и транспортных цепей, правительства обязаны установить необходимые рамочные условия, которые обеспечивали бы надлежащие условия для деятельности всех заинтересованных сторон и видов транспорта. Это позволило бы отрасли наладить и осуществлять бесперебойные интермодальные транспортные операции, отличающиеся экономической рентабельностью и экологической устойчивостью. Эффективные интермодальные транспортные операции зачастую возможны лишь на расстояниях свыше 300-500 км. Таким образом, требуется международное сотрудничество и наличие согласованных транспортных стратегий. На общеевропейском уровне ЕЭК ООН является единственной межправительственной организацией, вносящей свой вклад в разработку согласованных на международном уровне решений в области объектов инфраструктуры, минимальных технических стандартов и эксплуатационных нормативов для интермодальных перевозок. ЕЭК ООН провела переговоры по общеевропейской сети важнейших линий комбинированных перевозок по автодорожным, железнодорожным и внутренним водным путям (Соглашение СЛКП и Протокол к нему) и в настоящее время служит для правительств и экспертов отрасли тем форумом, который позволяет проводить обзоры новейших стратегий, правовых и технических изменений в области сокращения объема выбросов CO₂, обмениваться передовым опытом и разрабатывать стратегические руководящие принципы.

10. Конференции, рабочие совещания и исследования ЕЭК ООН, организуемые в рамках Общеевропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ), обеспечивают постоянный обмен передовым опытом в отношении стратегий развития устойчивого транспорта между государствами – членами ЕЭК ООН и позволяют осуществлять комплексное и всестороннее рассмотрение проблем транспорта, окружающей среды и здравоохранения. На третьем Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, состоявшемся в январе 2009 года, правительства, приняв Амстердамскую декларацию, придали новый политический импульс Программе ОПТОСОЗ и согласились, в частности, снижать выбросы парниковых газов и атмосферных загрязнителей транспортного происхождения, а также уровни транспортного шума. Это должно быть достигнуто путем оказания поддержки в деле увеличения доли транспортных средств с нулевым или низким уровнем вредных выбросов в окружающую среду и использования топлива на основе возобновляемых источников энергии, поощрения перехода на экологически чистые виды передвижения и популяризации электродвигателей, а также

эковождения³. По линии ОПТОСОЗ уже организована поддержка для ряда мер, нацеленных на сокращение выбросов CO₂ в транспортном секторе.

11. Для обсуждения взаимосвязанных проблем глобального потепления и транспорта был организован ряд других конференций, состоявшихся в различных районах мира. К их числу относятся, в частности, Международный симпозиум по глобальному подходу к экономии автомобильного топлива, состоявшийся в Париже 15 и 16 мая 2008 года, который был организован Международным энергетическим агентством (МЭА) в сотрудничестве с МТФ, Фондом ФИА "Автомобиль и общество" и Программой Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП). На первой глобальной конференции министров транспорта – Международном транспортном форуме, состоявшемся в Лейпциге (Германия) 28-30 мая 2008 года, – были рассмотрены (как это упомянуто в пунктах 4-5 выше) проблемы транспортного сектора, связанные с энергией и изменением климата, причем особое внимание было уделено проблемам глобального потепления и выбросов парниковых газов. Участники Конференции на уровне министров по проблемам глобальной окружающей среды и использования энергии на транспорте, состоявшейся в Токио в январе 2009 года, продолжили дебаты на политическом уровне и приняли декларацию, в которой для цели сокращения объема выбросов парниковых газов странам предлагается повысить эффективность использования топлива/энергии в транспортном секторе посредством введения норм, касающихся эффективности использования топлива или выбросов парниковых газов, а также совершенствования компонентов механических транспортных средств и повышения качества топлива на основе усилий WP.29 ЕЭК ООН.

12. Недавно Отделом транспорта ЕЭК ООН создан новый вебсайт⁴ "Global warming and transport" ("Глобальное потепление и транспорт"), где указан широкий спектр его текущих направлений деятельности и мер по смягчению воздействия изменения климата и адаптации к нему, особенно в отношении сокращения выбросов CO₂ в транспортном секторе.

II. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств

13. Автомобильный транспорт оказывает воздействие на безопасность, окружающую среду и потребление энергии. Для сведения к минимуму негативного влияния в этих областях требуется регулирование транспорта со стороны правительств. В прошлом правительства регулировали это воздействие на основе национального законодательства, но быстро пришли к осознанию того, что крайне важно постоянно обновлять правила в целях международного согласования предписаний, с тем чтобы облегчать условия международных перевозок и торговли транспортными средствами, и регулярно обновлять эти требования для обеспечения учета новых технологий. Действуя под контролем Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), Всемирный форум ЕЭК ООН для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) осуществляет такую деятельность по развитию и адаптации к текущему уровню технического прогресса таких всемирно согласованных правил, которые нацелены на обеспечение охраны окружающей среды и энергоэффективности, повышение безопасности новых

³ Примеры "золотых правил" эковождения, а также дополнительную информацию по этому вопросу см. на вебсайте <http://www.ecodrive.org/>.

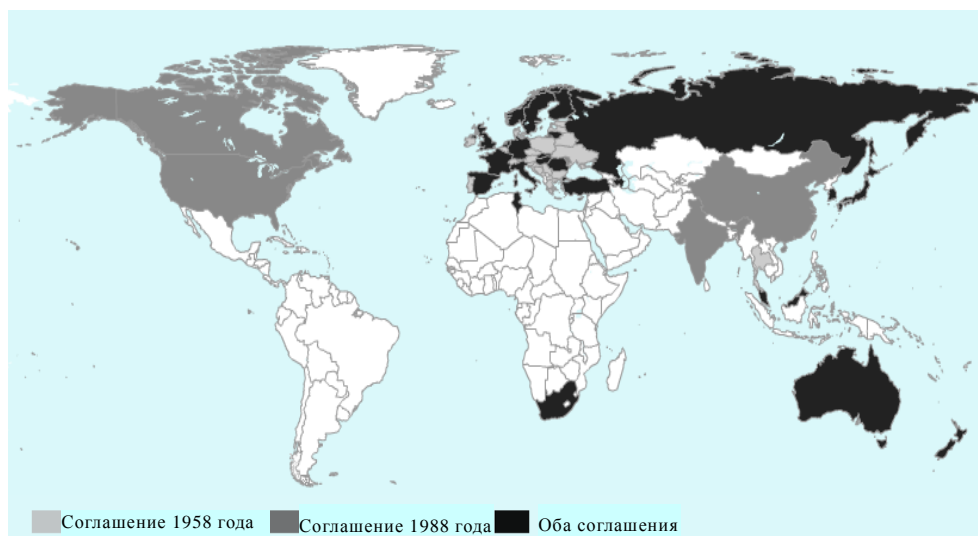
⁴ См. http://www.unece.org/trans/theme_global_warm.html.

транспортных средств и усиление их защиты от угона, а также на установление единообразных условий проведения периодических технических осмотров транспортных средств, находящихся в эксплуатации. WP.29 является уникальным глобальным форумом, где разрабатываются всемирно согласованные правила, касающиеся транспортных средств. Таким образом, как регулирующий орган он несет огромную ответственность за обеспечение экологичности транспортного сектора. Разрабатывая эксплуатационные требования в отношении инновационных технологий для транспортных средств (таких как экологически чистые транспортные средства), а также условия их взаимного признания, Всемирный форум в значительной мере содействует скорейшему появлению таких технологий на глобальном рынке.

14. Пятьдесят три страны (включая Европейский союз) являются Договаривающимися сторонами, по крайней мере, двух соглашений Организации Объединенных Наций о правилах в области транспортных средств (Соглашения 1958 и 1998 годов)⁵ и применяют правила в области транспортных средств, принятые Всемирным форумом (WP.29). Эти страны, представляющие пять континентов (почти все европейские страны, Соединенные Штаты Америки, Канада, Япония, Китай, Индия, Корея, Таиланд, Малайзия, Австралия, Новая Зеландия, Южная Африка и т.д.), изготавливают более 80% транспортных средств, производимых во всем мире. Другие страны (Египет, Вьетнам, Филиппины, Камбоджа, Аргентина, Бразилия, Мексика, Сообщество стран Персидского залива, Сообщество по вопросам развития южной части Африки (САДК), Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), некоторые страны Южной Америки и т.д.) либо находятся в процессе присоединения к Соглашениям 1958 и 1998 годов, либо продемонстрировали свою заинтересованность в том, чтобы присоединиться к ним. Некоторые из них участвуют в качестве наблюдателей в работе Всемирного форума.

⁵ В ведении Всемирного форума WP.29 находятся три следующих соглашения:
Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, 1958 года;
Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров 1997 года;
Соглашение о введении глобальных технических правил (гтп) для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, 1998 года.

Рисунок 1
Географический охват Соглашений 1958 и 1998 годов о конструкции транспортных средств, находящихся в ведении WP.29



III. Структура и мандат Всемирного форума WP.29

15. В ведении Всемирного форума находятся два параллельных соглашения о единообразных технических предписаниях, касающихся конструкции транспортных средств, т.е. Соглашение 1958 года и (глобальное) Соглашение 1998 года, а также Соглашение 1997 года о периодических технических осмотрах (ПТО) транспортных средств, находящихся в эксплуатации⁵.

16. Глобальные технические правила (гтп) в рамках Соглашения 1998 года включают технические требования, касающиеся безопасности, охраны окружающей среды, энергоэффективности и противопожарной защиты механических транспортных средств и их прицепов, а также – в соответствующих случаях – требования в отношении эффективности, соблюдение которых должно быть подтверждено. В настоящее время в Глобальный регистр включены 11 гтп и круг участников Соглашения насчитывает 31 Договаривающуюся сторону (Австралия, Азербайджан, Венгрия, Германия, Европейский союз, Индия, Испания, Италия, Канада, Кипр, Китай, Литва, Люксембург, Малайзия, Нидерланды, Новая Зеландия, Норвегия, Республика Корея, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Словакия, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Тунис, Турция, Финляндия, Франция, Швеция, Южная Африка и Япония).

17. Правила, прилагаемые к Соглашению 1958 года, помимо технических и эксплуатационных требований, содержат также административные положения (предусматривающие, например, процедуру официального утверждения типа, включая обозначения, процедуру контроля за соответствием производства (СП) и т.д.), а также положения о взаимном признании официальных утверждений. В настоящее время к Соглашению 1958 года прилагаются 127 правил и круг участников Соглашения насчитывает 48 Договаривающихся сторон (Австралия, Австрия, Азербайджан, Беларусь, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Европейский союз, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва,

Люксембург, Малайзия, Мальта, Нидерланды, Новая Зеландия, Норвегия, Польша, Португалия, Республика Корея, Российская Федерация, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Таиланд, Тунис, Турция, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Черногория, Чешская Республика, Швейцария, Швеция, Эстония, Южная Африка и Япония).

18. Всемирный форум WP.29, как правило, постоянно следит за соответствием между положениями правил, принимаемых в рамках этих двух соглашений (гтп в рамках Соглашения 1998 года и правила, прилагаемые к Соглашению 1958 года).

19. Договаривающиеся стороны указанных соглашений могут/должны интегрировать эти правила в свое национальное/региональное законодательство, с тем чтобы положения правил имели обязательную силу на их территории.

20. В деятельности WP.29 на регулярной основе участвуют следующие международные организации:

Совет Европейского союза, Европейская комиссия/Европейский союз (ЕС), Европейская ассоциация свободной торговли (ЕАСТ), Международное энергетическое агентство (МЭА), Международный транспортный форум (МТЭ), Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП).

21. В деятельности Всемирного форума на регулярной основе участвуют более 40 неправительственных организаций:

Американская ассоциация мотоциклистов (АМА), Ассоциация по ограничению выбросов автомобилями с помощью каталитических нейтрализаторов (АВАКН), Ассоциация европейских шинных заводов (АЕШЗ), Международное постоянное бюро ассоциаций дистрибьюторских компаний и предприятий по восстановлению шин (БИПАВЕР), Комитет европейских производителей строительного оборудования (КЕСО), Международная организация потребительских союзов (МОПС), Ассоциация заводов – изготовителей двигателей (ЕМА), Европейская ассоциация поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Европейская ассоциация производителей двигателей внутреннего сгорания (ЕВРОМОТ), Европейская ассоциация предприятий автомобильной промышленности (ЕАПАП), Европейский комитет ассоциаций производителей сельскохозяйственных машин (ЕКСМ), Европейский комитет по повышению безопасности транспортных средств (ЕКПБТ), Европейская федерация по транспорту и окружающей среде (ТОС), Европейская ассоциация гаражного оборудования (ЕАГО), Европейский комитет страхования (ЕКС), Европейская ассоциация по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ), Европейская ассоциация производителей транспортных средств, работающих на природном газе (ЕАПТСПГ), Европейская техническая организация по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК), Федерация европейских предприятий по производству фрикционных материалов (ФЕПФМ), Федерация европейских ассоциаций мотоциклистов (ФЕМА), Фонд "Автомобиль и общество" (Фонд ФИА), Международная газомоторная ассоциация (МГМА), Международная конфедерация ассоциаций экспертов и консультантов (СИДАДЕК), Международная электротехническая комиссия (МЭК), Международный комитет по техническому осмотру механических транспортных средств (МКТОТ), Международная ассоциация заводов – изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международная организация по стандартизации (ИСО), Международная организация предприятий ав-

томобильной промышленности (МОПАП), Международная ассоциация представителей нефтяной промышленности по охране окружающей среды (ИПИЕКА), Международная автодорожная федерация (МАФ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международный союз по общественному транспорту (МСОТ), Координационный комитет по производству автомобильных кузовов и прицепов (ККПКП), Ассоциация заводов – изготовителей двигателей и оборудования (МЕМА), Национальная федерация слепых (НФС), Европейская газомоторная ассоциация (ЕГМА), Ассоциация переработчиков шин (РМА), Общество инженеров автомобильной промышленности и транспорта (ОИАТ), Ассоциация по сбыту специального оборудования (СЕМА), Организация по стандартизации Совета сотрудничества арабских государств Персидского залива (ССАГПЗ), Технический комитет европейских производителей нефтяных добавок (ТКД/ЕСФХП), Европейская организация нефтяных компаний по вопросам охраны окружающей среды, здоровья и безопасности (КОНКАВЕ), Союз специалистов по оказанию технической помощи в области эксплуатации автотранспортных средств и дорожного движения (ЮНАТАК), Брюссельская рабочая группа 1952 года (БРГ), Всемирный экономический форум (ВЭФ), Всемирная дорожная ассоциация (ПМАДК).

IV. Возможная стратегия сокращения выбросов CO₂ в транспортном секторе

22. На своей сессии в июне 2008 года WP.29 уже принял к сведению основные обращения МТФ, а также результаты недавнего Международного симпозиума по глобальному подходу к экономии автомобильного топлива, который состоялся в Париже 15 и 16 мая 2008 года и был организован МЭА в сотрудничестве с МТФ, Фондом ФИА "Автомобиль и общество" и ЮНЕП. На своей ноябрьской сессии 2008 года WP.29 наметил, что возможная стратегия в области борьбы с глобальным потеплением и сокращения выбросов CO₂ для транспортного сектора могла бы включать следующие элементы:

- a) краткосрочная цель – повышение энергоэффективности и использование устойчивых видов биотоплива (2015 год);
- b) среднесрочная цель – разработка и рыночное внедрение автомобилей с гибридной силовой установкой, подзаряжаемых от внешних источников питания (2015–2025 годы); и
- c) долгосрочная цель – разработка и рыночное внедрение электрических транспортных средств, а также транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах (2030–2040 годы).

23. Эта стратегия позволила бы автомобилестроительному сектору перейти с ископаемых видов топлива на водород и электрическую энергию. Для того чтобы эта комплексная стратегия оказалась эффективной, энергетический сектор должен обеспечить устойчивое и затратноэффективное производство электроэнергии и водорода.

24. Что касается "внутреннего транспорта"⁶, то на Конференции на уровне министров по проблемам глобальной окружающей среды и использования

⁶ "Внутренний транспорт" охватывает транспортную деятельность, за исключением международного авиационного сообщения и морского транспорта.

энергии на транспорте (МОЭТ)⁷ в Токио в январе 2009 года была принята декларация, в которой странам рекомендуется сократить выбросы парниковых газов посредством следующих мер:

- а) повышение эффективности использования топлива/энергии автотранспортными средствами, железными дорогами, а также воздушными и речными/морскими судами, обеспечивающими внутреннее сообщение, на основе таких подходов, как установление норм эффективности использования топлива или выбросов парниковых газов и совершенствование структурных элементов транспортных средств, учет стратегических рекомендаций МЭА, касающихся энергоэффективности, и разработанных им показателей эффективности использования энергии; укрепление международного сотрудничества в деле разработки и согласования процедур испытаний для определения уровня эффективности использования топлива или измерения объема выбросов парниковых газов в рамках WP.29/ЕЭК ООН и других региональных или международных форумов; а также – в соответствующих случаях – содействие внедрению энергосберегающего оборудования и передовых технологий в портах и на других транспортных объектах;
- б) использование стратегических инструментов транспортной политики для сокращения выбросов, включая координацию транспортного планирования с городским территориальным планированием для достижения – где это уместно – более компактных городских форм, регулирование спроса на транспортные услуги, усиление взаимодействия между различными видами транспорта, совершенствование автодорожных и железнодорожных сетей и поощрение немоторизованных способов передвижения; и
- с) содействие изменению моделей поведения, включая экологичное вождение, использование общественного транспорта и – где это применимо – переключение на альтернативные виды транспорта с учетом воздействия каждого вида транспорта на окружающую среду.

25. Кроме того, участники МОЭТ согласились с необходимостью ограничения или сокращения выбросов веществ, загрязняющих воздушную среду, наземным транспортом, признав тот факт, что некоторые страны значительно сократили объем выбросов таких воздушных загрязнителей, как окись углерода (СО), углеводороды (НС), окиси азота (NO_x), окиси серы (SO_x) и твердые частицы (ТЧ), и, помимо вышеупомянутых мер, рекомендовали странам:

- а) рассмотреть и при необходимости усилить свои нормативные положения, касающиеся выбросов отработавших газов автотранспортными средствами, железнодорожными локомотивами и судами – как новыми, так и находящимися в эксплуатации, а также соответствующим образом поощрять использование дизельного топлива и бензина с низким содержанием серы;
- б) усилить международное сотрудничество в деле разработки и согласования процедур испытаний на уровень выбросов отработавших газов в

⁷ Министры и соответствующие представители от Австралии, Брунея-Даруссалама, Вьетнама, Германии, Индии, Индонезии, Италии, Камбоджи, Канады, Лаосской Народно-Демократической Республики, Мьянмы, Республики Корея, Российской Федерации, Сингапура, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Таиланда, Филиппин, Франции, Японии и Европейской комиссии.

рамках WP.29 ЕЭК ООН и других региональных или международных форумов; и

с) разрабатывать инициативы для производства и использования экологически безопасных транспортных средств и чистых видов топлива, а также поощрять развитие общественного транспорта.

26. На своей шестьдесят третьей сессии, состоявшейся в Женеве 31 марта 2009 года, в ходе сегмента высокого уровня, посвященного проблемам смягчения воздействия изменения климата и адаптации к нему, ЕЭК ООН приветствовала рассмотрение в рамках WP.29 конкретных требований к качеству топлива, благодаря чему может быть сделан шаг вперед в направлении дальнейшего снижения уровней выбросов загрязняющих веществ транспортными средствами во всеобъемлющем глобальном контексте на основе согласованных и технически нейтральных правил.

27. Имеется также общее понимание необходимости наращивания потенциала стран посредством увязки и интеграции работы ЕЭК ООН с другими международными усилиями, а также сосредоточения внимания на тех областях, где могут быть достигнуты позитивные результаты:

a) Цели развития, сформулированные в Декларации тысячелетия (ЦРДТ), особенно ЦРДТ 7, касающаяся обеспечения экологической устойчивости;

b) Киотский протокол;

c) проект резолюции A/C.2/62/L.38 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, озаглавленный "Охрана глобального климата в интересах нынешнего и будущих поколений человечества";

d) Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИКООН).

V. Деятельность Всемирного форума в области топливной эффективности и качества топлива, а также в отношении инновационных технологий в целях дальнейшего сокращения выбросов газообразных загрязняющих веществ и CO₂

28. Деятельность Всемирного форума сфокусирована на активной безопасности (т.е. избежание столкновений) и пассивной безопасности (т.е. надежность в случае столкновений) механических транспортных средств, а также на охране окружающей среды и общих вопросах, касающихся безопасности. К механическим транспортным средствам относятся двух- и трехколесные транспортные средства, легковые автомобили, городские и междугородные автобусы, транспортные средства малой и большой грузоподъемности, сельскохозяйственные и лесные тракторы, а также внедорожная подвижная техника.

29. Всемирный форум уже разработал более 140 правил и предписаний, касающихся транспортных средств. Эти правила и предписания ориентированы на эксплуатационные характеристики и постоянно адаптируются с учетом технического прогресса.

30. Для выполнения этих задач Всемирный форум имеет шесть постоянных вспомогательных рабочих групп. Рабочие группы по вопросам освещения и

световой сигнализации (GRE) и по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) занимаются проблемами избежания столкновений. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) занимается проблемами надежности в случае столкновения. Рабочие группы по вопросам шума (GRB) и по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) занимаются экологическими проблемами, особенно вопросами сокращения выбросов газообразных загрязняющих веществ двигателями и снижения уровней шума, производимого транспортными средствами. Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), занимается общими вопросами безопасности. В рамках этих шести постоянных рабочих групп создано более 30 неофициальных групп, действующих в качестве групп экспертов с мандатом, ограниченным по времени (два года), для работы над конкретными вопросами.

31. В их совещаниях на регулярной основе участвуют более 2 000 экспертов со всего мира: правительственные эксперты, представляющие Договаривающиеся стороны соглашений, эксперты от вышеупомянутых неправительственных организаций (НПО), представляющие, например, автомобилестроительные предприятия или их поставщиков, водителей транспортных средств или других участников дорожного движения. Участники могут представлять проекты предложений по конкретным вопросам. Вместе с тем представители НПО имеют лишь консультативный статус. Таким образом, окончательное решение относительно принятия того или иного предложения по каким-либо правилам или поправкам к действующим правилам принимают лишь представители правительств Договаривающихся сторон соответствующего соглашения.

32. В рамках Соглашения 1958 года Всемирный форум разработал ряд правил Организации Объединенных Наций, которые ограничивают максимальный допустимый уровень выбросов различных газообразных загрязнителей (CO, HC, NO_x) и твердых частиц⁸ транспортными средствами. В результате последо-

⁸ Выбросы отработавших газов транспортными средствами подразделяются на две основные категории – парниковые газы (CO₂) и загрязняющие вещества (CO, HC, NO_x, ТЧ):

Двуокись углерода (CO₂) неизбежно образуется при сгорании топлива, содержащего углерод (как все нефтепродукты). CO₂ по своей сути является не только загрязнителем воздушной среды, но и парниковым газом, и поэтому способствует глобальному потеплению. Добиться сокращения выбросов CO₂ в транспортном секторе можно лишь путем сокращения объема сжигания ископаемых видов топлива либо за счет повышения энергоэффективности транспортных средств и их двигателей, либо за счет использования низкоуглеродных видов топлива (т.е. альтернативные виды топлива, включая устойчивое биотопливо) или других источников энергии (например, использование транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах, или электромобилей) в их силовой установке, либо за счет использования сочетания всех этих вариантов.

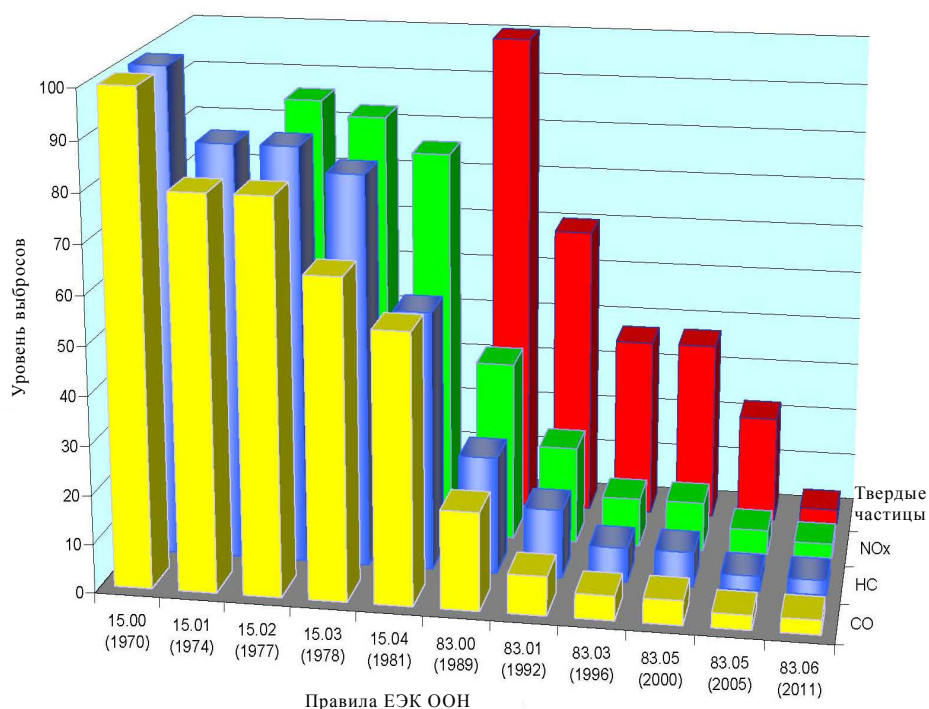
Оксид углерода (CO) является продуктом неполного сгорания. CO снижает способность крови переносить кислород. Он опасен для людей с заболеваниями сердца, а в высоких концентрациях является ядовитым. Таким образом, CO является газообразным загрязняющим веществом, выбросы которого можно сократить посредством обеспечения более эффективного сгорания топлива в двигателях транспортных средств (так, чтобы вместо CO образовывался CO₂) и дополнительно сократить после его сгорания при помощи процесса окисления в каталитическом преобразователе [$2xCO + O_2 = 2xCO_2$].

Углеводороды (HC), известные также как "летучие органические соединения (ЛОС)", состоят из несгоревшего или частично сгоревшего топлива. Поскольку они являются токсичными, они могут быть вредными для людей, вызывая поражения печени и даже рак. HC в значительной мере способствуют образованию "фотохимического смога" в определенных климатических условиях. Их выбросы также можно сократить посредством обеспечения более эффективного сгорания топлива в двигателе и

вательного принятия поправок к этим правилам Организации Объединенных Наций были значительно сокращены – на 95–97% – предельные уровни выбросов CO, HC и NO_x для новых частных легковых автомобилей по сравнению с предельными уровнями, установленными в 1970-х годах (см. рис. 2). Это значит, что самые последние предельные уровни выбросов, установленные правилами Организации Объединенных Наций для этих загрязняющих веществ, сегодня более чем в 20 раз ниже тех, которые были установлены 30 лет. Что касается твердых частиц, то поправки к соответствующим правилам Организации Объединенных Наций аналогичным образом позволили сократить предельные уровни их выбросов более чем на 90% по сравнению с теми значениями, которые были установлены в 1990 году, а это значит, что самые последние утвержденные предельные значения более чем в 10 раз ниже тех, которые были установлены в 1990 году.

дополнительно сократить после их сгорания при помощи процесса окисления в каталитическом преобразователе $[4\text{H}_x\text{C}_y + (x+4y)\text{O}_2 = 2x\text{H}_2\text{O} + 4y\text{CO}_2]$.
Окиси азота (NO_x) образуются, когда азот N₂, содержащийся в воздухе (78% N₂, 21% O₂), вступает в реакцию с кислородом O₂ при высокой температуре и давлении в камере сгорания двигателя. NO_x могут вызывать раздражение легких и служить прекурсорами "фотохимического смога" и кислотных дождей. Их невозможно ликвидировать посредством окисления (как CO и HC) – для этого требуется обратный процесс, т.е. удаление кислорода. Этот процесс "разложения" необходим для преобразования NO_x обратно в азот и кислород. Рециркуляция отработавших газов и селективное каталитическое разложение позволили значительно сократить выбросы NO_x двигателями транспортных средств.
Твердые частицы (ТЧ) – это очень малые частицы (размеры исчисляются в микрометрах) в основном несгоревшего углерода. ТЧ оказывают воздействие на дыхательные пути человека и животных. Усовершенствования технологий впрыска, процесса сгорания и фильтров твердых частиц на транспортных средствах позволили значительно сократить выбросы ТЧ.

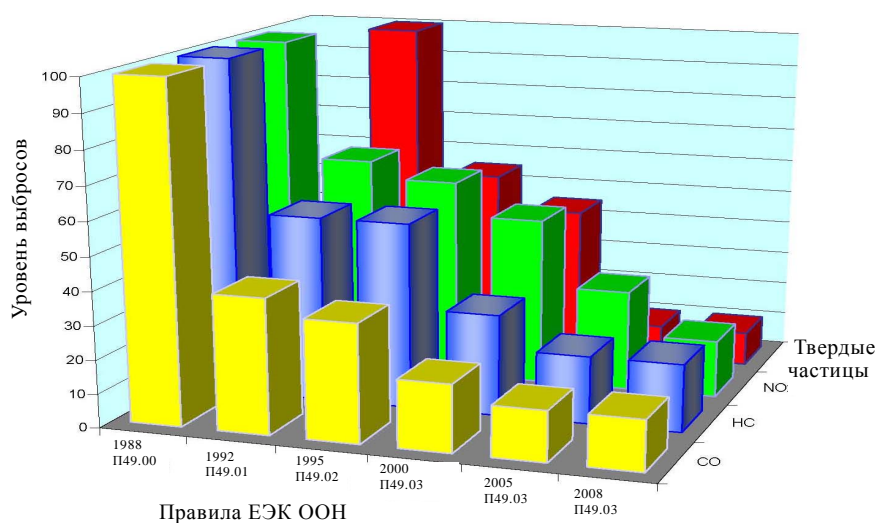
Рисунок 2
Эволюция предельных уровней выбросов загрязняющих веществ легковыми автомобилями



33. В настоящее время Всемирный форум занимается рассмотрением предложения Европейской комиссии относительно дальнейшего сокращения предельных значений для вышеупомянутых загрязняющих веществ, в частности выбросов твердых частиц более чем на 80% к сентябрю 2011 года. Эти новые предельные значения будут применяться не только к дизельным двигателям, как это имеет место до сих пор, но и к двигателям, работающим на бензине.

34. Предельные значения выбросов для транспортных средств большой грузоподъемности также были сокращены, хотя и в меньшей степени, и в настоящее время ведется работа по их дальнейшему сокращению (см. рис. ниже).

Рисунок 3
 Эволюция предельных уровней выбросов загрязняющих веществ транспортными средствами большой грузоподъемности



35. Что касается сокращения выбросов парниковых газов (особенно CO_2) в транспортном секторе, то Всемирный форум и его рабочие группы рассматривают или уже рассмотрели целый ряд мер, нацеленных на обеспечение энергоэффективности парка транспортных средств, таких как:

- поддержание инновационных технологий, используемых в транспортных средствах, т.е. экологически чистые транспортные средства (ЭТС), гибридные электромобили, подзаряжаемые от внешних источников питания (ПГЭМ), транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ), электромобили (ЭМ) и т.д.;
- передовые системы управления работой двигателя (например, функция автоматического замедления и ускорения, индикаторы переключения передач и экологичного вождения) и устройства ограничения выбросов загрязняющих веществ двигателем (например, бортовые диагностические системы, фильтр твердых частиц, каталитический преобразователь);
- эффективные трансмиссии транспортных средств (например, низкофрикционные компоненты, шины с низким сопротивлением качению, системы контроля давления в шинах);
- использование других альтернативных источников энергии, таких как сжиженный нефтяной газ (СНГ), сжатый природный газ (СПГ) и устойчивые виды биотоплива (жидкие и газообразные);
- разработка норм качества для топлива, предлагаемого на рынке, с учетом уровней выбросов загрязняющих веществ транспортными средствами и технологических типов двигателей;
- установка на транспортных средствах электрических устройств с низким энергопотреблением в целях сокращения потребления энергии (например, фары на светоизлучающих диодах (СИД));
- разработка интеллектуальных транспортных систем (ИТС) и интеллектуальных информационных и коммуникационных технологий

(ИИКТ), позволяющих избегать дорожных заторов и призванных оказывать помощь водителю.

36. В таблице, прилагаемой к настоящему документу, перечислены лишь наиболее важные направления деятельности Всемирного форума, конкретно связанные с выбросами загрязняющих веществ и CO₂, энергоэффективностью, эффективностью использования топлива и его качеством, а также с инновационными технологиями, используемыми в двигателях и трансмиссиях транспортных средств.

37. После политической дискуссии по вопросу о глобальном потеплении и транспорте, состоявшейся в ходе его ноябрьской сессии 2008 года, Всемирный форум WP.29 рассмотрел возможность организации предметного "круглого стола" по этому вопросу, который был бы приурочен к одной из его предстоящих сессий. В феврале 2009 года Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) одобрил деятельность WP.29 в отношении стандартов качества топлива, предлагаемого на рынке, и идею организации такого "круглого стола". На своей мартовской сессии 2009 года Всемирный форум WP.29 решил провести "круглый стол" по изменению климата и транспорту в Женеве совместно со своей июньской сессией 2010 года (см. ECE/TRANS/WP.29/1068, пункт 2; ECE/TRANS/WP.29/1070, пункт 77; ECE/TRANS/WP.29/1072, пункт 3).

38. В ходе своей ноябрьской сессии 2009 года Всемирный форум WP.29 провел "мозговую атаку" для организации этого "круглого стола". На основе неофициального документа № WP.29-149-02 Всемирный форум в принципе согласился с предложенной программой (см. доклад ECE/TRANS/WP.29/1079, пункты 78-80). В отношении ожидаемых результатов своего "круглого стола" Всемирный форум предпочел определить не стратегию WP.29, а потенциальные сценарии, в рамках которых WP.29 мог бы внести вклад на основе реализации своей будущей программы работы в области смягчения влияния изменения климата и адаптации к нему. Было также решено, что ожидаемые сценарии будут впоследствии приняты WP.29 на его ноябрьской сессии 2010 года.

39. Всемирный форум с удовлетворением отметил представленную секретариатом документацию, касающуюся обзора литературы (ECE/TRANS/WP.29/2010/46) и распределения ответственности в области внутреннего транспорта и изменения климата (ECE/TRANS/WP.29/2010/47), а также подробную информацию о деятельности ЕЭК ООН, связанной с сокращением выбросов газообразных загрязняющих веществ и парниковых газов в транспортном секторе, которая воспроизводится в настоящем документе.

40. Секретариату было поручено определить потенциальных ораторов для этого важного мероприятия и представить окончательную программу на мартовской сессии 2010 года для рассмотрения и принятия в рамках WP.29 (см. неофициальный документ № WP.29-150-03).

41. В этом контексте "круглый стол" планируется провести в Женеве 24 июня 2010 года (с 14 ч. 30 м. до 18 ч. 00 м.). "Круглый стол" рекомендуется разделить на три заседания, содержание которых должно быть окончательно определено с учетом результатов предстоящей сессии WP.29 в марте 2010 года:

а) *вступительное заседание*: открытие "круглого стола", особый акцент на связи между экономическим ростом и транспортом, а также на необходимости комплексного подхода и проведения обзора соответствующей работы Комитета по внутреннему транспорту и его вспомогательных органов, особенно Всемирного форума WP.29;

- b) *основное заседание*: рассмотрение потенциала мер по смягчению воздействия изменения климата и адаптации к нему в транспортном секторе в увязке с требованиями, предъявляемыми к энергетическому сектору, а также последствий для структурных изменений в экологической политике, политике в области землепользования и политике в области жилищного обеспечения;
- c) *заключительное заседание*: подведение итогов дискуссий с составлением рекомендаций в отношении эффективных мер, связанных не только с технологиями, используемыми в транспортных средствах, но и с более широкими аспектами транспортной политики, а также рекомендаций в отношении последующих мер в связи с решениями "круглого стола".

Приложение

Направления деятельности Всемирного форума, связанные с выбросами загрязняющих веществ и CO₂, энергоэффективностью, эффективностью использования топлива и его качеством, а также с инновационными технологиями, используемыми в двигателях и трансмиссиях транспортных средств

Примечание: Существующие вебсайты, указанные в таблице, отражают текущее положение, но они постоянно обновляются по мере продвижения работы.

1	ВПИМ	<i>Всемирные согласованные процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности</i>
	Цель:	Разработать новые циклы и процедуры испытания для транспортных средств малой грузоподъемности в отношении выбросов газообразных загрязняющих веществ (NO _x , CO, HC) и твердых частиц, включая CO ₂ .
	Сроки:	Установление гтп, касающихся цикла и процедуры испытания ВПИМ на выбросы загрязняющих веществ, к 2014 году. Дальнейшая разработка дополнительных циклов испытания для низких температур и высокогорья, проверки надежности и соответствия в условиях эксплуатации к 2018 году, включая выбросы вне цикла испытаний, использование мобильной установки для кондиционирования воздуха, если это возможно. Испытания на соответствие результатов и определение эталонных видов топлива, а также предельных значений выбросов к 2022 году.
	Состояние:	В результате детальной подготовительной работы, проведенной в рамках Рабочей группы по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE), составлена "дорожная карта" для разработки гтп по ВПИМ в отношении газообразных выбросов загрязняющих веществ и твердых частиц, включая CO ₂ . В июне 2009 года WP.29 рассмотрел эту "дорожную карту" и рекомендовал GRPE в кратчайшие возможные сроки приступить к разработке гтп по ВПИМ.
	Примечание:	Техническими спонсорами гтп по ВПИМ являются Европейский союз, Соединенные Штаты Америки и Япония. Неофициальная группа GRPE по ВПИМ работает под председательством Франции. Дополнительную информацию см. по адресу: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grpe/wltp04.html в докладе GRPE ECE/TRANS/WP.29/GRPE/58, пункты 26-32, по адресу: http://www.unece.org/trans/doc/2010/wp29grpe/ECE-TRANS-WP29-GRPE-59e.pdf , а также в докладах WP.29 ECE/TRANS/WP.29/1077, пункты 104 и 105, по адресу: http://www.unece.org/trans/doc/2009/wp29/ECE-TRANS-WP29-1077e.pdf , и ECE/TRANS/WP.29/1079, пункт 112, по адресу: http://www.unece.org/trans/doc/2009/wp29/ECE-TRANS-WP29-1079e.pdf .

2	<i>ВСБМ</i>	<i>Всемирная согласованная процедура сертификации двигателей большой мощности (гтп № 4)</i>
	Цель:	Разработать новую процедуру испытания на выбросы газообразных загрязняющих веществ (NO _x , CO, HC) и твердых частиц двигателями большой мощности.
	Сроки:	Эти гтп были введены 15 ноября 2006 года. Гтп № 4 см. по адресу: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob_registry.html . Сроки введения требований в отношении эффективности еще не определены.
	Состояние:	Недавно эти гтп были полностью согласованы (за исключением варианта для эталонных видов топлива). Ожидается, что в 2010 году GRPE возобновит работу над предельными значениями для газообразных загрязняющих веществ (NO _x , CO, HC, твердые частицы) параллельно с предельными значениями "Евро VI". Положения эквивалентных Правил № 49 приведены в соответствие с положениями этих гтп.
	Примечание:	Техническим спонсором гтп № 4 является Европейский союз. Неофициальная группа GRPE по ВСБМ работает под председательством Европейской комиссии. Дополнительную информацию см. по адресу: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grpe/whdc_minutes.html .
3	<i>ВЦИМ</i>	<i>Всемирный согласованный цикл испытаний мотоциклов на выбросы загрязняющих веществ (гтп № 2)</i>
	Цель:	Разработать новую процедуру испытания на выбросы газообразных загрязняющих веществ двигателями мотоциклов, включая метод измерения выбросов CO ₂ (в г/км).
	Сроки:	Эти гтп введены 22 июня 2005 года. Гтп № 2 см. по адресу: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob_registry.html . В них пока не включены предельные значения для газообразных загрязняющих веществ (NO _x , CO, HC). Ожидается, что предложение о включении требований в отношении эффективности будет принято в 2010 году.
	Состояние:	Работа по включению предельных значений для газообразных загрязняющих веществ была завершена GRPE в июне 2009 года. Ожидается, что WP.29 рассмотрит предложение о предельных значениях в марте или июне 2010 года. Предстоит согласовать положения Правил № 40 с положениями этих гтп.
	Примечание:	Техническим спонсором этих гтп является Германия. Дополнительную информацию см. по адресу: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grpe/grperep.html .
4	<i>ВПТ</i>	<i>Протокол испытаний на выбросы отработавших газов двигателями внедорожной подвижной техники (гтп № 11)</i>
	Цель:	Разработать новые всемирные согласованные положения по измерению выбросов газообразных загрязняющих веществ (NO _x , CO, HC, твердые частицы) двигателями внедорожной подвижной техники (ВПТ).
	Сроки:	Гтп по ВПТ были включены в Глобальный регистр в ноябре 2009 года на основе: http://www.unece.org/trans/doc/2009/wp29/ECE-TRANS-WP29-2009-120e.pdf ; http://www.unece.org/trans/doc/2009/wp29/ECE-TRANS-WP29-2009-121e.pdf .

	Состояние:	На своей июньской сессии 2009 года GRPE завершила работу над проектом гтп по выбросам загрязняющих веществ двигателями ВПТ (без требований в отношении эффективности). WP.29 рассмотрел и принял эти предложения на своей ноябрьской сессии 2009 года. Гтп № 11 будут размещены по адресу: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob_registry.html . Теперь Договаривающимся сторонам нужно будет начать на национальном или региональном уровне процесс интеграции этих гтп в свое национальное или региональное законодательство.
	Примечание:	Под двигателями ВПТ понимаются двигатели внутреннего сгорания, предназначенные для установки на сельскохозяйственных или лесных тракторах и механизмах, а также на локомотивах, плавучих средствах и кораблях. Техническим спонсором гтп по ВПТ является Европейский союз. Неофициальная группа по ВПТ завершила свою работу. Дополнительную информацию см. по адресу: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grpe/nrmm_mtng_minutes.html .
5	<i>ВВЦ</i>	<i>Выбросы загрязняющих веществ большегрузными транспортными средствами вне цикла испытаний (гтп № 10)</i>
	Цель:	Разработать, помимо обычного цикла испытаний на выбросы загрязняющих веществ большегрузными транспортными средствами (ВСБМ), дополнительные спецификации для систем БДС, особенно в отношении присоединения к протоколу о непревышении для обеспечения того, чтобы в ходе эксплуатации предельные значения выбросов соблюдались не только при нормальных условиях, но и в широком диапазоне условий работы (например, низкие температуры, высокогорье и т.д.).
	Сроки:	Эти гтп введены в качестве гтп № 10 24 июня 2009 года. Гтп № 10 см. по адресу: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob_registry.htm .
	Состояние:	На своей июньской сессии 2009 года WP.29 решил включить в Глобальный регистр проект гтп по ВВЦ. Теперь Договаривающимся сторонам нужно начать на национальном или региональном уровне процесс интеграции этих гтп в свое национальное или региональное законодательство.
	Примечание:	Техническим спонсором гтп по ВВЦ являются Соединенные Штаты Америки. Неофициальная группа по ВВЦ завершила свою работу. Дополнительную информацию см. по адресу: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grpe/oc.html .
6	<i>ВС-БДС</i>	<i>Всемирные согласованные бортовые диагностические системы (гтп № 5)</i>
	Цель:	Разработать согласованные предписания в отношении бортовых диагностических систем (БДС), которые предназначены для использования на транспортных средствах малой и большой грузоподъемности, в целях обеспечения надлежащего функционирования двигателей в условиях повседневной эксплуатации и для оказания помощи в диагностике и устранения неисправностей.
	Сроки:	Эти гтп установлены 15 ноября 2006 года. Гтп № 5 см. по адресу: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob_registry.htm . Предписания, касающиеся транспортных средств малой грузоподъемности, еще не включены в гтп № 5.
	Состояние:	Положения эквивалентных Правил № 49 согласованы с положениями этих гтп.

	Примечание:	Техническим спонсором этих гтп являются Соединенные Штаты Америки. Дополнительную информацию см. под рубрикой WHH-OBD (BC-БДС) на вебсайте GRPE по адресу: http://www.unecce.org/trans/main/wp29/meeting_docs_grpe.html .
7	<i>ПИЧ</i>	<i>Программа измерения уровня выбросов твердых частиц</i>
	Цель:	Разработать новые протоколы испытаний с соответствующими инструментами для оценки и контроля уровня выбросов наночастиц двигателями а) транспортных средств малой грузоподъемности и б) транспортных средств большой грузоподъемности в диапазоне 10–500 нм (с точки зрения влияния на здоровье).
	Сроки:	а) Процедура измерения уровня выбросов твердых частиц для транспортных средств малой грузоподъемности была окончательно доработана в 2008 году и включена в Правила № 83 (дополнение 7 к поправкам серии 05, см. по адресу: http://www.unecce.org/trans/main/wp29/wp29regs/r083r3a2e.pdf). б) Ожидается, что процедура измерения уровня выбросов твердых частиц для транспортных средств большой грузоподъемности будет окончательно доработана к концу 2010 года.
	Состояние:	а) Новая процедура измерения уровня выбросов твердых частиц для транспортных средств малой грузоподъемности представляет собой усовершенствованный вариант прежней процедуры измерения массы твердых частиц и включает новую процедуру измерения количества частиц. GRPE продолжает свою работу по дальнейшему совершенствованию калибровки и повышению точности этого метода измерения. б) Что касается процедуры измерения уровня выбросов твердых частиц для транспортных средств большой грузоподъемности, то недавно завершились аттестационные испытания. В этом контексте GRPE рассмотрела на своей январской сессии 2010 года проект доклада об этих аттестационных испытаниях, а также первое предложение по поправкам к Правилам № 49.
	Примечание:	Неофициальная группа по ПИЧ работает под председательством Соединенного Королевства. Дополнительную информацию см. по адресу: http://www.unecce.org/trans/main/wp29/wgs/wp29grpe/pmp25.html .
8	<i>КТ</i>	<i>Качество топлива</i>
	Цель:	Разработать рекомендации в отношении качества топлива, предлагаемого на рынке, с тем чтобы транспортные средства, подвергаемые испытаниям в соответствии с правилами Организации Объединенных Наций или другими эквивалентными предписаниями и использующие конкретные виды эталонного топлива при проведении испытаний, в ходе повседневной эксплуатации использовали топливо с определенными характеристиками, соответствующими заданным уровням выбросов загрязняющих веществ и технологическому типу. В этом контексте рекомендации способствуют охране окружающей среды, особенно сокращению загрязнения воздуха.
	Сроки:	Ожидается, что GRPE завершит разработку первого набора рекомендаций (решение технических вопросов) к концу 2010 года. Составление полного набора рекомендаций является масштабной задачей, и сроки по-прежнему находятся на рассмотрении.
	Состояние:	"Круглый стол" WP.29 по вопросам качества топлива, проведенный 15 ноября 2007 года, показал, что существует тесная связь между качеством топлива, предлагаемого на рынке, и выбросами загрязняющих веществ автотранспортными

	<p>средствами. Было признано, что для дальнейшего сокращения выбросов на основе более строгих правил требуются более совершенные технологии контроля за выбросами, в результате чего возникает острая потребность в повышении качества топлива.</p> <p>GRPE учредила неофициальную группу по качеству топлива (КТ) и решила применять двухэтапный подход, в рамках которого предполагается разработать:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) вначале – спецификации для параметров, которые влияют на устройства для ограничения выбросов (т.е. решение технических вопросов), и b) в качестве последующего шага (при том условии, что WP.29 утвердит решение о продлении мандата неофициальной группы) – спецификации для параметров, которые влияют на выбросы отработавших газов (т.е. учет факторов риска для здоровья), если будет получено согласие нефтеперерабатывающей отрасли. <p>Ожидается, что в 2010 году GRPE рассмотрит первый набор параметров качества топлива (диапазоны или предельные значения для содержания свинца, серы, бензола, металлических присадок и т.д.), которые будут сочтены необходимыми для обеспечения соблюдения соответствующих уровней выбросов загрязняющих веществ автотранспортными средствами с "ЕВРО 2" до "ЕВРО 5", если это возможно. GRPE также решила, что эта работа может быть проведена применительно к жидким видам топлива (бензин и дизельное топливо), включая биотопливо, а впоследствии – и в отношении газообразных видов топлива (включая биогазы).</p>
Примечание:	<p>Неофициальная группа по КТ работает под председательством Франции. Дополнительную информацию см. по адресу: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grpe/fq05.html.</p>
9	<p><i>ЭТС</i></p> <p><i>Экологически чистые транспортные средства</i></p>
Цель:	<ul style="list-style-type: none"> a) Продолжать плодотворное сотрудничество между WP.29 и будущими международными конференциями по экологически чистым транспортным средствам (ЭТС) и активизировать разработку и внедрение ЭТС, а также возобновляемых видов топлива. b) В краткосрочной перспективе провести анализ практической осуществимости предложенной концепции ЭТС (метод оценки, комплексный подход).
Сроки:	<p>Неофициальная группа GRB/GRPE осуществляет работу параллельно с международными конференциями по ЭТС, проводимыми один раз в два года.</p>
Состояние:	<p>После успешного проведения конференций по ЭТС в Токио (2003 год) и Бирмингеме (2005 год) на третьей конференции по ЭТС в Дрездене (2007 год) было решено развивать тесное сотрудничество со Всемирным форумом WP.29 и его вспомогательными органами, особенно с GRPE и GRB, и создать новую неофициальную группу по экологически чистым транспортным средствам. Последующие конференции по ЭТС будут посвящены следующим аспектам:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) отчет о ходе работы по достижению поставленных целей; b) обмен опытом в отношении текущих мер по поощрению и содействию внедрению ЭТС на рынке; c) обмен опытом и проведение анализа в вопросах, связанных с юридической и экономической основой; d) регулярный отчет о ходе работы перед лидерами "большой восьмерки" в соответствии с решением, принятым в Хайлигендамме, Германия.

		<p>В отношении заявления о практической осуществимости для разработки методики оценки ЭТС GRPE решила, что с процедурной точки зрения разработка согласованной концепции ЭТС является вполне реальным делом.</p> <p>Четвертая конференция по ЭТС состоялась в Дели (Индия) 23 и 24 ноября 2009 года. Участники конференции приветствовали проведенный анализ практической осуществимости и одобрили работу, проделанную в рамках WP.29. По итогам этой конференции был составлен заключительный документ, призванный служить политическим руководством для неофициальной группы по ЭТС в деле разработки будущих концепций ЭТС.</p>
	Примечание:	<p>Было решено, что следующая конференция по ЭТС будет организована Соединенными Штатами Америки к 2012 году. Как обычно, страна, организующая конференцию по ЭТС, будет председательствовать в неофициальной группе по ЭТС (Германия: 2008-2009 годы, Индия: 2010-2011 годы, США: 2012-2013 годы). Тексты выступлений и заключительный документ конференции по ЭТС в Дрездене см. на вебсайте по адресу www.bmvbs.de, а материалы конференции, состоявшейся в Дели, – по адресу www.4efv.in.</p> <p>Дополнительную информацию о неофициальной группе по ЭТС см. по адресу http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grpe/efv05.html.</p>
10	ТСВТЭ	<i>Транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах</i>
	Цель:	<p>Разработать и ввести глобальные технические правила (гтп) для транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ), которые обеспечивали бы такие же, уровни безопасности что и правила для обычных транспортных средств, работающих на бензине, без каких-либо ограничений для будущих инновационных технологий. Кроме того, в ходе разработки новых гтп или поправок действующим гтп учитываются все аспекты охраны окружающей среды.</p>
	Сроки:	<p>Ввести к концу 2010 года гтп в отношении безопасности транспортных средств, работающих на водороде, на основе подхода, учитывающего уровни отдельных компонентов, подсистем и полного испытания транспортного средства на столкновение.</p> <p>После 2010 года в эти гтп будут вноситься поправки, с тем чтобы включить требования к испытаниям ТСВТЭ на столкновение в объеме полного испытания транспортного средства на столкновение с точки зрения целостности топливной системы на основе результатов исследований и с учетом самых последних технологических разработок.</p>
	Состояние:	<p>В июне 2005 года WP.29 рассмотрела "дорожную карту" для разработки гтп по ТСВТЭ и решила создать неофициальную группу по ТСВТЭ. В целях надлежащего рассмотрения положений, касающихся обеспечения безопасности и охраны окружающей среды, было решено создать две подгруппы для рассмотрения экологических аспектов (ПОС в рамках GRPE) и аспектов безопасности, включая безопасность в случае столкновения (ПГБ в рамках GRPE). Тремя основными аспектами, находящимися на рассмотрении, являются: топливная система, электрическая безопасность и система хранения водорода.</p> <p>На первом этапе гтп будут охватывать легковые автомобили, работающие на топливных элементах (ТЭ) или оснащенные двигателями внутреннего сгорания (ДВС) или двигателями, в которых используется сжатый газообразный водород (СГВ) или жидкий водород (ЖВ). Для испытаний на столкновение планируется разработать новые положения относительно максимального допустимого уровня утечки водорода и указать в гтп, что на начальном этапе каждая Договаривающаяся сторона может проводить свои установленные национальные испытания на столкновение.</p>

	Примечание:	Техническими спонсорами гтп по ТСВТЭ являются Германия, Соединенные Штаты Америки и Япония. Неофициальная группа GRPE по ТСВТЭ работает под председательством Германии. См.: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grsp/sgs_8.html ; http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grsp/elsa_7.html ; http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grpe/grpehfcv-sge04.html .
11	<i>ГМТС</i>	<i>Газомоторные транспортные средства</i>
	Цель:	Содействовать внедрению транспортных средств, использующих сжиженный нефтяной газ (СНГ) или сжатый природный газ (СПГ) в качестве альтернативного топлива в своей силовой установке, а также оценить нормативные требования, касающиеся использования элементов и систем СНГ и СПГ на транспортных средствах, в целях адаптации существующих правил к достижениям технического прогресса и рассмотрения требований в отношении эффективности с учетом новых технологий.
	Сроки:	Мандат группы по ГМТС был продлен на двухлетний срок до конца 2011 года.
	Состояние:	Неофициальная группа GRPE добилась неплохого прогресса и подготовила ряд поправок к действующим правилам. В настоящее время группа рассматривает, среди прочего, новые положения в отношении метана и углеводородов, не содержащих метан.
	Примечание:	Неофициальная группа по ГМТС работает под председательством Нидерландов. Дополнительную информацию см. по адресу: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grpe/gfv08.html .
12	<i>ГЭМ</i>	<i>Гибридные электромобили</i>
	Цель:	Разработать новые положения для ГЭМ в отношении измерения расхода топлива, выбросов CO ₂ и расхода электроэнергии и подготовить соответствующие поправки к действующим правилам.
	Сроки:	Завершено в 2004 году, соответствующие положения включены в Правила № 83 и 101; см. по адресу: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs/r083r3e.pdf ; http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs101-120.htm.l
	Состояние:	Положения соответствующих правил дополнены требованиями в отношении ГЭМ. Договаривающиеся стороны уже интегрировали их в свое национальное / региональное законодательство, применяя правила с соответствующими поправками.
	Примечание:	Дополнительную информацию см. по адресу: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs.html .
13	<i>ПГЭМ</i>	<i>Гибридные электромобили, подзаряжаемые от внешних источников питания</i>
	Цель:	Лучше отразить в действующих правилах № 83 и 101 экологические преимущества гибридных транспортных средств, в основу которых положены концепции гибридных силовых установок, предполагающие подзарядку от внешних источников питания.

	Сроки:	Завершено в 2008 году.
	Состояние:	Положения соответствующих правил были дополнены требованиями в отношении ПГЭМ. Большинство Договаривающихся сторон уже интегрировали их в свое национальное/региональное законодательство, применяя правила с внесенными в них поправками.
	Примечание:	Дополнительную информацию см. по адресу: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs.html
14	ЭМ	<i>Электромобили (Правила № 100).</i>
	Цель:	Распространить область применения Правил № 100 на все категории транспортных средств с электрической силовой установкой (конкретные требования в отношении конструкции, функциональной безопасности и выбросов водорода), включив дополнительные положения, касающиеся защиты от электрического (высоковольтного) удара в ходе нормальной эксплуатации таких транспортных средств.
	Сроки:	Ожидается, что WP.29 рассмотрит и примет окончательное предложение по поправкам в 2010 году.
	Состояние:	На первом этапе неофициальная группа GRSP по электрической безопасности (ЭЛБЕ) подготовила поправку к действующим Правилам № 100 для рассмотрения в рамках WP.29 в марте 2010 года. На втором этапе неофициальная группа ЭЛБЕ разработает спецификации для защиты водителя и пассажиров транспортных средств с электрической силовой установкой от электрического удара в случае лобового или бокового столкновения (например, поправки к Правилам № 94 и 95).
	Примечание:	Дополнительную информацию см. по адресу: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs81-100.html http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grsp/elsa_7.html .
15	CO ₂	<i>Расход топлива, выбросы CO₂ и расход электроэнергии (Правила № 101)</i>
	Цель:	Установить правила для измерения расхода топлива и выбросов CO ₂ легкими транспортными средствами (категорий M ₁ и N ₁), а также расхода электроэнергии электромобилями и гибридными электромобилями.
	Сроки:	Завершено в 2004 году.
	Состояние:	Положения соответствующих правил были дополнены требованиями, касающимися расхода топлива и выбросов CO ₂ (без каких-либо предельных значений) двигателями транспортных средств, а также расхода электроэнергии, для цели информирования потребителей. Договаривающиеся стороны интегрировали их в свое национальное/региональное законодательство, применяя эти правила.
	Примечание:	Дополнительную информацию см. по адресу: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs101-120.html .
16	ИТС	<i>Интеллектуальные транспортные системы</i>
	Цель:	Создать информационную основу, на которой в долгосрочной перспективе можно было бы разработать новые гтп по интеллектуальным транспортным системам (ИТС). В этом контексте следует разработать общую концепцию систем помощи водителю с учетом самой последней информации о технологических тенденциях.

	Сроки:	WP.29 занимается рассмотрением этого направления деятельности с периодичностью один раз в два года.
	Состояние:	<p>WP.29 организовала "круглый стол" по интеллектуальным транспортным системам, который состоялся в Женеве 18 февраля 2004 года параллельно с шестьдесят пятой сессией Комитета по внутреннему транспорту (КВТ). Было рекомендовано ограничить тематику "круглого стола" лишь системами, устанавливаемыми на транспортных средствах, и создать в рамках WP.29 неофициальную рабочую группу по ИТС. Неофициальная группа занимается рассмотрением различных видов помощи в отношении восприятия дорожной обстановки, условий движения и возможных соответствующих мер в помощь водителю, таких как информация, предупреждение или, если это необходимо, включение определенной функции в определенных условиях, связанных с возможностью столкновения. Такие интеллектуальные транспортные системы могут также обеспечивать взаимодействие между транспортными средствами и дорожной инфраструктурой. Цель таких ИТС состоит в определении и регулировании режима дорожного движения в интересах снижения риска или даже предотвращения дорожных заторов и дорожно-транспортных происшествий. Для этой цели Всемирный форум создал неофициальную группу по ИТС, которая призвана разработать согласованные положения в отношении таких интеллектуальных систем на транспортных средствах, а также интеллектуальных информационно-коммуникационных технологий управления дорожным движением. Это неофициальная группа проводит совещания один раз в два года.</p> <p>В настоящее время GRRF занимается рассмотрением таких инновационных технологий, и в частности передовых систем экстренного торможения (ПСЭТ) и систем предупреждения о выходе за пределы полосы движения (ПВП).</p>
	Примечание:	Неофициальная группа по ИТС работает под председательством Соединенного Королевства и Японии. Дополнительную информацию см. по адресу: http://www.unece.org/trans/main/itc/itcrt_its.html или http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/genits18.html .
17	ССК	<i>Снижение сопротивления шин качению</i>
	Цель:	Разработать новые положения, обязывающие изготовителей шин указывать в сообщении, касающемся официального утверждения типа, коэффициент сопротивления шин качению. Это даст возможность компетентным органам, ответственным за официальное утверждение, собирать данные о коэффициентах сопротивления шин качению и позволит им на более позднем этапе рассмотреть вопрос о возможном включении предельных значений для сопротивления качению в соответствующие правила. В долгосрочной перспективе новые положения будут способствовать охране окружающей среды, особенно сокращению потребления топлива транспортными средствами за счет снижения сопротивления качению их шин.
	Сроки:	Не позднее 2012 года.
	Состояние:	На своей февральской сессии 2010 года GRB рассмотрит вопрос о пересмотре определения семейства шин для цели оценки сопротивления качению, поскольку оно отличается от определения, используемого для целей оценки шума, производимого при качении шины, и сцепления шины с мокрой поверхностью. Кроме того, нужно скорректировать название и область применения Правил № 117. В этом контексте Европейская комиссия совместно с экспертами от ЕТОПОК занимается подготовкой предложения по поправкам к Правилам № 117 для рассмотрения на следующей сессии GRB в сентябре 2009 года.

	Примечание:	Дополнительную информацию см. по адресу: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grb/grbrep.html .
18	<i>РТ</i>	<i>Рекуперативное торможение (Правила № 13 и 13-Н)</i>
	Цель:	Разработать электрические системы рекуперативного торможения, обеспечивающие рекуперацию энергии торможения транспортного средства.
	Сроки:	Завершено в 2008 году, соответствующие положения включены в Правила № 13 и 13-Н; см. по адресу: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs/r013hr1e.pdf ; http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs/r013r6e.pdf .
	Состояние:	Положения Правил дополнены новыми требованиями. Договаривающиеся стороны интегрируют их в национальное/региональное законодательство, применяя правила с внесенными в них поправками.
	Примечание:	Дополнительную информацию см. по адресу: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs1-20.html .
19	<i>СКДШ</i>	<i>Системы контроля давления в шинах (Правила № 64)</i>
	Цель:	Разработать новые согласованные положения в отношении систем контроля давления в шинах (СКДШ), с тем чтобы а) обеспечить поддержание правильного давления в шинах, установленных на транспортных средствах, и таким образом б) повысить безопасность транспортных средств и добиться повышения энергоэффективности за счет снижения сопротивления шин качению.
	Сроки:	GRRF достигла договоренности по данному предложению на своей сентябрьской сессии 2009 года.
	Состояние:	На своей ноябрьской сессии 2009 года WP.29 принял данное предложение на основе документа: http://www.unece.org/trans/doc/2009/wp29/ECE-TRANS-WP29-2009-129e.pdf .
	Примечание:	Неофициальная группа по СКДШ завершила свою работу. Дополнительную информацию см. по адресу: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grrf/grrf-inftpm5.html .
20	<i>СИД</i>	<i>Фары со светоизлучающими диодами</i>
	Цель:	Повысить активную безопасность и энергоэффективность фар транспортных средств посредством разработки новых положений об установке на транспортных средствах намного более энергоэффективных устройств освещения на светоизлучающих диодах (СИД).
	Сроки:	Работа над положениями о фарах с СИД завершена в 2008 году, и они включены в Правила № 112: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs/r112r1a3e.pdf . В настоящее время разрабатываются технические положения об источниках света на СИД.
	Состояние:	Положения, касающиеся фар с СИД, включены в соответствующие правила и уже вступили в силу. Ожидается, что в марте 2010 года WP.29 рассмотрит и примет новые правила об источниках света на СИД для устройств освещения и световой сигнализации.

	Примечание:	Такие источники света на СИД могут использоваться в фарах, специальных дневных ходовых огнях (ДХО) и в устройствах световой сигнализации. Таким образом, рыночное внедрение таких источников света на СИД позволит дополнительно сократить потребление энергии.
21	<i>МСКВ</i>	<i>Мобильные системы кондиционирования воздуха</i>
	Цель:	Разработать параллельно с текущей работой над всемирными согласованными процедурами испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ) новую процедуру испытания для оценки энергоэффективности таких систем МСКВ для автотранспортных средств.
	Состояние:	Неофициальная группа по МСКВ была учреждена в рамках GRPE на ее январской сессии 2010 года и вскоре приступит к работе под председательством Европейской комиссии.
22	<i>БГ-ГЭМ</i>	<i>Большегрузные гибридные электромобили</i>
	Цель:	Разработать параллельно с текущей работой над гтп № 4 по ВСБМ новые процедуры испытаний на выбросы загрязняющих веществ для двигателей, используемых на грузовых автомобилях, оснащенных гибридной электрической силовой установкой.
	Состояние:	Неофициальная группа по БГ-ГЭМ была учреждена в рамках GRPE на ее январской сессии 2010 года при том условии, что WP.29 одобрит это решение на своей мартовской сессии 2010 года, а Договаривающиеся стороны обязуются обеспечить техническое спонсорство.
23	<i>МУОВ</i>	<i>Модифицированные устройства ограничения выбросов</i>
	Цель:	Согласовать требования в отношении устройств ограничения выбросов, предназначенных для замены таких устройств на транспортных средствах, уже находящихся в эксплуатации.
	Состояние:	Неофициальная группа по МУОВ была учреждена в рамках GRPE на ее январской сессии 2010 года (при том условии, что WP.29 одобрит это решение на своей мартовской сессии 2010 года) и вскоре приступит к работе под председательством Нидерландов.