


**Европейская экономическая комиссия**
**Комитет по внутреннему транспорту**
**Всемирный форум для согласования  
правил в области транспортных средств**
**Рабочая группа по проблемам энергии  
и загрязнения окружающей среды**
**Шестьдесят пятая сессия**

Женева, 15–18 января 2013 года

**Доклад Рабочей группы по проблемам энергии  
и загрязнения окружающей среды (GRPE) о работе  
ее шестьдесят пятой сессии (15–18 января 2013 года)**
**Содержание**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня).....	2–4	4
III. Доклад о работе последних сессий Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (пункт 2 повестки дня).....	5–12	5
IV. Транспортные средства малой грузоподъемности (пункт 3 повестки дня).....	13–24	6
A. Всемирная согласованная процедура испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ).....	13–19	6
B. Процедура испытания мобильных систем кондиционирования воздуха (ПИМСКВ).....	20–21	8
C. Правила № 68 (измерение максимальной скорости, в том числе электромобилей), 83 (выбросы загрязняющих веществ транспортными средствами категорий M <sub>1</sub> и N <sub>1</sub> ), 101 (выбросы CO <sub>2</sub> /расход топлива) и 103 (сменные устройства для предотвращения загрязнения) ООН.....	22–24	8

V.	Большегрузные транспортные средства (пункт 4 повестки дня) .....	25–34	9
A.	Большегрузные гибридные транспортные средства (БГТС).....	25–27	9
B.	Модифицированные устройства ограничения выбросов (МУОВ) ..	28–31	9
C.	Правила № 49 ООН (выбросы загрязняющих веществ из двигателей с воспламенением от сжатия и двигателей с принудительным зажиганием (работающих на СНГ и КПП)).....	32–33	10
D.	Глобальные технические правила № 4 (всемирная согласованная процедура сертификации двигателей большой мощности (ВСБМ)), 5 (всемирные согласованные требования, касающиеся бортовых диагностических систем для двигателей большой мощности (ВС-БГС)) и 10 (выбросы вне цикла испытаний (ВВЦ)) ООН .....	34	11
VI.	Правила № 85 (измерение полезной мощности и 30-минутной мощности) и 115 (модифицированные системы СНГ и КПП) ООН (пункт 5 повестки дня).....	35	11
VII.	Сельскохозяйственные и лесные тракторы, внедорожная подвижная техника (пункт 6 повестки дня).....	36–39	11
A.	Правила № 96 (выбросы загрязняющих веществ из дизельных двигателей (сельскохозяйственных тракторов)) и 120 (полезная мощность тракторов и внедорожной подвижной техники) ООН ....	36–38	11
B.	Глобальные технические правила № 11 ООН (двигатели).....	39	11
VIII.	Программа измерения выбросов твердых частиц (ПИТЧ) (пункт 7 повестки дня).....	40–41	12
IX.	Газомоторные транспортные средства (ГМТС) (пункт 8 повестки дня).....	42–44	12
X.	Мотоциклы и мопеды (пункт 9 повестки дня).....	45–50	13
A.	Экологические требования и требования к тяговым характеристикам (ЭТТТХ) транспортных средств категории L .....	45–47	13
B.	Правила № 40 (выбросы газообразных загрязняющих веществ мотоциклами) и 47 (выбросы газообразных загрязняющих веществ мопедами) ООН.....	48	14
C.	Глобальные технические Правила № 2 ООН (всемирный согласованный цикл испытаний мотоциклов на выбросы загрязняющих веществ (ВЦИМ)) .....	49–50	14
XI.	Экологически чистые транспортные средства (ЭТС) (пункт 10 повестки дня).....	51–52	14
XII.	Электромобили и окружающая среда (ЭМОС) (пункт 11 повестки дня).....	53–54	15
XIII.	Определения силовых установок транспортных средств (ОСУТС) (пункт 12 повестки дня).....	55–58	15
XIV.	Качество топлива (КТ) (пункт 13 повестки дня) .....	59–61	16
XV.	Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) (пункт 14 повестки дня) .....	62–64	17
XVI.	Возможности утилизации (пункт 15 повестки дня) .....	65–71	18

XVII.	Обмен информацией о национальных и международных требованиях в отношении выбросов загрязняющих веществ (пункт 16 повестки дня).....	72–75	19
XVIII.	Прочие вопросы (пункт 17 повестки дня) .....	76–82	20
	A. Канцерогенное воздействие отработавших газов дизельных двигателей .....	76–80	20
	B. Автоматические системы помощи при вождении (АСПВ) .....	81–82	21
XIX.	Предварительная повестка дня следующей сессии.....	83–86	21
	A. Предварительная повестка дня следующей сессии самой GRPE ....	84	21
	B. Неофициальные совещания, проводящиеся в связи со следующей сессией самой GRPE.....	85–86	23
<b>Приложения</b>			
I.	Перечень неофициальных документов, распространенных без официального условного обозначения .....		24
II.	Неофициальные совещания, проводящиеся в связи с сессией самой GRPE .....		27
III.	Перечень неофициальных рабочих групп, целевых групп и подгрупп GRPE .....		28
IV.	Отчет о разработке поправки 3 к Глобальным техническим правилам (ГТП) № 2 ООН .....		30
V.	Круг ведения неофициальной рабочей группы по электромобилям и окружающей среде (ЭМОС) .....		31

## I. Участники

1. Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) провела свою шестьдесят пятую сессию 15–18 января 2013 года под руководством Председателя г-на Кристофа Альбуса (Германия) и заместителя Председателя г-на Шриканта Марата (Индия). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (документ TRANS/WP.29/690 с внесенными в него поправками) в ее работе приняли участие эксперты от следующих стран: Австрии, Бельгии, Венгрии, Германии, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Турции, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии. В ее работе приняли участие также эксперты от Европейской комиссии (ЕК) и эксперты от следующих неправительственных организаций: Ассоциации по ограничению выбросов автомобилями с помощью каталитических нейтрализаторов (АВАКН), Европейской ассоциации производителей двигателей внутреннего сгорания (ЕВРОМОТ), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Европейской ассоциации по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ), Международной ассоциации по использованию природного газа на транспортных средствах (МАПГТ/ПГТ–Глобал), Международной автомобильной федерации (ФИА), Международного совета по экологически чистым перевозкам (МСЭП), Международной ассоциации заводов – изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Европейской газомоторной ассоциации (ЕГМА) и Ассоциации производителей двигателей (ЕМА). По особому приглашению Председателя в работе сессии приняли участие также эксперты от Комиссии по экологии промышленности (КЭП) и Технического комитета европейских производителей нефтяных добавок (ЕСФХП-ТКД).

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/1/Rev.1,  
неофициальные документы GRPE-65-01-Rev.1,  
GRPE-65-27 и GRPE-65-28-Rev.1

2. GRPE приняла к сведению документ GRPE-65-01-Rev.1 по вопросу об организации совещаний неофициальных групп GRPE и документ GRPE-65-27, содержащий общую информацию о работе сессии. GRPE утвердила повестку дня, изложенную в документе ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/1/Rev.1, изменив наименования некоторых пунктов и добавив два новых подпункта, касающиеся канцерогенного воздействия отработавших газов дизельных двигателей и автоматических систем помощи при вождении (ССПВ), в пункт 17 (как это указано в документе GRPE-65-28-Rev.1).

3. Неофициальные документы, распространенные в ходе сессии, перечислены в приложении I.

4. Делегаты GRPE были проинформированы о том, что следующая сессия GRPE состоится 3–7 июня 2013 года и что официальные рабочие документы к ней должны быть представлены не позднее 8 марта 2013 года. Секретариат проинформировал все заинтересованные стороны GRPE о том, что, хотя на всю

неделю и забронирован с 3 по 7 июня 2013 года один зал заседаний, из-за повышенного спроса на залы во Дворце Наций в июне, возможно, не удастся провести параллельные сессии неофициальных групп. Поэтому в ходе июньской сессии можно будет провести совещания лишь некоторых неофициальных групп. Секретариат просил всех председателей и секретарей рассмотреть альтернативные места и даты проведения таких совещаний.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/1097, ECE/TRANS/WP.29/1099  
и неофициальный документ GRPE-65-24

5. Сообщив о том, что все предложения GRPE, представленные Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) в 2012 году, были одобрены, секретариат проинформировал GRPE о вопросах, которые обсуждались на последних двух сессиях Всемирного форума (состоявшихся в июне и ноябре 2012 года) (GRPE-65-24).
6. Секретариат напомнил, что по просьбе Отдела транспорта Всемирный форум рекомендовал GRPE представить замечания по вопросу о канцерогенном воздействии отработавших газов дизельных двигателей и просил включить этот вопрос в повестку дня текущей сессии GRPE.
7. Отметив прогресс, достигнутый Группой по международному официальному утверждению типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) (и ее подгруппами) в деле пересмотра Соглашения 1958 года и разработки Правил № 0 ООН, WP.29 решил, что в систему МОУТКТС в первую очередь следует включить те правила ООН, в которые не нужно вносить никаких поправок (или в которые требуется внести лишь незначительные изменения), и что правилами, в которые необходимо внести существенные поправки, следует заняться на втором этапе.
8. Секретариат отметил, что в январе 2013 года WP.29 просил GRPE рассмотреть последний вариант (с возможными поправками) проекта правил ООН, касающихся возможностей утилизации транспортных средств.
9. Секретариат сообщил о том, что WP.29 решил рассмотреть на своей сессии в марте 2013 года просьбу Председателя GRPE о завершении деятельности неофициальной рабочей группы по экологически чистым транспортным средствам (ЭТС) и целевой группы по ЭТС.
10. Секретариат напомнил, что WP.29 одобрил предложение об учреждении в рамках GRPE неофициальной рабочей группы по экологическим требованиям и требованиям к тяговым характеристикам (ЭГТТХ) транспортных средств категории L, мандат которой будет действовать до ноября 2016 года. WP.29 также выразил намерение подтвердить ее утвержденный мандат на своей сессии в марте 2013 года после рассмотрения GRPE ее круга ведения и правил процедуры на текущей сессии.
11. Секретариат сообщил, что WP.29 просил GRPE рассмотреть обновленный круг ведения неофициальной рабочей группы по электромобилям и окружающей среде (ЭМОС).

12. И наконец, секретариат упомянул, что в июне 2012 года WP.29 решил передать своим вспомогательным органам, в том числе GRPE, замечания по принципам проектирования/контроля автоматических систем помощи при вождении для обстоятельного рассмотрения на их следующих сессиях в целях согласования минимальных руководящих принципов. Ожидается, что итоговое обсуждение пересмотренного документа состоится на сессии в июне 2013 года.

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

##### **A. Всемирная согласованная процедура испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ)**

*Документация:* неофициальные документы GRPE-65-29, GRPE-65-30, GRPE-65-34 и GRPE-65-35

13. Секретарь неофициальной подгруппы по разработке согласованного ездового цикла (СЕЦ) группы по ВПИМ представил документ GRPE-65-29 с докладом о прогрессе, достигнутом с июня 2012 года. Он особо отметил успешное завершение разработки цикла испытаний. В связи с распределением цикла он сообщил, что исходные параметры согласованы, что окончательное решение по фактическому распределению еще не принято и что совсем недавно Германия внесла предложение об отказе от использования переломных точек в фазах цикла в случае транспортных средств различных классов. Что касается пороговой скорости, то, как он упомянул, Индия предложила установить ограничение по предельной скорости цикла, однако ЕК и Корея выразили обеспокоенность по этому поводу. В настоящее время подгруппа по СЕЦ ожидает поступления письменных замечаний по этому вопросу для нахождения приемлемого компромисса. Отметив отсутствие заявлений о серьезной обеспокоенности в связи с предписанием, касающимся переключения передач, он сообщил, что к числу других нерешенных вопросов относится проблема формирования соответствующего режима и что для ее урегулирования была учреждена конкретная целевая группа. И наконец, он сообщил о разработке технического доклада по ГТП ООН. Предполагается, что первый проект будет представлен к следующей сессии GRPE в июне 2013 года.

14. Эксперт от Франции подчеркнул необходимость получения доказательств достоверности результатов испытаний и возможности принятия действенных нормативных мер в области выбросов загрязняющих веществ и CO<sub>2</sub>. Это особенно актуально с точки зрения представления достоверной информации потребителям посредством надлежащей маркировки. Это замечание одобрил и эксперт от Италии. С учетом важного значения проблемы выбросов загрязняющих веществ в городских районах он подчеркнул, что не следует переоценивать эффект высокоскоростной фазы циклов. Обеспокоенность по поводу высокоскоростной фазы циклов выразил также эксперт от Франции, который заявил, что предложения по этому и другим нерешенным вопросам будут внесены на европейском уровне. В ответ на замечания относительно возможной задержки в достижении конкретных результатов под предлогом повышения качества эксперт от ЕК отметил безусловную необходимость соблюдения как высоких стандартов качества, так и предельных сроков (до 2014 года), а также подтвердил, что, как ожидается, цикл должен быть утвержден к марту 2014 года. Он указал,

что обсуждаемый в настоящее время перенос данного цикла в европейское законодательство должен быть произведен к 2016–2017 годам.

15. Подчеркнув необходимость недопущения того, чтобы региональные проблемы становились препятствием для разработки международных нормативных мер, Председатель GRPE напомнил, что указанные проблемы связаны в основном с переносом содержания будущих ГТП ООН, касающихся ВПИМ, в европейское законодательство, и отметил, что их можно было бы наиболее эффективным образом рассмотреть в рамках Европейской группы по ВПИМ.

16. Председатель неофициальной подгруппы по разработке процедуры испытания (РПИ) сообщил о ходе работы этой подгруппы (GRPE-65-35). Он указал ряд нерешенных вопросов, касающихся второго этапа аттестации. Отметив, что одни вопросы могут быть решены техническими специалистами из подгрупп, он указал, что другие необходимо рассматривать на уровне РПИ. Речь идет о таких нерешенных проблемах, как коэффициент полезной нагрузки и комбинированный подход к использованию испытательной массы/выбору транспортного средства/классов инерции опытных параметров, процедуры выдерживания при повышенной температуре и значения температуры при таком испытании, способы применения коробок передач с функцией работы во многих режимах при измерении CO<sub>2</sub> и расход топлива, классификация электромобилей и определение соотношения мощности и массы. Он сообщил GRPE, что предложение о решении этих вопросов должно быть внесено до следующего (решающего) совещания подгруппы по РПИ, которое состоится в Токио. В связи с работой Целевой группы по аттестации (ЦГА) он сообщил о поступивших предложениях относительно дальнейших мероприятий на период до следующего совещания по РПИ и напомнил о необходимости еженедельных консультаций между участвующими в этой работе заинтересованными сторонами. Признав, что решить все оставшиеся вопросы в установленные сроки будет весьма сложно, Председатель РПИ подтвердил, что работа будет проводиться по плану.

17. В связи с разработкой ГТП ООН, касающихся ВПИМ, ответственный за эту работу напомнил о том, что первоначальный проект размещен на веб-сайте CIRCA, и поделился обновленной информацией о ходе разработки проекта со ссылками на представленные технические материалы. По просьбе Председателя GRPE он согласился занести на веб-сайт ЕЭК ООН (в рубрике ВПИМ) последний вариант сводного проекта. Он также согласился разместить там окончательный проект текста (в качестве неофициального документа) этих ГТП ООН за две недели до следующей сессии GRPE.

18. Технический секретарь по ВПИМ представил документ GRPE-65-30, содержащий пересмотренный план работы по ВПИМ. Он подтвердил, что GRPE планирует одобрить проект ГТП ООН, касающихся ВПИМ, на своей специальной сессии в ноябре 2013 года, напомнив, что этот документ должен быть представлен до 21 августа 2013 года, а последнее совещание по его пересмотру должно быть проведено в июле 2013 года.

19. GRPE приняла обновленный план работы и отметила важное значение соблюдения предельных сроков, предусмотренных для представления ГТП ООН. Рабочая группа одобрила доклад о ходе работы по СЕЦ и рекомендовала решать региональные вопросы в рамках региональных групп, занимающихся ВПИМ. В отношении РПИ GRPE подчеркнула необходимость перехода от технической работы к подготовке проекта и призвала к укреплению сотрудничества между всеми заинтересованными сторонами. Подгруппам неофициальной группы по ВПИМ (подгруппе по СЕЦ и подгруппе по РПИ) следует провести совместное совещание в ходе следующей сессии GRPE. Основное внимание

участников этого совещания следует сосредоточить на деятельности в области РПИ.

## **В. Процедура испытания мобильных систем кондиционирования воздуха (ПМСКВ)**

*Документация:* неофициальный документ GRPE-65-32

20. Председатель неофициальной группы по ПМСКВ сообщил о ходе работы в рамках ЕС (GRPE-65-32). Он проинформировал о завершении фаз испытания на эффективность в рамках МСКВ. Данная процедура была признана надежной, однако все еще остаются некоторые вопросы, которые необходимо обсудить или изучить. В частности, не удалось добиться удовлетворительной воспроизводимости (в лабораторных условиях), поэтому, вероятно, потребуется увеличить число испытаний и провести статистическую оценку их результатов. В связи с региональными изменениями он разъяснил, что Япония сосредоточила свои усилия на разработке процедуры испытания МСКВ на основе прохождения комплексным транспортным средством всего динамического цикла. Текущую фазу испытания следует завершить к концу марта 2014 года. Затем должна быть определена процедура динамического испытания. В Европе процедура испытания МСКВ рассматривается в качестве составной части комплексного подхода, и это может привести к использованию отдельной маркировки для систем МСКВ, устанавливаемых на транспортных средствах, или к включению информации для потребителя в существующую маркировку, касающуюся выбросов CO<sub>2</sub> из транспортного средства. Председатель группы по ПМСКВ упомянул, что в качестве одного из возможных вариантов предусматривается перенос процедуры испытания МСКВ в качестве добровольной (т.е. факультативной) в правила № 101 или 83 ООН.

21. GRPE одобрила результаты проделанной работы и решила, что этой группе следует провести очередное совещание после завершения разработки европейской процедуры испытания, когда ее можно будет рассмотреть или когда возникнет необходимость в обмене новой информацией.

## **С. Правила № 68 (измерение максимальной скорости, в том числе электромобилей), 83 (выбросы загрязняющих веществ транспортными средствами категорий M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub>), 101 (выбросы CO<sub>2</sub>/расход топлива) и 103 (сменные устройства для предотвращения загрязнения) ООН**

*Документация:* неофициальные документы GRPE-65-07, GRPE-65-08, GRPE-65-09 и GRPE-65-22-Rev.1

22. Пояснив, какие поправки необходимы для переноса требований стандарта Евро-6 в правила ООН (GRPE-65-22-Rev.1), эксперт от ЕК представил документы GRPE-65-07, GRPE-65-08 и GRPE-65-09, содержащие три неофициальных предложения по поправкам к правилам № 83, 101 и 103 ООН соответственно.

23. Эксперт от Германии подчеркнул необходимость учета всех последних изменений, внесенных в нормативные тексты, и вызвался представить поправки к существующим проектам в письменном виде. Эксперт от МОПАП предложил



пересмотреть нынешний проект на совещании с участием всех заинтересованных сторон.

24. GRPE настоятельно рекомендовала заинтересованным сторонам связаться с экспертом от ЕК до февраля 2013 года для согласования процесса представления обновленных вариантов документов GRPE-65-07, GRPE-65-08 и GRPE-65-09 в качестве официальных документов к сессии, которая состоится в июне 2013 года, а также принять во внимание поправки, предложенные Германией.

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

### **A. Большегрузные гибридные транспортные средства (БГТС)**

*Документация:* неофициальные документы GRPE-65-25 и GRPE-65-26

25. Секретарь неофициальной группы по БГТС представил документы GRPE-65-25 и GRPE-65-26, содержащие краткие отчеты об одиннадцатом и двенадцатом совещаниях по БГТС, информацию о ходе выполнения программы работы по БГТС, а также обновленную программу и план деятельности. Он упомянул о завершении работы над моделями драйверов и термическими моделями для аккумулятора и электродвигателя, а также об исключении из нынешней программы работы элемента, посвященного отбору мощности (ОМ). Он разъяснил, что невозможно выдержать первоначальные сроки, отведенные для представления итогового доклада, включая оценку испытаний на динамометрическом стенде и испытаний блока питания (первоначально этот доклад планировалось представить на текущей сессии GRPE). Он просил GRPE дать согласие на представление итогового доклада, а также неофициального документа, содержащего проект ГТП ООН (включая оценку испытания на динамометрическом стенде и испытания блока питания), к сессии GRPE, которая состоится в январе 2014 года. Он отметил, что проект ГТП ООН (который следует подготовить на основе полунатурного моделирования, а не программного моделирования) затем можно было бы представить в качестве официального документа на сессии GRPE в июне 2014 года.

26. В ответ на просьбу эксперта от Нидерландов, пожелавшего получить дополнительную информацию об оценке полунатурного моделирования, председатель и секретарь группы по БГТС пояснили, что этот вопрос будет отражен в отчете о работе тринадцатого совещания по БГТС.

27. GRPE согласилась пересмотреть график работы и перенести сроки представления ГТП ООН на июнь 2014 года. Следующее совещание группы состоится в Швеции 21 и 22 марта 2013 года. Группе по БГТС следует также провести совещание совместно со следующей сессией GRPE в июне 2013 года.

### **B. Модифицированные устройства ограничения выбросов (МУОВ)**

*Документация:* неофициальные документы GRPE-65-18 и GRPE-65-38

28. Председатель неофициальной группы по МУОВ сообщил о достигнутом прогрессе (GRPE-65-38), уделив особое внимание проекту правил, касающихся

МУОВ, который он привел в качестве примера итогов работы неофициальной группы по МУОВ (GRPE-65-18). Отметив, что данный проект практически готов, он выразил уверенность в том, что некоторые из оставшихся вопросов могут быть решены на следующем совещании по МУОВ. В связи с ограничением выбросов  $\text{NO}_x$  он указал, что, независимо от достижения согласия по 60-процентному сокращению при оценке системы МУОВ в рамках всемирного согласованного цикла испытаний транспортных средств большой грузоподъемности, до сих пор не прекращается дискуссия относительно выбора предельного значения для внедорожной подвижной техники (60% или 70%). Что касается непосредственно выбросов  $\text{NO}_2$ , то, как он разъяснил, определение максимального увеличения по сравнению с уровнем, регистрируемым без МУОВ, пока не принято (20% или 30%).

29. Эксперт от Германии выразил готовность согласиться в качестве компромисса на 60-процентное сокращение выбросов  $\text{NO}_x$ , подчеркнул также, что необходимо придерживаться 20-процентного максимального увеличения для  $\text{NO}_2$ . Для принятия решения с учетом всей имеющейся информации эксперт от ЕК настоятельно призвал все Договаривающиеся стороны внести вклад в обсуждение этого вопроса посредством представления технической информации, обосновывающей их позицию.

30. Для разработки текста с конкретными решениями, основывающимися на национальном опыте, эксперт от Франции отметил необходимость надлежащего рассмотрения вопросов, связанных с обеспечением соответствия производства (с учетом того, что весьма важно возложить ответственность за установку оборудования на специалиста по модификации) и с проверками в условиях эксплуатации. Швеция поддержала это замечание и в свою очередь предложила помощь в плане информирования об уроках, извлеченных из национального опыта. Председатель группы по МУОВ приветствовал эти предложения.

31. GRPE просила неофициальную группу по МУОВ представить обновленный вариант проекта этих Правил ООН, с тем чтобы секретариат мог подготовить официальный документ к следующей сессии GRPE, которая состоится в июне 2013 года. GRPE также приняла к сведению намерение неофициальной группы представить в те же сроки неофициальное предложение по поправкам серии 01. Следующее совещание по МУОВ состоится в Берне (Швейцария) 19 и 20 февраля 2013 года. Группе было предложено также провести совещание совместно со следующей сессией GRPE, которая состоится в июне 2013 года.

### **С. Правила № 49 ООН (выбросы загрязняющих веществ из двигателей с воспламенением от сжатия и двигателей с принудительным зажиганием (работающих на СНГ и КПП))**

*Документация:* неофициальный документ GRPE-65-37

32. Подтвердив, что обновленный вариант документа GRPE-65-37 (обсуждавшийся в соответствии с пунктом 8 повестки дня, см. пункт 42) будет представлен в качестве официального, GRPE просила секретариат подготовить его к следующей сессии GRPE, которая состоится в июне 2013 года.

33. Эксперт от ЕК заявил, что намерен представить на сессии в июне 2013 года официальный документ, содержащий некоторые изменения к поправкам серии 06 к Правилам № 49 ООН.

**D. Глобальные технические правила № 4 (всемирная согласованная процедура сертификации двигателей большой мощности (ВСБМ)), 5 (всемирные согласованные требования, касающиеся бортовых диагностических систем для двигателей большой мощности (ВС-БГС)) и 10 (выбросы вне цикла испытаний (ВВЦ)) ООН**

34. GRPE не получила никаких новых предложений по поправкам к глобальным техническим правилам № 4, 5 и 10 ООН.

**VI. Правила № 85 (измерение полезной мощности и 30-минутной мощности) и 115 (модифицированные системы СНГ и КПП) ООН (пункт 5 повестки дня)**

35. GRPE не получила никаких новых предложений по поправкам к правилам № 85 и 115 ООН.

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

**A. Правила № 96 (выбросы загрязняющих веществ из дизельных двигателей (сельскохозяйственных тракторов)) и 120 (полезная мощность тракторов и внедорожной подвижной техники) ООН**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/3

36. Эксперт от ЕК представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/3, содержащий предложение по поправкам к Правилам № 96 ООН, нацеленным на согласование их положений с предписаниями Европейской директивы 2010/26/EU, касающейся 8-режимного цикла, и с поправкой от 2012 года к Европейской директиве 97/68/ЕС. Эксперт от ЕВРОМОТ отметил, что в пункте 4.2 Правил № 96 ООН содержится неверная ссылка на поправки серии 01.

37. GRPE приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/3, содержащий следующую поправку к пункту 4.2:

*Пункт 4.2, исключить фразу "(в настоящее время 01)".*

GRPE просила секретариат представить итоговое предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2013 года в качестве поправок серии 04 к Правилам № 96 ООН.

38. GRPE не рассматривала других предложений по поправкам к Правилам № 96 ООН и никаких новых предложений по поправкам к Правилам № 120 ООН.

**B. Глобальные технические правила № 11 ООН (двигатели)**

39. Никаких предложений по поправкам к Глобальным техническим правилам № 11 ООН не поступило.

## **VIII. Программа измерения выбросов твердых частиц (ПИТЧ) (пункт 7 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ GRPE-65-16-Rev.1

40. GRPE признала достигнутый группой прогресс и решила назначить г-на Джорджио Мартини (ЕК) председателем группы по ПИТЧ, а г-жу Каролину Осье (МОПАП) руководителем секретариата. Председатель неофициальной группы по ПИТЧ сообщил о ходе работы этой группы (GRPE-65-16-Rev.1). Он отметил, что в 2012 году Объединенный исследовательский центр ЕК завершил межлабораторные испытания ПИТЧ для большегрузных транспортных средств и межлабораторные испытания отделителя летучих частиц (ОЛЧ). Предварительные результаты этих испытаний были доведены до сведения неофициальной группы по ПИТЧ в июле 2012 года в ходе аудиоконференции. После того как эксперт от МОПАП представил замечание относительно деятельности в связи с субмикронными 23-нанометровыми частицами, он согласился с необходимостью пересмотра круга ведения и мандата группы по ПИТЧ с учетом последних изменений в ее работе.

41. Из-за ограничений в плане наличия свободных залов заседаний во Дворце Наций группа проведет свое совещание перед следующей сессией GRPE в помещениях Объединенного исследовательского центра ЕК. GRPE просила группу по ПИТЧ подготовить пересмотренный и обновленный вариант ее круга ведения и указать дату окончания (или возобновления) действия ее мандата, с тем чтобы рассмотреть его на своей следующей сессии.

## **IX. Газомоторные транспортные средства (ГМТС) (пункт 8 повестки дня)**

*Документация:* неофициальные документы GRPE-65-33, GRPE-65-36 и GRPE-65-37

42. Председатель неофициальной группы по ГМТС сообщил о ходе работы этой группы (GRPE-65-33). Упомянув о заинтересованности группы по ГМТС в деятельности неофициальной рабочей группы по разработке определений силовых установок транспортных средств и представив GRPE обновленную информацию о работе Целевой группы по сжиженному природному газу (ЦГ СПГ), он сосредоточился на деятельности Целевой группы по двухтопливным двигателям большой мощности (ЦГ ДТБМ). Остановившись на двигателях ДТБМ, он проинформировал GRPE, что эксперты ЦГ ДТБМ разработали проект предложения по поправкам к Правилам № 49 ООН для обеспечения возможности официального утверждения типа новых двухтопливных двигателей большой мощности и транспортных средств, относящихся к стандарту Евро-V (GRPE-65-37), и указал, что его обновленный вариант будет представлен в качестве официального документа к следующей сессии GRPE в июне 2013 года (см. пункт 32).

43. Отметив, что интерес к модифицированным системам будет расти и впредь, эксперт от МОПАП представил документ GRPE-65-36, содержащий замечания по двухтопливным двигателям, и рекомендовал ЦГ ДТБМ заниматься только теми вопросами, которые касаются двухтопливных двигателей. Он указал на необходимость введения общих правил и четких принципов модифицирования дизельных двигателей до начала работы над вопросами модифицирования. Эксперт от Франции одобрил рекомендации МОПАП и заявил о заинтере-

ресованности в участии в этом процессе. Эксперт от Италии приветствовал предложение о введении общих правил, подчеркнув также, что это не должно стать причиной задержки в разработке нормативных текстов, касающихся модифицирования дизельных двигателей.

44. GRPE одобрила предложенные МОПАП правила и принципы модифицирования дизельных двигателей и просила группу по ГМТС принять их во внимание без каких-либо задержек нормативного процесса. Председатель группы по ГМТС заверил GRPE в том, что эта просьба будет выполнена. С учетом ограничений в плане наличия свободных залов заседаний неофициальная группа по ГМТС и ЦГ ДТБМ проведут совместное совещание в ходе следующей сессии GRPE в июне 2013 года.

## **Х. Мотоциклы и мопеды (пункт 9 повестки дня)**

### **А. Экологические требования и требования к тяговым характеристикам (ЭТТТХ) транспортных средств категории L**

*Документация:* ECE/TRANS/505/Rev.2, ECE/TRANS/132 и Corr.1  
и неофициальный документ GRPE-65-15

45. GRPE решила назначить г-на Петера Асмана (Швеция) председателем группы по ЭТТТХ, а г-на Томаса Веркаммена (МАЗМ) ответственным за обеспечение секретариатских услуг. Председатель неофициальной рабочей группы по ЭТТТХ представил документ GRPE-65-15 (в котором изложены общие сведения о неофициальной рабочей группе, ее круг ведения и правила процедуры), пояснив, что его следует рассмотреть в качестве обсуждаемого проекта текста. Он заявил, что этот документ будет обсужден на совещаниях по ЭТТТХ и затем будет вновь представлен GRPE в июне 2013 года в пересмотренном виде для окончательного утверждения. Он просил все заинтересованные стороны принять участие в первом совещании группы, которое планируется провести после сессии GRPE для обсуждения вышеупомянутого документа. Он согласился с мнением Председателя GRPE о том, что группе по ЭТТТХ следует использовать двухэтапный подход, а именно: вначале сосредоточить свои усилия на разработке подходящего плана действий, а затем перейти к его выполнению.

46. Эксперт от Индии высказался в поддержку этой деятельности, выразив при этом обеспокоенность по поводу графика работы и усомнившись в возможности достижения конкретных результатов в установленные сроки. Он предложил определить первоочередные задачи, отдав предпочтение транспортным средствам категории L3 с учетом их глобальной значимости. Эксперт от МАЗМ поддержал предложение о том, чтобы вначале выработать план действий, а затем сосредоточиться на разработке ГТП ООН. Он также разделил обеспокоенность Индии по поводу текущего графика работы. Эксперт от Японии особо отметил необходимость недопущения любого дублирования деятельности неофициальной рабочей группы по электромобилям и окружающей среде (ЭМОС). Председатель группы по ЭМОС предложил свое содействие и помощь в недопущении такого дублирования деятельности.

47. GRPE согласилась с предложенным подходом и одобрила решение о дальнейшем обсуждении обновленного круга ведения и правил процедуры на своей следующей сессии. GRPE также просила неофициальную группу по ЭТТТХ внести предложение по плану действий с указанием в нем тех аспектов, которые относятся к области применения Соглашения 1958 года (ECE/TRANS/

505/Rev.2), и тех аспектов, которые подпадают под сферу действия Соглашения 1998 года (ECE/TRANS/132 и Corr.1), а также предполагаемых сроков разработки поправок к действующим правилам ООН и ГТП ООН и/или новых нормативных текстов.

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

48. GRPE не получила никаких новых предложений по поправкам к правилам № 40 и 47 ООН.

**С. Глобальные технические правила № 2 ООН (всемирный согласованный цикл испытаний мотоциклов на выбросы загрязняющих веществ (ВЦИМ))**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/4,  
ECE/TRANS/WP.29/AC.3/34  
и неофициальный документ GRPE-65-17

49. Эксперт от Японии представил предложение по поправкам к Глобальным техническим правилам (ГТП) № 2 ООН для пересмотра значений в некоторых уравнениях, а также рисунка с изображением схемы использования передач на фазах ускорения (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/4). Это предложение с прилагаемым отчетом о его разработке (GRPE-65-17) было подготовлено на основании предоставленного GRPE разрешения (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/34) на разработку поправок.

50. GRPE приняла документы ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/4 и GRPE-65-15, воспроизведенные в приложении IV, и поручила секретариату представить их WP.29 и AC.3 для рассмотрения на их сессиях в июне 2013 года в качестве поправки 3 к ГТП ООН № 2.

**XI. Экологически чистые транспортные средства (ЭТС)  
(пункт 10 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2013/33,  
неофициальные документы WP.29-158-16 и WP.29-158-17

51. Председатель неофициальной группы по ЭТС напомнил, что краткий отчет о работе WP.29 по проблематике экологически чистых транспортных средств за период с 2003 по 2012 год (ECE/TRANS/WP.29/2013/33) был представлен в качестве неофициального документа (WP.29-158-17) на прошлой сессии WP.29 в ноябре 2013 года и что он будет распространен на сессии WP.29 в марте 2013 года для рассмотрения и возможного принятия. Пояснив, что к этому отчету прилагается также документ о его подготовке целевой группой по ЭТС (WP.29-158-16), он кратко сообщил об успешных итогах пятой конференции по ЭТС, прошедшей в Балтиморе (Мэриленд, США) 10–12 сентября 2012 года.

52. GRPE поблагодарила неофициальную рабочую группу и целевую группу по ЭТС за их работу и решила, что после принятия WP.29 этого краткого отчета

деятельность по ЭТС будет завершена. Вопрос об ЭТС впредь не будет включаться в повестку дня.

## **ХII. Электромобили и окружающая среда (ЭМОС) (пункт 11 повестки дня)**

*Документация:* неофициальные документы GRPE-65-03, GRPE-65-04-Rev.1 и GRPE-65-31

53. Во время представления документов GRPE-65-03 и GRPE-65-31 секретарь неофициальной группы по ЭМОС кратко сообщил о ходе ее работы. Он разъяснил, что главным аспектом принятого подхода к представлению рекомендаций GRPE является разработка справочного руководства по нормативной деятельности с учетом характеристик электромобилей, аккумуляторов, зарядной инфраструктуры и механизмов содействия внедрению продукции на рынок с уделением особого внимания ее воздействию на окружающую среду. В этом справочном руководстве также будут предусмотрены меры по устранению возможных пробелов в нынешних правилах. Ожидается, что Договаривающиеся стороны и другие заинтересованные стороны предоставят информацию для подготовки этого руководства на основе ответов на специальный вопросник. Он также представил документ GRPE-65-04-Rev.1, содержащий пересмотренное положение о круге ведения (информацию о целях, организации и структуре, принципах и графике работы) группы, обратившись к GRPE с просьбой одобрить его.

54. GRPE по достоинству оценила достигнутый прогресс и одобрила обновленное положение о круге ведения группы по ЭМОС, воспроизведенное в приложении V. Группе следует провести совещание в связи со следующей сессией GRPE в июне 2013 года после совещания по ЭМОС, которое планируется организовать в Токио 11 и 12 апреля 2013 года.

## **ХIII. Определения силовых установок транспортных средств (ОСУТС) (пункт 12 повестки дня)**

*Документация:* неофициальные документы GRPE-65-12 и GRPE-65-13

55. Председатель неофициальной группы по ОСУТС представил доклад (GRPE-65-12), содержащий предложение по рамочной системе классификации основных терминов и определений, прилагаемых к Специальной резолюции № 1, касающейся общих определений категорий, масс и размеров транспортных средств (СП.1), и к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СП.3). Уточнив, что, по его мнению, документ GRPE-65-12 нуждается в обновлении, он пояснил на примере документа GRPE-65-13, что в документе GRPE-65-12 содержатся определения, касающиеся силовых установок, их компонентов (например, энергоаккумулирующей системы, системы энергоснабжения, преобразователей энергии и привода) и транспортных средств (в частности, монотопливных, двухтопливных, "гибкотопливных", работающих на двухтопливной смеси, гибридных, электрических, работающих на топливных элементах и т.д.), а также сведения о характеристиках транспортных средств и силовых установок (возможности зарядки с помощью внешнего источника, рекуперация энергии, энергопотребление, выбросы, уровни зарядки, запас хода на электротяге и т.д.).

56. Эксперт от Венгрии отметил, что в определениях следует указывать виды целевого топлива. Председатель группы по ОСУТС пояснил, что виды топлива пока не включены в определения по той причине, что в настоящее время основное внимание уделяется деятельности по ВПИМ, уточнив, что они, разумеется, могут быть включены на более позднем этапе. Эксперт от Индии одобрил эту деятельность, отметив потребность в точных определениях и важность их согласования с нормативными текстами. Эксперт от Швеции выразил готовность представить материалы по большегрузным транспортным средствам.

57. В контексте просьбы председателя неофициальной группы по ОСУТС эксперт от МОПАП выразил заинтересованность в проведении совещаний неофициальных групп. Он также выразил готовность поделиться с группой по ОСУТС имеющейся базой данных, включающих определения. Эксперт от ПГТ-Глобал выразил заинтересованность в работе по ОСУТС и подчеркнул необходимость продолжения обмена информацией по электронной почте в перерывах между неофициальными совещаниями. Он высказал мнение о том, что при разработке определений по ОСУТС, в частности в случае систем, использующих газообразное топливо, следует руководствоваться существующими определениями ИСО. Эксперт от КСАОД также одобрил деятельность по ОСУТС.

58. GRPE сочла предложенную систему и подход приемлемыми и одобрила решение о проведении совещаний по ОСУТС, поручив секретариату создать на веб-сайте ЕЭК ООН рубрику ОСУТС для размещения соответствующих документов. GRPE также согласилась разместить на веб-сайте ЕЭК ООН (в рубрике ОСУТС) базу данных, которую вызвался предоставить эксперт от МОПАП.

#### **XIV. Качество топлива (КТ) (пункт 13 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/2  
и неофициальный документ GRPE-65-02

59. Секретариат представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/2, содержащий предложение о включении в текст сводной резолюции СР.3 ссылки на приложение 4 и текста приложения 4, касающегося качества рыночного топлива. Он пояснил, что речь идет лишь о редакционной поправке.

60. Без каких-либо возражений со стороны секретариата эксперт от МОПАП прокомментировал данное предложение, отметив, что в документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/2 следует внести поправки, указанные в документе GRPE-65-02.

61. GRPE приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/2 с поправками, содержащимися в документе GRPE-65-02, и просила секретариат представить его WP.29 и АС.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2013 года в качестве поправки к СР.3.



## **XV. Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) (пункт 14 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ GRPE-65-19

62. Представитель по МОУТКТС сообщил о приоритетах в обсуждении технических требований по МОУТКТС, касающихся правил ООН, которые относятся к компетенции GRPE. Он разъяснил, что в соответствии с решением WP.29 первоочередному рассмотрению подлежат незначительные поправки к правилам ООН, а существенные поправки следует рассматривать уже на втором этапе. Он охарактеризовал график работы по пересмотру и предложил Договаривающимся сторонам представить ему к апрелю 2013 года возможные предложения по предполагаемым поправкам к правилам ООН (как это предусмотрено в документе GRPE-65-19). Он отметил, что намерен представить GRPE все итоговые поправки в мае 2013 года и что в июне 2013 года GRPE согласует порядок пересмотра и назначит спонсоров первого этапа пересмотра. Он сообщил, что, как ожидается, доклад о ходе этой работы также будет представлен WP.29 в июне 2013 года. Спонсоры второго этапа пересмотра должны быть назначены в январе 2014 года.

63. Остановившись на более подробных аспектах работы GRPE, он упомянул, что в Правила № 85 ООН (измерение полезной мощности и 30-минутной мощности) необходимо внести незначительные изменения и что поэтому их пересмотр планируется провести на сессии GRPE в июне 2013 года. В июне 2013 года необходимо назначить спонсоров пересмотра Правил № 101 ООН (выбросы CO<sub>2</sub>/расход топлива) и ГТП ООН, подготовленных по итогам деятельности по ВПИМ, который также следует провести в первоочередном порядке. Пересмотр правил № 24 (видимые загрязняющие вещества, измерение мощности двигателей с воспламенением от сжатия/дымности дизельных двигателей), 49 (выбросы загрязняющих веществ из двигателей с воспламенением от сжатия и двигателей с принудительным зажиганием (работающих на СНГ и КПП), 83 (выбросы загрязняющих веществ из транспортных средств категорий M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub>) ООН и правил ООН, подготовленных по итогам деятельности по ПИМСКВ (системы кондиционирования воздуха), состоится на втором этапе.

64. Охарактеризовав трудности, с которыми пришлось столкнуться в работе по внедрению европейской процедуры официального утверждения типа комплектного транспортного средства в систему ЕЭК, эксперт от МОПАП предупредил GRPE о необходимости согласования образца документа, необходимого для официального утверждения типа комплектного транспортного средства, и поинтересовался, собираются ли рабочие группы принять активное участие в этой деятельности. Представитель по МОУТКТС пояснил, что данный вопрос будет рассматриваться, вероятно, группой по МОУТКТС в процессе работы над Правилами № 0 ООН. Председатель GRPE выразил намерение продолжить изучение этого вопроса, с тем чтобы его можно было полностью прояснить на следующей сессии GRPE.

## XVI. Возможности утилизации (пункт 15 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2012/116,  
неофициальные документы WP.29-158-24,  
WP29-158-25, GRPE-65-10, GRPE-65-11, GRPE-65-21  
и GRPE 65-39

65. Председатель GRPE напомнил, что на сессии WP.29 в ноябре обсуждалось предложение о внесении поправок в проект Правил ООН, касающихся возможностей утилизации (ECE/TRANS/WP.29/2012/116), изложенное в документах WP.29-158-25 (поправки) и WP.29-158-24 (сводный текст). Он разъяснил, что WP.29 выразил желание принять это предложение после всестороннего его рассмотрения GRPE. По предложению Председателя GRPE эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/2012/116 с поправками, изложенными в документах WP.29-158-25 (поправки) и WP.29-158-24 (сводный текст).

66. Эксперт от ЕК представил дополнительную поправку для устранения несоответствий в документе WP.29-158-24 (GRPE-65-10 с поправками к WP29-158-24 и GRPE-65-11 со сводным текстом WP29-158-24 и GRPE-65-10) и высказался за одобрение пересмотренного текста.

67. Эксперт от Российской Федерации представил документ GRPE-65-21, отметив ряд нерешенных вопросов и заявив о возможности усовершенствования предлагаемого проекта.

68. Представив в ответ на комментарии и замечания Российской Федерации документ GRPE-65-39, эксперт от МОПАП при поддержке КСАОД вызвался уточнить свои замечания на двустороннем совещании с участием Российской Федерации во избежание любых дополнительных задержек с принятием последнего проекта.

69. Эксперт от Франции просил прояснить причины отсутствия положений о вредных тяжелых металлах в рассматриваемом проекте правил ООН, касающихся возможностей утилизации, рекомендовав включить их в обновленные тексты. Эксперт от МОПАП разъяснил, что правила, касающиеся возможностей утилизации, нацелены не на регулирование аспектов использования различных материалов, а на содействие в соблюдении ограничений на использование материалов, включенных в национальные предписания.

70. Эксперт от Японии напомнил, что его страна не намерена применять правила ООН, касающиеся возможности утилизации, так как она выбрала не тот законодательный подход, который используется в Европейском союзе.

71. Предложив заинтересованным сторонам рассмотреть возникшие в ходе обсуждения вопросы, GRPE приняла предложение, изложенное в документе GRPE-65-11, при условии, что Российская Федерация, Европейский союз и другие заинтересованные стороны достигнут согласия по нерешенным проблемам, и просила секретариат представить его в качестве официального документа на сессии WP.29 в июне 2013 года. GRPE также решила, что в том случае, если заинтересованные стороны не достигнут согласия, этот документ будет передан ей.

## **XVII. Обмен информацией о национальных и международных требованиях в отношении выбросов загрязняющих веществ (пункт 16 повестки дня)**

*Документация:* неофициальные документы GRPE-65-06, GRPE-65-14 и GRPE-65-20

72. Эксперт от Швеции представил документ GRPE-65-06, содержащий информацию о возможности национального официального утверждения типа модифицированной системы ограничения выбросов загрязняющих веществ в случае большегрузных транспортных средств. Эти официально утвержденные типы модифицированных систем используются только на транспортных средствах, сконструированных и официально утвержденных в соответствии с требованиями к выбросам загрязняющих веществ стандарта евро-III (а именно на городских автобусах), и позволяют сократить выбросы загрязняющих веществ (на 95% в случае твердых частиц и на 70% в случае NO<sub>x</sub>). Эффективная модифицированная система ограничения выбросов загрязняющих веществ включает устройство, позволяющее информировать водителя о том, что уровень сокращения выбросов NO<sub>x</sub> составляет менее 50% и что уровень реагента в баке – менее 10%. В ответ на вопрос эксперта от Швейцарии он разъяснил, что основным стимулом для модифицирования транспортных средств служит возможность их использования в природоохранных зонах.

73. Эксперт от Японии представил документ GRPE-65-14, содержащий краткое описание будущей политики Японии в области сокращения выбросов загрязняющих веществ автотранспортными средствами. Он представил подробную информацию о будущих мерах по сокращению выбросов загрязняющих веществ мотоциклами, большегрузными транспортными средствами с дизельными двигателями и специальными транспортными средствами (например, внедорожной подвижной техникой), работающими на дизельном топливе. В отношении сокращения выбросов загрязняющих веществ большегрузными транспортными средствами с дизельными двигателями он уточнил, что основное внимание будет уделяться увеличению срока эксплуатации и повышению надежности устройств последующей обработки NO<sub>x</sub> и использованию результатов измерения выбросов загрязняющих веществ вне цикла испытаний. Он также рассказал о мерах по сокращению выбросов отработавших газов, современных технологиях и проблемах. По просьбе экспертов от Соединенных Штатов Америки и Индии он уточнил принятый в его стране подход к измерению дымности и представил информацию о переносных системах измерения выбросов (ПСИВ) для большегрузных транспортных средств.

74. Эксперт от Российской Федерации представил документ GRPE-65-20, содержащий анализ воздействия шинной пыли на качество воздуха и здоровье человека, основанный на результатах исследований, проведенных в США и Российской Федерации. Он предложил участникам сессии GRPE обменяться информацией по этому вопросу и рассмотреть возможность принятия нормативных мер.

75. GRPE одобрила материалы, представленные экспертами от Японии, Российской Федерации и Швеции, и отметила усилия, прилагаемые в соответствующих областях. Согласившись с предложением эксперта от Швейцарии, GRPE рекомендовала передать документ GRPE-65-20 Рабочей группе по вопросам торможения и ходовой части (GRRF).

## XVIII. Прочие вопросы (пункт 17 повестки дня)

### A. Канцерогенное воздействие отработавших газов дизельных двигателей

*Документация:* неофициальный документ GRPE-65-05

76. Секретариат представил документ GRPE-65-05, представляющий собой проект доклада о воздействии дизельных транспортных средств и двигателей на качество воздуха, о воздействии выбросов загрязняющих веществ на окружающую среду и здоровье человека. Секретариат разъяснил, что этот документ был подготовлен Отделом окружающей среды ЕЭК ООН на основании выводов Международного агентства по изучению рака (МАИР) Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) о канцерогенном воздействии отработавших газов дизельных двигателей на здоровье человека. Секретариат уточнил, что в этом документе содержится информация о важном значении различных секторов экономики с точки зрения выбросов загрязняющих веществ, о взаимодействии отраслевых источников выбросов и об опасности загрязнения воздуха, стратегиях и мерах, применяемых в различных отраслях экономики для сокращения выбросов загрязняющих веществ, включая международные соглашения, касающиеся качества воздуха, здоровья и окружающей среды. Секретариат сообщил, что нынешний проект включает подборку соответствующих факторов на основе деятельности в рамках Конвенции о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния (КТЗВБР), осуществляемой учрежденной в связи с этой Конвенцией Целевой группой по здоровью и Европейским агентством по окружающей среде (ЕАОС), а также Комитетом по внутреннему транспорту и его вспомогательными органами, с уделением особого внимания результатам, достигнутым Всемирным форумом и GRPE.

77. Директор Отдела транспорта ЕЭК ООН сообщила, что этот документ является итогом совместной деятельности Отдела транспорта и Отдела окружающей среды ЕЭК ООН. Она предложила рассмотреть GRPE-65-05 в качестве рабочего документа и призвала все заинтересованные стороны GRPE представить свои материалы по предполагаемым выводам и рекомендациям. Она выразила намерение расширить область применения этого документа для охвата всех отраслей экономики, уточнив также, что вопрос о включении других отраслей (помимо транспорта) пока не решен. Сообщив GRPE, что окончательный вариант документа должен быть представлен не позднее конца ноября 2013 года, она предложила заинтересованным сторонам передать свои комментарии в секретариат до конца марта 2013 года.

78. Положительные замечания по этому документу были высказаны экспертами от Германии, Индии, Италии, Канады, Российской Федерации, Франции и Швейцарии. Эксперт от Канады одобрил включение материалов, которые уже были предоставлены в проекте текста. Эксперт от Франции положительно оценил межотраслевой подход, предложенный директором Отдела транспорта ЕЭК ООН. Эксперт от Германии рекомендовал отразить достижения группы по МУОВ, которые не были упомянуты в GRPE-65-05. Эксперт от Швейцарии проинформировал GRPE, что в Швейцарии отработавшие газы дизельных двигателей классифицируются как канцерогенные и что в 2006 году было начато выполнение плана действий по сокращению выбросов. Он отметил, что из опыта работы над планом действий можно было бы извлечь полезную информацию для этого документа. Эксперт от Индии предложил включить в документ возможную концепцию будущей нормативной деятельности. Обратив внимание на

выбросы твердых частиц в городах, эксперт от Российской Федерации напомнил о проблеме шинной пыли и отметил, что с более подробной информацией по этому вопросу можно ознакомиться в документе GRPE-65-20.

79. Эксперт от МОПАП указал на витиеватость выводов МАИР, сформулированных в пресс-релизе, подчеркнув, что это исследование еще не опубликовано в полном объеме. Эксперт от ЕВРОМОТ предложил включить в документ информацию о принимаемых в Европе мерах в отношении внедорожной техники.

80. Решив ограничить область применения документа техническими аспектами двигателей и транспортных средств, а также нормативными мерами в отношении выделяемых ими загрязняющих веществ (т.е. сферой своей специализации), GRPE пришла к выводу о том, что публикация исследования МАИР в полном объеме не добавит полезного материала. GRPE также решила, что в документе не следует оспаривать выводы экспертов от ВОЗ и МАИР.

## **В. Автоматические системы помощи при вождении (АСПВ)**

*Документация:* неофициальные документы WP.29-157-06 и GRPE-65-23

81. В соответствии с просьбой WP.29 Председатель GRPE предложил участникам сессии представить технические замечания по принципам проектирования этих систем/управления ими (WP.29-157-06) для согласования минимальных руководящих принципов. В ответ на это предложение эксперт от МОПАП представил документ GRPE-65-23 и предложил рассмотреть эти руководящие принципы в качестве перечня рекомендуемых видов нормативной практики, а не обязательных требований. Эксперт от КСАОД поддержал это предложение.

82. GRPE приняла к сведению высказанные замечания.

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

83. Шестидесят шестую сессию GRPE планируется провести во Дворце Наций в Женеве (с понедельника, 3 июня 2013 года, 9 ч. 30 м. по пятницу, 7 июня 2013 года, 12 ч. 30 м.) при условии подтверждения этого решения секретариатом (см. GRPE-66-01).

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

84. На сессии самой GRPE (четверг, 6 июня 2013 года, 9 ч. 30 м. – пятница, 7 июня 2013 года, 12 ч. 30 м.) планируется рассмотреть следующие вопросы:

1. Утверждение повестки дня.
2. Доклад о работе последней сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29).
3. Транспортные средства малой грузоподъемности:
  - а) всемирная согласованная процедура испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ);
  - б) процедура испытания мобильных систем кондиционирования воздуха (ПИМСКВ);

- c) Правила № 68 (измерение максимальной скорости, в том числе электромобилей), 83 (выбросы загрязняющих веществ транспортными средствами категорий M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub>), 101 (выбросы CO<sub>2</sub>/расход топлива) и 103 (сменные устройства для предотвращения загрязнения) ООН.
4. Большегрузные транспортные средства:
- a) большегрузные гибридные транспортные средства (БГТС);
  - b) модифицированные устройства ограничения выбросов (МУОВ);
  - c) Правила № 49 ООН (выбросы загрязняющих веществ из двигателей с воспламенением от сжатия и двигателей с принудительным зажиганием (работающих на СНГ и КПП));
  - d) Глобальные технические правила № 4 (всемирная согласованная процедура сертификации двигателей большой мощности (ВСБМ)), 5 (всемирные согласованные требования, касающиеся бортовых диагностических систем для двигателей большой мощности (ВС-БДС)) и 10 (выбросы вне цикла испытания (ВВЦ)) ООН.
5. Правила № 85 (измерение полезной мощности и 30-минутной мощности) и 115 (модифицированные системы СНГ и КПП) ООН.
6. Сельскохозяйственные и лесные тракторы, внедорожная подвижная техника:
- a) Правила № 96 (выбросы загрязняющих веществ из дизельных двигателей (сельскохозяйственных тракторов)) и 120 (полезная мощность тракторов и внедорожной мобильной техники) ООН;
  - b) Глобальные технические правила № 11 ООН (двигатели).
7. Программа измерения выбросов твердых частиц (ПИТЧ).
8. Газомоторные транспортные средства (ГМТС).
9. Мотоциклы и мопеды:
- a) экологические требования и требования к тяговым характеристикам (ЭТТХ) транспортных средств категории L;
  - b) Правила № 40 (выбросы газообразных загрязняющих веществ мотоциклами) и 47 (выбросы газообразных загрязняющих веществ мопедами) ООН;
  - c) Глобальные технические правила № 2 ООН (всемирный согласованный цикл испытаний мотоциклов на выбросы загрязняющих веществ (ВЦИМ)).
10. Электромобили и окружающая среда (ЭМОС).
11. Определения силовых установок транспортных средств (ОСУТС).
12. Качество топлива (КТ).
13. Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС).

14. Возможности утилизации.
15. Обмен информацией о национальных и международных требованиях в отношении выбросов загрязняющих веществ.
16. Выборы должностных лиц.
17. Прочие вопросы.

## **В. Неофициальные совещания, проводящиеся в связи со следующей сессией самой GRPE**

85. Неофициальные совещания в связи со следующей сессией GRPE будут проводиться согласно следующему расписанию:

<i>Дата</i>	<i>Время</i>	<i>Группа</i>
3 июня 2013 года	09 ч. 30 м. – 12 ч. 30 м.	Модифицированные устройства ограничения выбросов (МУОВ)
	14 ч. 30 м. – 17 ч. 30 м.	Электромобили и окружающая среда (ЭМОС)
4 июня 2013 года	09 ч. 30 м. – 12 ч. 30 м.	Большегрузные гибридные транспортные средства (БГТС)
	14 ч. 30 м. – 17 ч. 30 м.	Газомоторные транспортные средства (ГМТС)
5 июня 2013 года	09 ч. 30 м. – 17 ч. 30 м.	Всемирная согласованная процедура испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ): разработка процедуры испытания (РПИ) и разработка согласованного ездового цикла (СЕЦ)
7 июня 2013 года	14 ч. 30 м. – 17 ч. 30 м.	Экологические требования и требования к тяговым характеристикам (ЭТТТХ) транспортных средств категории L

86. Повестки дня этих совещаний будут подготовлены соответствующими секретарями и распространены среди членов каждой группы до начала каждого совещания. Все эти совещания будут проводиться без устного перевода.

## Приложение I

### Перечень неофициальных документов, распространенных без официального условного обозначения

<i>GRPE-65-</i>	<i>Представлен</i>	<i>Пункт повестки дня</i>	<i>Язык</i>	<i>Наименование</i>	<i>Стадия</i>
01-Rev.1	секретариатом	1	A	Неофициальные совещания в связи с сессией самой GRPE: бронирование залов заседаний и расписание	a)
02	МОПАП	13	A	Замечания по предложению ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/2	b)
03	ЭМОС	11	A	Доклад о ходе работы	a)
04-Rev.1	ЭМОС	11	A	Круг ведения неофициальной рабочей группы по ЭМОС	b)
05	секретариатом	17	A	Дискуссионный документ о выбросах загрязняющих веществ дизельными двигателями	a)
06	Швецией	16	A	Национальное законодательство, касающееся модифицирования транспортных средств с двигателями большой мощности для сокращения выбросов загрязняющих веществ	a)
07	ЕК	3 c)	A	Предложение по поправкам новой серии к Правилам № 83	c)
08	ЕК	3 c)	A	Поправки к Правилам № 101 ООН, обусловленные переносом в Правила № 83 ООН стандарта Евро-6	c)
09	ЕК	3 c)	A	Поправки к Правилам № 103 ООН, обусловленные переносом в Правила № 83 ООН стандарта Евро-6	c)
10	ЕК	15	A	Предложение по поправкам к документу WP29-158-24 (предложение по новым правилам, касающимся возможной утилизации автотранспортных средств)	a)
11	ЕК	15	A	Сводный текст предложений по новым правилам, касающимся возможностей утилизации автотранспортных средств	b)



<i>GRPE-65-</i>	<i>Представлен</i>	<i>Пункт повестки дня</i>	<i>Язык</i>	<i>Наименование</i>	<i>Стадия</i>
12	ОСУТС	12	A	Определения транспортных средств: пояснение	a)
13	ОСУТС	12	A	Определения транспортных средств: обзор	a)
14	Японией	16	A	Краткое описание будущей политики Японии в отношении сокращения выбросов загрязняющих веществ автотранспортными средствами	a)
15	ЭТТТХ	9 a)	A	Справочная информация, круг ведения и правила процедуры	a)
16-Rev.1	ЕК/ПИТЧ	7	A	Краткий отчет о последних мероприятиях, касающихся ПИТЧ	a)
17	Японией	9 c)	A	Доклад о разработке поправки 3 к Глобальным техническим правилам № 2 ООН	b)
18	МУОВ	4 b)	A	Проект новых правил, представляющих единообразные предписания, касающиеся официального утверждения типа модифицированных устройств ограничения выбросов (МУОВ) для большегрузных транспортных средств, сельскохозяйственных и лесных тракторов и внедорожной подвижной техники, оснащенных двигателями с воспламенением от сжатия	c)
19	МОУТКТС	14	A	Порядок обсуждения технических требований, касающихся МОУТКТС, и проект доклада к неофициальному совещанию по МОУТКТС	a)
20	Российской Федерацией	16	A, P	О выбросах твердых частиц автомобильными шинами	a)
21	Российской Федерацией	15	A, P	Замечания по предлагаемому проекту правил ООН, касающихся возможной утилизации автотранспортных средств	a)
22-Rev.1	ЕК	3 c)	A	Перенос требований стандарта Евро-6 в Правила № 83 ООН и предложение по поправкам к правилам № 101 и 103 ООН	a)
23	МОПАП	17 b)	A	Замечания по проекту принципов разработки систем управления автоматических систем помощи при вождении	a)
24	секретариатом	2	A	Доклад о работе последних сессий Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств	a)

<i>GRPE-65-</i>	<i>Представлен</i>	<i>Пункт повестки дня</i>	<i>Язык</i>	<i>Наименование</i>	<i>Стадия</i>
25	БГТС	4 а)	А	Статус неофициальной группы по большегрузным гибридным транспортным средствам	а)
26	БГТС	4 а)	А	Неофициальная группа по большегрузным гибридным транспортным средствам: доклад GRPE	а)
27	секретариатом	1	А	Общая информация к сессии GRPE	а)
28	секретариатом	1	А	Обновленная повестка дня сессии GRPE	а)
29	ВПИМ-СЕЦ	3 а)	А	Доклад о ходе работы по всемирному циклу испытания транспортных средств малой грузоподъемности и формированию режима	а)
30	ВПИМ	3 а)	А	Обновленный план работы	а)
31	ЭМОС	11	А	Доклад для GRPE	а)
32	ПИМСКВ	3 б)	А	Доклад о ходе работы	а)
33	ГМТС	8	А	Доклад для GRPE	а)
34	ВПИМ-СЕЦ	3 а)	А	Ход работы над проектом ГТП ООН	а)
35	ВПИМ-СЕЦ	3 а)	А	Доклад для GRPE	а)
36	МОПАП	8	А	Двухтопливные двигатели и транспортные средства: правила модифицирования дизельных двигателей	а)
37	ЦГ-ГМТС-ДТБМ	8	А	Предложение по проекту дополнения к поправкам серии 05 к Правилам № 49 (пересмотр 5)	с)
38	МУОВ	4 б)	А	Доклад для GRPE	а)
39	МОПАП	15	А	Правила ООН, касающиеся возможностей утилизации автотранспортных средств: ответ на замечания Российской Федерации	а)

*Примечания:*

- а) Рассмотрение завершено, либо документ подлежит замене.
- б) Документ принят и передан WP.29.
- с) Рассмотрение будет возобновлено на основе официального документа.

## Приложение II

### Неофициальные совещания, проводящиеся в связи с сессией самой GRPE

[Только на английском языке]

<i>Date</i>	<i>Time</i>	<i>Group</i>
14 January 2013	2:30 p.m. – 5:30 p.m.	Electric Vehicles and the Environment (EVE)
	2:30 p.m. – 5:30 p.m.	Gaseous Fuelled Vehicles - Heavy Duty Dual-Fuel Task Force (GFV-HDDF TF)
15 January 2013	9:30 a.m. – 12:30 p.m.	Heavy Duty Hybrids (HDH)
	9:30 a.m. – 12:30 p.m.	Mobile Air Conditioning Test Procedure (МАСТП)
	2:30 p.m. – 5:30 p.m.	Gaseous Fuelled Vehicles (GFV)
	2:30 p.m. – 5:30 p.m.	Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure - Development of the Harmonized driving Cycle (WLTP-DHC)
16 January 2013	9:30 a.m. – 12:30 p.m.	Retrofit Emission Control devices (REC)
	9:30 a.m. – 5:30 p.m.	Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure - Development of the Test Procedure (WLTP-DTP)
18 January 2013	2:30 p.m. – 5:30 p.m.	Environmental and Propulsion Performance Requirements of L-category vehicles (EPPR)

## Приложение III

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

[Только на английском языке]

<i>Name (Acronym) (Status)</i>	<i>Chair or Co-chairs</i>	<i>Secretaries</i>	<i>End of mandate</i>
Environmentally Friendly Vehicles (EFV) (task force)	Shrikant R. Marathe, srmarathe@araiindia.com		March 2013
Environmental and Propulsion Performance Requirements of L-category vehicles (EPPR) (group)	Petter Åsman, petter.asman@trafikverket.se	Thomas Vercammen, Thomas.Vercammen@honda-eu.com	June 2016
Electric Vehicles and the Environment (EVE) (group)	Michael Olechiw, Olechiw.Michael@epamail.epa.gov Chen Chunmei (vice-chair), chencm@miit.gov.cn Kazuyuki Narusawa (vice-chair), narusawa@ntsel.go.jp	Stéphane Couroux, stephane.couroux@ec.gc.ca	November 2014
Heavy Duty Hybrids (HDH) (group)	Petter Åsman, petter.asman@trafikverket.se	Jürgen Stein, hj.stein@daimler.com	June 2014
Gaseous Fuelled Vehicles (GFV) (group)	André Rijnders, arijnders@rdw.nl	Jeffrey Seisler, jseisler@cleanfuelsconsulting.org Salvatore Piccolo, s.piccolo@federchimica.it	June 2014
Heavy Duty Dual-Fuel Task Force (HDDV TF) (task force)	Jean-François Renaudin, jean-francois.renaudin@volvo.com Henk Dekker, henk.j.dekker@tno.nl	Jeffrey Seisler, jseisler@cleanfuelsconsulting.org	June 2014
Liquefied Natural Gas Task Force (LNG TF) (task force)	Paul Dijkhof, Paul.Dijkhof@kiwa.nl	Jeffrey Seisler, jseisler@cleanfuelsconsulting.org Jaime Del Alamo, jaime.alamo@ngvaeurope.eu	June 2014
Mobile Air Conditioning Test Procedure (MACTP) (group)	André Rijnders, arijnders@rdw.nl	Hanns-Peter Bietenbeck, hbietenb@ford.com Caroline Hosier, chosier@ford.com	June 2014
Particle Measurement Programme (PMP) (group)	Giorgio Martini, giorgio.martini@jrc.ec.europa.eu	Caroline Hosier, chosier@ford.com	

<i>Name (Acronym) (Status)</i>	<i>Chair or Co-chairs</i>	<i>Secretaries</i>	<i>End of mandate</i>
Retrofit Emission Control devices (REC) (group)	Henk Baarbé, henk.baarbe@minienm.nl	Dirk Bosteels, dirk.bosteels@aecc.be	June 2014
Vehicle Propulsion System Definitions (VPSD) (group)	Christoph Albus, christoph.albus@bmvs.bund.de	Daniela Leveratto, dleveratto@oica.net	November 2013
Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP) (group)		Noriyuki Ichikawa (technical secretary), nick@ichikawa.tec.toyota.co.jp	March 2014
Development of the Harmonized driving Cycle (DHC) (subgroup)	Hajime Ishii, ishii@ntsel.go.jp	Noriyuki Ichikawa, nick@ichikawa.tec.toyota.co.jp	March 2014
Development of the Test Procedure (DTP) (subgroup)	Giovanni D'Urbano, giovanni.durbano@bafu.admin.ch	Jakob Seiler, seiler@vda.de	March 2014
Validation Task Force (VTF) (subgroup task force)	Alessandro Marotta, alessandro.marotta@jrc.ec.europa.eu		March 2014
Lab Process-Electric Vehicles (LabProcEV) (subgroup subgroup)	Kazuki Kobayashi, ka-koba@shinsa.ntsel.go.jp Per Olund, per.ohlund@transportstyrelsen.se		March 2014
Lab Process-Internal Combustion Engines (LabProcICE) (subgroup subgroup)	Stephan Redmann, Stephan.Redmann@bmvs.bund.de Beatrice Lopez, beatrice.lopez@utac.com Konrad Kolesa, Konrad.Kolesa@audi.de		March 2014
Additional Pollutants (AP) (subgroup subgroup)	Astorga Covadonga, covadonga.astorga-llorens@jrc.ec.europa.eu Oliver Moersch, oliver.moersch@daimler.com		March 2014
Particulate Mass-Particle Number (PM-PN) (subgroup subgroup)	Caroline Hosier, chosier@ford.com Celine Vallaude, celine.vallaude@utac.com		March 2014
Reference Fuel (RF) (subgroup subgroup)	William Coleman, william.coleman@volkswagen.de		March 2014

## Приложение IV

### Отчет о разработке поправки 3 к Глобальным техническим правилам (ГТП) № 2 ООН

#### Представлен Японией

1. Японские эксперты выявили следующие редакционные ошибки в ГТП № 2 ООН (процедура измерения для двухколесных мотоциклов, оснащенных двигателем с принудительным зажиганием или двигателем с воспламенением от сжатия, в отношении выбросов газообразных загрязняющих веществ, выбросов CO<sub>2</sub> и расхода топлива), касающихся Всемирного согласованного цикла испытаний мотоциклов (ВЦИМ):
  - a) исправления к документу ECE/TRANS/180/Add.2: уравнения 8-2, 8-4, 8-6 и 8-10 в пункте 8 необходимо скорректировать в соответствии со значением каждого коэффициента в уравнении;
  - b) исправление к документу ECE/TRANS/180/Add.2/Corr.2: рис. A13-1 в пункте 1 приложения 13 необходимо заменить с учетом фактических условий эксплуатации.
2. Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) на своей шестьдесят четвертой сессии согласилась с предложением Японии об исправлении редакционных ошибок (указанных в неофициальном документе № GRPE-64-05). Это предложение было представлено GRPE в документе ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/4 для принятия на ее шестьдесят пятой сессии в январе 2013 года.

## Приложение V

### Круг ведения неофициальной рабочей группы по электромобилям и окружающей среде (ЭМОС)

#### 1. Введение

- 1.1 В ноябре 2011 года Исполнительный комитет Соглашения 1998 года (АС.3) в целом поддержал совместное предложение Соединенных Штатов Америки, Японии и Европейского союза об учреждении двух рабочих групп для рассмотрения вопросов безопасности и окружающей среды, связанных с электромобилями (ЭМ). Это предложение (ECE/Trans/WP.29/2012/36 и Согг.1), подготовленное Европейским союзом, Японией, Соединенными Штатами Америки и присоединившимся к ним в качестве соавтора Китаем, было представлено Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) на его сессии в марте 2012 года и официально принято на той же сессии.
- 1.2 В соответствии с принятым предложением две неофициальные рабочие группы будут уделять особое внимание следующим видам деятельности:
  - a) обмена информацией о существующих и будущих нормативных требованиях к ЭМ на различных рынках;
  - b) выявлению и минимизации различий между нормативными требованиями с целью содействия разработке транспортных средств, соответствующих таким требованиям;
  - c) разработке по мере возможности общих требований в виде одних или более Глобальных технических правил ООН (ГТП ООН).
- 1.3 Настоящий документ подготовлен для определения круга ведения (КВ) неофициальной рабочей группы по электромобилям и окружающей среде (ЭМОС), которая сосредоточится на обмене информацией и совместных исследованиях по таким последствиям разработки ЭМ, отражающимся на окружающей среде, как выбросы CO<sub>2</sub>, энергопотребление и энергоэффективность, накопление энергии (с помощью аккумуляторов, конденсаторов и т.д.) и инфраструктура.
- 1.4 Важно также отметить, что, хотя ЭМ уже имеются на рынке и регулирующие органы работают над установлением применимых к ЭМ технических требований, эти технологии по-прежнему находятся в стадии развития. Для продолжения развития этих технологий необходима гибкая и в то же время надежная нормативная база, ориентированная на эксплуатационные характеристики и основанная на наиболее достоверных из имеющихся данных и результатов научных исследований и анализа. Необходимым условием успешной деятельности неофициальной рабочей группы является сотрудничество с соответствующими исследователями и техническими специалистами. В ходе своей работы неофициальная рабочая группа по ЭМОС может определять области регулирования для разработки ГТП ООН и в соответствии со своим статусом будет в то же время запрашивать одобрение своих решений у АС.3.

## 2. Цель

- 2.1 Неофициальная рабочая группа по ЭМОС будет представлять собой открытую структуру, позволяющую обмениваться информацией и опытом по соответствующим правилам, стратегическим мерам и усилиям в области стандартизации. Предполагается, что на ее совещаниях будут обсуждаться все типы дорожных транспортных средств на электротяге. Неофициальная рабочая группа по ЭМОС будет служить международным форумом для рассмотрения широкого спектра вопросов и обмена информацией по разработке технологий, текущей нормативной деятельности и стратегическим подходам, в том числе по таким важным аспектам, как приоритеты в исследованиях, текущие проекты и разработка ЭМ. По мере возможности неофициальная рабочая группа по ЭМОС будет определять области для проведения общих или совместных исследований в целях улучшения понимания некоторых вопросов и выявления возможных пробелов в понимании, которые можно заполнить посредством координации.
- 2.2 По общему согласию ЭМ превосходят обычные транспортные средства по экологическим характеристикам, однако точные методы измерения выбросов CO<sub>2</sub> и энергоэффективности в рамках Соглашения 1998 года все еще не определены (хотя группы по всемирной согласованной процедуре испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ) и большегрузным гибридным транспортным средствам (БГТС) разрабатывают циклы и процедуры испытания ЭМ). Неофициальной рабочей группе по ЭМОС следует изыскивать возможности для активизации этих дискуссий. Предполагается, что неофициальная рабочая группа по ЭМОС будет уделять пристальное внимание обсуждению возможностей разработки ГТП ООН в соответствии с областью применения Соглашения 1998 года.
- 2.3 К важным вопросам, касающимся экологических аспектов ЭМ, которые предстоит рассмотреть неофициальной рабочей группе по ЭМОС, относятся методы и процедуры, необходимые для определения эксплуатационных характеристик, включая запуск в холодном состоянии и срок службы, эффективность подзарядки электроприводной системы на любом конкретном транспортном средстве и подходы к утилизации аккумуляторов по истечении срока их эксплуатации, включая переработку аккумуляторов и использование их по иному назначению.
- 2.4 В том случае, если неофициальная рабочая группа по ЭМОС по итогам тщательного рассмотрения вопросов и возможных областей для согласования правил выявит необходимость разработки ГТП ООН, Рабочей группе по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) и затем АС.3 будет рекомендовано рассмотреть вопрос о возможной деятельности по разработке ГТП ООН.
- 2.5 Наряду с продолжением усилий по стимулированию разработки электромобилей будут также созданы возможности для обмена информацией по таким вопросам, как наращивание инфраструктуры, стандарты на элементы инфраструктуры для зарядки аккумуляторов, и другие вопросы стандартизации, а также поддержка работы по внедрению на рынок и пропаганде электромобилей.



### 3. Организация и структура

- 3.1 Участниками неофициальной рабочей группы по ЭМОС могут стать все заинтересованные стороны. Функции председателя будут исполнять Соединенные Штаты Америки, функции заместителя председателя – Китай и Япония, а функции секретаря – Канада. Участниками неофициальной рабочей группы по ЭМОС могут стать все Договаривающиеся стороны, изготовители и поставщики транспортных средств, а также технические специалисты по аккумуляторам и изготовители аккумуляторов. Председатели могут допускать к участию в работе группы других представителей, чей опыт будет ей полезен.
- 3.2 Неофициальная рабочая группа начнет свою деятельность с наращивания средств и ресурсов для решения стоящих перед ней следующих задач:
- a) разработка перечня первоочередных тем для обсуждения с целью рассмотрения наиболее актуальных и значимых вопросов, стоящих перед неофициальной рабочей группой по ЭМОС;
  - b) понимание и документирование текущего рассмотрения аспектов ЭМ в рамках других неофициальных рабочих групп, а именно: группы по электромобилям и вопросам безопасности (ЭМБ), ВПИМ, БГТС, экологически чистым транспортным средствам (ЭТС) и определениям силовых установок транспортных средств (ОСУТС);
  - c) создание механизма для проведения совместных исследований и обмена информацией по темам, касающимся ЭМ и окружающей среды;
  - d) разработка справочного руководства по нормативной деятельности, проводящейся или запланированной Договаривающимися сторонами.
- 3.3 Затем следует изучить и проанализировать имеющуюся литературу, включая стандарты и правила, для возможного выявления потребности в разработке будущих нормативных мер и представления АС.3 рекомендаций в отношении их принятия.
- 3.4 Неофициальная рабочая группа будет делать все возможное для получения самой свежей информации о выработке концепций и стратегий их осуществления в целях разработки возможных ГТП ООН и внедрения ЭМ на основе регулярного диалога и материалов, представляемых экспертами.
- 3.5 Все эти соображения, касающиеся экологических аспектов эксплуатации и других вопросов, следует рассматривать и согласовывать с учетом текущей деятельности неофициальных рабочих групп по ЭМБ, ВПИМ, БГТС, ЭТС и ОСУТС. Поскольку деятельность неофициальной рабочей группы по ЭМОС связана с деятельностью других соответствующих рабочих групп, важно иметь четкое понимание мандатов этих неофициальных рабочих групп, с тем чтобы, как указано в круге ведения, деятельность неофициальной рабочей группы по ЭМОС имела уникальный характер или дополняла усилия других неофициальных рабочих групп.

#### 4. Принципы работы

- a) Официальным языком неофициальной рабочей группы по ЭМОС является английский.
- b) Сессии проводятся по договоренности с большинством участников на основе совместного предложения председателя, заместителей председателя и секретариата.
- c) Все документы будут распространяться среди членов группы по электронной почте и размещаться на веб-сайте ЕЭК ООН/GRPE заблаговременно до начала совещаний. Неофициальная рабочая группа может отказаться обсуждать любой вопрос или предложение, которые не были распространены за 10 рабочих дней до запланированного совещания.
- d) Повестка дня: предварительная повестка дня составляется председателем, заместителем председателя и секретариатом по договоренности с участниками неофициальной рабочей группы по ЭМОС. Первым пунктом предварительной повестки дня каждой сессии является утверждение повестки дня. Вторым пунктом предварительной повестки дня будет обсуждение вопросов, вытекающих из итогов предыдущей сессии, и утверждение отчета о работе предыдущей сессии.
- e) Предложения будут приниматься консенсусом. В случае невозможности достижения консенсуса председатель представит GRPE различные точки зрения. При необходимости председатель может запросить указания у АС.3 и GRPE.
- f) Отчеты о заседаниях: проекты отчетов о заседаниях будут распространяться заблаговременно до следующей сессии в целях их официального утверждения на следующем заседании.
- g) Отчетность: информация о ходе работы неофициальной рабочей группы будет представляться GRPE и АС.3 устно либо в неофициальном документе председателем или назначенным участником группы.

## 5. График работы

<i>Дата</i>	<i>Достижение</i>
январь 2012 года	Рассмотрение проекта положения о круге ведения в целях одобрения предложения об учреждении неофициальной группы по ЭМОС
март 2012 года	Одобрение решения об учреждении неофициальной рабочей группы по ЭМОС со стороны WP.29
июнь 2012 года	Первое совещание неофициальной рабочей группы по ЭМОС в ходе шестьдесят четвертой сессии GRPE; обсуждение проекта положения о круге ведения
сентябрь 2012 года	Второе совещание неофициальной рабочей группы по ЭМОС; предполагаемое утверждение круга ведения неофициальной рабочей группы по ЭМОС
январь 2013 года	Третье совещание неофициальной рабочей группы по ЭМОС в ходе шестьдесят пятой сессии GRPE, представление круга ведения неофициальной рабочей группы по ЭМОС и отчет о ходе работы НРГ
2012 год – ноябрь 2014 года	Совещания неофициальной рабочей группы по ЭМОС, регулярное представление отчетов GRPE и AC.3, включая любые возможные предложения по ГТП ООН