


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

 Семьдесят вторая сессия
 Женева, 12–15 января 2016 года

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

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники и вступительные заявления	1–3	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	4–6	4
III. Доклад о работе последних сессий Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (пункт 2 повестки дня)	7–8	5
IV. Транспортные средства малой грузоподъемности (пункт 3 повестки дня)	9–40	6
A. Правила № 68 (измерение максимальной скорости, включая электромобили), 83 (выбросы загрязняющих веществ транспортными средствами M ₁ и N ₁), 101 (выбросы CO ₂ /расход топлива) и 103 (сменные устройства для предотвращения загрязнения).....	9–21	6
B. ГТП № 15, касающиеся всемирной согласованной процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ)	22–40	7



V.	Большегрузные транспортные средства (пункт 4 повестки дня)	41–48	11
A.	Правила № 49 (выбросы загрязняющих веществ двигателями с воспламенением от сжатия и двигателями с принудительным зажиганием (СНГ и КПП)) и 132 (модифицированные устройства ограничения выбросов (МУОВ)).....	41–46	11
B.	ГТП № 4 (всемирная согласованная процедура сертификации двигателей большой мощности (ВСБМ)), № 5 (всемирные согласованные бортовые диагностические системы для двигателей большой мощности (ВС-БД)) и № 10 (выбросы вне цикла испытаний (ВВЦ))	47–48	12
VI.	Правила № 85 (измерение полезной мощности), 115 (модифицированные системы СНГ и КПП) и 133 (возможность утилизации автотранспортных средств) (пункт 5 повестки дня)	49–50	12
VII.	Сельскохозяйственные и лесные тракторы, внедорожная подвижная техника (пункт 6 повестки дня)	51–53	12
A.	Правила № 96 (выбросы дизельными двигателями (сельскохозяйственные тракторы)) и 120 (полезная мощность тракторов и внедорожной подвижной техники)	51	12
B.	ГТП № 11 (двигатели внедорожной подвижной техники)	52–53	12
VIII.	Программа измерения выбросов взвешенных частиц (ПИЧ) (пункт 7 повестки дня)	54–55	13
IX.	Газомоторные транспортные средства (ГМТС) (пункт 8 повестки дня)	56–57	13
X.	Мотоциклы и мопеды (пункт 9 повестки дня)	58–63	14
A.	Требования к экологическим и тяговым характеристикам (ТЭТХ) транспортных средств категории L	58–61	14
B.	Правила № 40 (выбросы газообразных загрязняющих веществ мотоциклами) и 47 (выбросы газообразных загрязняющих веществ мопедами).....	62	15
C.	ГТП № 2 (всемирный согласованный цикл испытаний мотоциклов на выбросы загрязняющих веществ (ВЦИМ))	63	15
XI.	Электромобили и окружающая среда (ЭМОС) (пункт 10 повестки дня).....	64–66	15
XII.	Общая резолюция № 2 (ОР.2) (пункт 11 повестки дня).....	67	16
XIII.	Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) (пункт 12 повестки дня).....	68	16
XIV.	Качество воздуха внутри транспортных средств (КВТС) (пункт 13 повестки дня).....	69–70	16
XV.	Соглашение 1997 года (периодические технические осмотры): Предписание № 1 (охрана окружающей среды) (пункт 14 повестки дня).....	71–72	16
XVI.	Обмен информацией о требованиях в отношении выбросов загрязняющих веществ (пункт 15 повестки дня)	73	17
XVII.	Прочие вопросы (пункт 16 повестки дня)	74	17

XVIII.	Предварительная повестка следующей сессии	75–78	17
A.	Следующая сессия GRPE.....	75	17
B.	Предварительная повестка дня следующей сессии самой GRPE.....	76	17
C.	Неофициальные совещания, проведение которых намечено в связи со следующей сессией GRPE.....	77–78	19
Приложения			
I.	Перечень неофициальных документов, распространенных без официального условного обозначения		20
II.	Неофициальные совещания, проводимые в связи с сессией GRPE		22
III.	Перечень неофициальных рабочих групп, целевых групп и подгрупп GRPE.....		23
IV.	Поправки к Правилам № 49, касающиеся мониторинга неисправностей системы впрыска топлива.....		25
V.	Поправки к Правилам № 49, касающиеся требований к документации применительно к выбросам вне цикла испытаний		26
VI.	Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/2.....		27

I. Участники и вступительные заявления

1. Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) провела свою семьдесят вторую сессию 12–15 января 2016 года под руководством Председателя г-на К. Альбуса (Германия) и заместителя Председателя г-жи Р. Урдхвареше (Индия). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690 с поправками) в работе сессии приняли участие эксперты от следующих стран: Бельгии, Канады, Китая, Чешской Республики, Франции, Германии, Венгрии, Индии, Италии, Японии, Люксембурга, Нидерландов, Польши, Республики Корея (Кореи), Российской Федерации, Южной Африки, Испании, Швеции, Швейцарии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии и Соединенных Штатов Америки. В ее работе участвовали также эксперты от Европейской комиссии (ЕК). В работе сессии приняли участие эксперты от следующих неправительственных организаций: Ассоциации по ограничению выбросов автомобилями с помощью каталитических нейтрализаторов (АЕСС), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД/МЕМА/ЯАПАД), Европейской федерации по транспорту и окружающей среде (ТОС), Европейской ассоциации гаражного оборудования (ЕАГО), Европейской ассоциации по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ), Международной газомоторной ассоциации («ИАНГВ/НКВ-Глобал»), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной организации Комитета по техническому осмотру механических транспортных средств (МКТОТ), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Европейской газомоторной ассоциации (ЕГМА), Технического комитета европейских производителей нефтяных добавок (ЕСФХП-ТКД) и Европейской ассоциации производителей двигателей внутреннего сгорания (ЕВРОМОТ).

2. Руководитель Секции по правилам в области транспортных средств и транспортным инновациям г-н В. Нисслер сообщил GRPE об упразднении четырех должностей категории общего обслуживания (ОО) в Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) по решению Генеральной Ассамблеи ООН от 23 декабря 2015 года. Он пояснил, что в период с 1 января 2016 года в Секции по правилам в области транспортных средств и транспортным инновациям в связи с предстоящим выходом в отставку штатного сотрудника была упразднена одна должность категории ОО. Он предупредил, что эта досадная ситуация может в будущем сказаться на способности Секции предоставлять соответствующие услуги.

3. Председатель GRPE объявил, что он не сможет занимать этот пост в 2017 году и по этой причине не будет выставлять свою кандидатуру на выборах должностных лиц на 2017 год, которые состоятся на следующей сессии GRPE в июне 2016 года.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/1 и Add.1
неофициальные документы GRPE-72-01, GRPE-72-07
и GRPE-72-17-Rev.1

4. GRPE приняла предварительную повестку дня семьдесят второй сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/1 и Add.1), сводный обновленный текст кото-

рой содержится в документе GRPE-72-17-Rev.1, включая таблицу с перечнем неофициальных документов, представленных к этой сессии. GRPE приняла к сведению документ GRPE-72-01, касающийся организации совещаний неофициальных рабочих групп (НРГ) GRPE, которые запланированы на эту неделю.

5. Неофициальные документы, распространенные в ходе сессии GRPE, перечислены в приложении I. В приложении II содержится перечень неофициальных совещаний, которые приурочены к сессии GRPE. В приложении III перечислены НРГ, целевые группы и подгруппы GRPE с указанием данных о председателях, секретарях и сроках их полномочий.

6. Секретариат представил документ GRPE-72-07, в котором сообщается, что следующая сессия GRPE состоится 7–10 июня 2016 года, и напоминает, что соответствующий срок подачи официальных документов истекает 14 марта 2016 года. Председателям и секретарям НРГ было предложено связаться с секретариатом для составления расписания совещаний НРГ, приуроченных к сессии GRPE в июне 2016 года.

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.29/1116
ECE/TRANS/WP.29/1118
неофициальный документ GRPE-72-08

7. Секретариат представил документ GRPE-72-08 и информацию о вопросах, которые касаются работы GRPE и обсуждались в ходе 166-й и 167-й сессий Всемирного форума. Более подробная информация представлена в документах ECE/TRANS/WP.29/1116 и ECE/TRANS/WP.29/1118. GRPE приняла к сведению обмен информацией по делу «Фольксваген», который состоялся в ходе сессии WP.29 в ноябре 2015 года.

8. Эксперт от МОПАП заявил, что содержащаяся в документе GRPE-72-08 информация о процессе транспонирования глобальных технических правил (ГТП), касающихся всемирных согласованных процедур испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ), в новые правила может ввести читателя в заблуждение. Он пояснил, что на своей сессии в ноябре 2015 года WP.29 решил включить в новые правила, касающиеся ВПИМ, наивысший уровень жесткости соответствующих требований, не предусматривая при этом какого-либо ранжирования для всех остальных более низких уровней.

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

A. Правила № 68 (измерение максимальной скорости, включая электромобили), 83 (выбросы загрязняющих веществ транспортными средствами M₁ и N₁), 101 (выбросы CO₂/расход топлива) и 103 (сменные устройства для предотвращения загрязнения)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/4
ECE/TRANS/WP.29/2016/28
неофициальные документы GRPE-72-03, GRPE-72-05,
GRPE-72-14 и GRPE-72-15

9. Эксперт от ЕК представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/4 с целью внесения исправлений в порядок расчета сопротивления поступательному движению накатом в тексте поправок серии 07 к Правилам № 83.

10. Эксперт от МОПАП обратил внимание на то, что если соответствующие требования не будут согласованы между собой в поправках серий 06 и 07 к Правилам № 83, а также в Правилах № 101, то это предложение может привести к путанице и увеличению административной нагрузки. Он выразил обеспокоенность по поводу возможных последствий, которые эта ситуация может иметь для величины выбросов CO₂ транспортным средством официально утвержденного типа и, таким образом, для программы корреляции между ВПИМ и новым европейским ездовым циклом (НЕЕЦ). Он предложил рассмотреть поправки серий 06 и 07 к Правилам № 83 и Правилам № 101 на следующей сессии GRPE в качестве единого пакета.

11. Председатель GRPE предложил принять это предложение не только для поправок серии 07, но и для поправок серии 06 к Правилам № 83, поскольку в обоих случаях формулировки и нумерация пунктов совпадают. Эксперты от Нидерландов, Соединенного Королевства и ТОС поддержали документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/4. Эксперт от ЕК вызвался проанализировать текст Правил № 101 для приведения его в соответствие с настоящим предложением на следующей сессии GRPE в июне 2016 года. Он также пояснил, что программа корреляции между ВПИМ и НЕЕЦ, обеспечивающая полную совместимость между обоими испытаниями, не будет затронута этим предложением.

12. GRPE приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/4 со следующим исправлением:

Название документа изменить следующим образом:

«Предложение по новому дополнению к поправкам серий **06 и 07** к Правилам № 83 (выбросы загрязняющих веществ транспортными средствами M₁ и N₁)».

13. GRPE поручила секретариату передать его WP.29 и Административному комитету Соглашения 1958 года (АС.1) для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2016 года в качестве проекта дополнения 7 к поправкам серии 06 и проекта дополнения 3 к поправкам серии 07 к Правилам № 83.

14. Эксперт от Италии представил документ GRPE-72-03 с поправками к Правилам № 83 для обеспечения возможности подавления системы мотивации водителя в транспортных средствах служб спасения и полиции.

15. Эксперт от МОПАП поддержал это предложение и его согласование с Правилами № 49. Эксперт от Нидерландов в принципе согласился с этим предложением, но выразил оговорку в отношении дальнейшего изучения возможных недостатков, в частности изъятия, предложенного для конкретных транспортных средств, когда они попадают на открытый рынок. Эксперт от ТОС поддержал эту оговорку и подчеркнул необходимость восстановления исходной системы после того, как эти транспортные средства перестают использоваться службами спасения и полиции и реализуются на вторичном рынке.

16. Председатель предложил эксперту от Италии представить обновленное предложение в качестве официального документа на следующей сессии GRPE с учетом полученных комментариев.

17. Эксперт от МОПАП представил документ GRPE-72-05, в котором воспроизводится документ ECE/TRANS/WP.29/2016/28, содержащий фразу, которая была случайно удалена из текста первоначального предложения, а затем из документа ECE/TRANS/WP.29/2015/57, принятого на 166-й сессии WP.29. Он напомнил, что документ ECE/TRANS/WP.29/2016/28 уже был представлен секретариатом WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в марте 2016 года при условии, что на этой сессии GRPE даст согласие на повторное включение этой фразы.

18. Эксперт от Германии поддержал документ ECE/TRANS/WP.29/2016/28 и объявил о намерении Германии представить на следующей сессии GRPE предложение, направленное на дальнейшее совершенствование требований, касающихся общего количества имитируемых неисправностей при испытании индикатора сбоев.

19. GRPE одобрила документ ECE/TRANS/WP.29/2016/28, намеченный к рассмотрению WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2016 года.

20. Эксперт от ЕК передал документы GRPE-72-14 и GRPE-72-15 для представления разъяснений и исправления ошибок в текстах поправок серий 06 и 07 к Правилам № 83 соответственно. Он подтвердил, что необходимости во внесении изменений в поправки серии 05 нет.

21. GRPE согласилась в принципе с обоими предложениями и поручила секретариату объединить их в один документ для распространения под официальным условным обозначением на следующей сессии GRPE.

В. ГТП № 15, касающиеся всемирной согласованной процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/3
ECE/TRANS/WP.29/2016/29
неофициальные документы GRPE-72-02-Rev.1,
GRPE-72-09-Rev.2, GRPE-72-10-Rev.2, GRPE-72-18,
GRPE-72-19 и GRPE-72-20

22. Заместитель Председателя НРГ по ВПИМ представил информацию о ходе работы этой группы (GRPE-72-19). Он отметил завершение работы по этапу 1В после представления в распоряжение GRPE соответствующих поправок к ГТП № 15 и технического доклада для рассмотрения на этой сессии.

23. Эксперт от ЕК представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/3, в котором предложены поправки к ГТП № 15, подготовленные по итогам деятельности НРГ по ВПИМ на этапе 1В. Он представил некоторую справочную

информацию об этапе 1А и главных целях этапа 1В. Он разъяснил рассмотренные в документе ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/3 технические вопросы, касающиеся транспортных средств с обычным двигателем внутреннего сгорания (ДВС), электромобилей и альтернативных загрязнителей, а также другие положения, направленные на усовершенствование ГТП № 15.

24. Эксперт от МОПАП представил документ GRPE-72-09-Rev.2, содержащий редакционные исправления и улучшенные формулировки для текста документа ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/3, которые были подготовлены после предыдущего совещания НРГ, состоявшегося в конце сентября 2015 года в Токио. Он отметил, что МОПАП взяла на себя задачи по сбору и объединению всех поправок к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/3, поскольку должность редакционного координатора Договаривающимися сторонами больше не финансируется. Он представил документ GRPE-72-10-Rev.2, который включает в себя ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/3 и все изменения, изложенные в документе GRPE-72-09-Rev.2.

25. Эксперт от ЕК представил технический доклад о дальнейшей разработке ВПИМ (GRPE-72-02-Rev.1). Он пояснил, что технический доклад содержит информацию о разработке процедуры испытаний, включая мероприятия на этапах 1А и 1В. Он отметил также, что информация о разработке цикла испытаний на этапе 1А была изложена в техническом докладе, представленном для первоначального варианта ГТП № 15, и на нее была вновь сделана ссылка в документе GRPE-72-02-Rev.1.

26. GRPE приняла документ GRPE-72-10-Rev.2, воспроизведенный в добавлении 1 к настоящему докладу, и поручила секретариату представить его WP.29 и Исполнительному комитету Соглашения 1998 года (АС.3) для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2016 года в качестве проекта поправки 1 к ГТП № 15. GRPE приняла также технический доклад (GRPE-72-02-Rev.1), воспроизведенный в добавлении 2 к настоящему докладу, и поручила секретариату представить его WP.29 и АС.3 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2016 года.

27. Заместитель Председателя НРГ по ВПИМ проинформировал GRPE о новом руководстве и структуре целевых групп для второго этапа разработки ГТП № 15 (GRPE-72-19). Он представил документ GRPE-72-20 с перечнем рабочих вопросов и предлагаемым планом работы, который включает два этапа (этап 2А и этап 2В). Он пояснил, что деятельность в рамках этапа 2 уже началась, поскольку АС.3 на своей сессии в ноябре 2015 года одобрил продление мандата группы. Он отметил, что на данном этапе рассматриваются различные подходы применительно к требованиям для выбросов в результате испарения, а соответствующее предложение планируется представить на сессии GRPE в январе 2017 года. Он подчеркнул необходимость тесного сотрудничества на этапе 2 с НРГ по электромобилям и окружающей среде (ЭМОС).

28. Для обеспечения четкости и простоты в применении правил секретариат рекомендовал разработать новые ГТП, касающиеся выбросов в результате испарения и бортовых диагностических систем (БД), а не новые приложения к ГТП № 15. Эксперт от МОПАП подчеркнул, что наличие отдельных ГТП для различных предметных областей повышает привлекательность Соглашения 1998 года, поскольку оно облегчает их транспонирование в национальное/региональное законодательство. Эксперт от Индии выразил аналогичное мнение и отметил, что подготовка нескольких ГТП в связи с различными видами топлива и испытаниями на устойчивость характеристик в рамках деятельности по разработке требований к экологическим и тяговым характеристикам (ТЭТХ) транспортных средств категории L является в этой связи хорошим примером

для подражания. Эксперт от ЕК заявила, что она предпочитает подход, предусматривающий выделение различных предметных областей в разные ГТП.

29. GRPE высказала принципиальную рекомендацию в отношении разработки новых ГТП, конкретно касающихся выбросов в результате испарения и БД, при условии утверждения этого подхода на следующем совещании НРГ по ВПИМ.

30. Эксперт от ЕК представил документ GRPE-72-18 о транспонировании ГТП № 15 в законодательство Европейского союза. Он проинформировал GRPE о ходе разработки нового европейского регламента, который, как ожидается, заменит новый европейский ездовой цикл (ННЕС) в 2017 году и в состав которого входит приложение, непосредственно основанное на ГТП № 15, адаптированных к европейским требованиям.

31. Эксперт от ЕК продолжил выступление (GRPE-72-18) о транспонировании ГТП № 15 в новые правила, прилагаемые к Соглашению 1958 года. Он подчеркнул, что WP.29 на его сессии в ноябре 2015 года дал согласие на разработку новых правил, касающихся ВПИМ и предусматривающих один высший уровень (наивысший уровень жесткости) и различные более низкие уровни жесткости. Он напомнил, что высший уровень (уровень 2) будет соответствовать наиболее жесткому сочетанию региональных требований, а более низкие уровни (уровень 1a, уровень 1b и т.д.) – конкретному национальному или региональному законодательству с точки зрения предельных значений выбросов, а также технических и административных требований, применяемых в конкретном регионе. Он показал возможную структуру новых правил, касающихся ВПИМ, и отметил различные части документа (например, приложения со знаками официального утверждения и формой сообщения), которые позволят проводить различие между разными уровнями. Он представил возможную структуру вторых новых правил, которые будут дополнять правила, касающиеся ВПИМ (только для испытаний типа 1), и содержать ссылки на соответствующие положения Правил № 83 для испытаний других типов. В качестве технического спонсора этих видов деятельности он обратился к GRPE за советом об оптимальном подходе для дальнейшей работы.

32. Эксперт от МОПАП подчеркнул необходимость использования уровня 2 для универсального международного официального утверждения типа комплектного транспортного средства (У-МОУТКТС), поскольку только этот уровень будет подлежать взаимному признанию между всеми Договаривающимися сторонами Соглашения 1958 года, применяющими настоящие Правила. Он подчеркнул сложность определения уровня 2 из-за различных факторов, которые необходимо принимать во внимание при установлении наивысшего уровня жесткости (например, предельные значения выбросов, испытания, топливо, размеры транспортного средства и технология).

33. Председатель GRPE отметил, что включение уровня 2 непосредственно в первоначальный вариант новых правил, касающихся ВПИМ, вместе с более низкими уровнями (уровень 1a, уровень 1b и т.д.) может быть возможной альтернативой введению уровня 2 в качестве новой серии поправок к правилам. Эксперт от ЕК подчеркнул, что сначала необходимо определить более низкие уровни для заполнения пробела в европейском законодательстве в срок до 2017 года, тогда как уровень 2, который в настоящее время является искусственным и разработка которого, судя по всему, потребует много времени ввиду его сложности, может быть определен на более позднем этапе в рамках деятельности по глобальному согласованию. Секретариат напомнил, что последняя

серия поправок к правилам (или их первоначальный вариант при отсутствии серий поправок) всегда подлежат взаимному признанию в соответствии с Соглашением 1958 года.

34. GRPE одобрила подход, который предусматривает уделение первоочередного внимания более низким уровням (уровень 1a, уровень 1b и т.д.) в контексте разработки новых правил, касающихся ВПИМ, учитывая необходимость в разработке уровня 2 для МОУТКТС. GRPE решила продолжить поиск наилучшего способа интеграции всех уровней в новых правилах, касающихся ВПИМ, и возобновить обсуждение этого вопроса на следующей сессии GRPE в июне 2016 года.

35. Председатель GRPE рекомендовал придерживаться модульного подхода при разработке новых правил, касающихся ВПИМ, для обеспечения возможности включения в них различных уровней жесткости. По мнению эксперта от МОПАП, может оказаться полезным разделение модулей. Секретариат напомнил о том, что правила, касающиеся безопасности, структурированы в соответствии с одним из следующих вариантов: а) модульный подход, предусматривающий отдельные приложения для каждого из уровней, или б) единая структура, при которой технические требования для каждого уровня указаны в таблицах, включенных во все соответствующие пункты правил.

36. Эксперт от ЕК поинтересовался, будет ли Япония руководствоваться положениями о соответствии производства для принятия решения относительно возможности непосредственного включения этих положений в новые правила, касающиеся ВПИМ. Председатель НРГ по газомоторным транспортным средствам (ГМТС) отметил, что приложение 5 охватывает конкретные дополнительные требования для ГМТС, но пояснил, что эти требования могут быть включены также в основное приложение, касающееся испытаний типа 1.

37. GRPE одобрила основные элементы документа GRPE-72-18, касающиеся структуры текстов обоих новых правил (по ВПИМ и по испытаниям других типов помимо типа 1). GRPE отметила необходимость применения в правилах, касающихся ВПИМ, модульного подхода, при котором общий модуль будет содержать общеприменимые положения, а специальные модули – дополнительные региональные требования.

38. Что касается дальнейшей работы над процессом транспонирования, то эксперт от ЕК высказался за создание целевой группы, подотчетной НРГ по ВПИМ, а не новой НРГ, подотчетной непосредственно GRPE. Он подчеркнул важность участия всех Договаривающихся сторон Соглашения 1958 года с самого начала во избежание трудностей, связанных с внедрением новых элементов на более позднем этапе. Эксперты от Японии и Индии выразили намерение принять участие в работе этой целевой группы.

39. GRPE одобрила создание новой целевой группы в рамках НРГ по ВПИМ, которая будет заниматься вопросами транспонирования ГТП № 15 в правила, прилагаемые к Соглашению 1958 года. Председатель GRPE предложил Японии и Европейскому союзу в качестве технических спонсоров представить к сессиям WP.29 и AC.3 в марте 2016 года неофициальный документ с поправками к предлагаемому мандату для второго этапа деятельности (ECE/TRANS/WP.29/2016/29), учитывая создания целевой группы по процессу транспонирования.

40. GRPE приняла к сведению информацию о ходе работе НРГ по ВПИМ и просьбу группы о выделении зала заседаний на один день в течение той недели, когда будет проводиться сессия GRPE в июне 2016 года. GRPE приветствовала новых руководителей для второго этапа деятельности и отметила вклад г-на К. Кобаяси и г-на К. Колезы, которые по завершении этапа 1В больше не будут исполнять обязанности заместителя Председателя и технического секре-

таря НРГ по ВПИМ. Председатель GRPE отметил, что сохранение на посту Председателя НРГ по ВПИМ г-на Ш. Редманна на втором этапе деятельности группы еще не подтверждено.

V. Большегрузные транспортные средства (пункт 4 повестки дня)

A. Правила № 49 (выбросы загрязняющих веществ двигателями с воспламенением от сжатия и двигателями с принудительным зажиганием (СНГ и КПП)) и 132 (модифицированные устройства ограничения выбросов (МУОВ))

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/6
ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/7
ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/8
неофициальные документы GRPE-72-04 и GRPE-72-11

41. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/6 с целью приведения требований Правил № 49, касающихся проверки линейности измерительного оборудования, в соответствие с предписаниями Правил № 96. Он пояснил, что термин «автономное оборудование» не нуждается в пояснении и может использоваться в Правилах № 49 без какого-либо дополнительного определения.

42. GRPE приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/6 и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2016 года в качестве проекта дополнения 8 к поправкам серии 05 и проекта дополнения 4 к поправкам серии 06 к Правилам № 49.

43. Эксперт от МОПАП представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/7 и GRPE-72-11 для корректировки требований относительно мониторинга сбоев в работе системы впрыска топлива в Правилах № 49 с учетом современного состояния техники и приведения их в соответствие с ГТП № 5.

44. GRPE приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/7 с поправками, содержащимися в документе GRPE-72-11, воспроизведенном в приложении IV к настоящему докладу, и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на сессиях в июне 2016 года в качестве проекта дополнения 4 к поправкам серии 06 к Правилам № 49.

45. Эксперт от ЕК представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/8 для внесения исправлений в требования к документации для выбросов вне цикла испытаний в Правилах № 49. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрения документ GRPE-72-04, в котором содержатся некоторые добавления к тексту документа ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/8 для уточнения структуры комплекта документации.

46. GRPE приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/8 с поправками, содержащимися в документе GRPE-72-04, воспроизведенный в приложении V к настоящему докладу, и поручила секретариату передать его WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на сессиях в июне 2016 года в качестве проекта дополнения 4 к поправкам серии 06 к Правилам № 49.

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

47. GRPE не получила никаких новых предложений по поправкам к ГТП № 4, 5 и 10.

48. Председатель предложил Договаривающимся сторонам Соглашения 1998 года обменяться информацией о процессе транспонирования поправки 3 к ГТП № 4 и продолжить обмен информацией о выбросах из большегрузных транспортных средств, оборудованных гибридными силовыми агрегатами, и оценке их экологических показателей.

VI. Правила № 85 (измерение полезной мощности), 115 (модифицированные системы СНГ и КПП) и 133 (возможность утилизации автотранспортных средств) (пункт 5 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/5

49. Председатель НРГ по газомоторным транспортным средствам представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/5, цель которого состоит в упрощении образца сообщения об официальном утверждении модифицированных систем СНГ и СПГ в Правилах № 115.

50. GRPE приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/5 и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2016 года в качестве проекта дополнения 7 к первоначальному тексту Правил № 115.

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

А. Правила № 96 (выбросы дизельными двигателями (сельскохозяйственные тракторы)) и 120 (полезная мощность тракторов и внедорожной подвижной техники)

51. Никаких новых предложений по поправкам к правилам № 96 и 120 не поступало.

В. ГТП № 11 (двигатели внедорожной подвижной техники)

52. Никаких предложений по поправкам к ГТП № 11 не поступало.

53. Эксперт от ЕК проинформировал GRPE о текущей деятельности Европейского союза, связанной с разработкой нового регламента, касающегося двигателей внедорожной подвижной техники.

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

Документация: неофициальный документ GRPE-72-22

54. Председатель НРГ по ПИЧ представил доклад о ходе работы группы (GRPE-72-22). Он проинформировал о ведущемся исследовании, посвященном измерению уровня выбросов взвешенных частиц размером менее 23 нм вместе с отработавшими газами и калибровке системы измерения количества частиц. Он отметил, что современное оборудование ПИЧ, указанное в Правилах № 83, позволяет измерять количество частиц размером менее 23 нм путем соответствующего изменения эффективности подсчета частиц счетчиком конденсированных частиц, но подчеркнул повышение неопределенности измерений из-за наличия артефактов и потери частиц, особенно при измерении частиц размером менее 10 нм. Он объяснил, что высокий коэффициент разрежения позволяет снизить вероятность образования артефактов, но в этом случае рекомендуется применять новые технологии, такие как каталитические стрипперы. Он продолжил свое сообщение о не связанных со сжиганием топлива выбросах частиц в результате износа тормозов и взаимодействия между шинами и дорогой. Он пояснил, что значительный прогресс в деле определения выбросов частиц из тормозных систем может в будущем послужить основой для предлагаемой процедуры испытаний, тогда как оценка выбросов частиц в результате износа тормозов и взаимодействия между шинами и дорогой является гораздо более сложной задачей. Он добавил, что трудности, связанные с отдельной оценкой для выбросов, обусловленных взаимодействием между шинами и дорогой, могут потребовать проведения дополнительных исследований.

55. GRPE отметила намерение НРГ по ПИЧ представить на следующей сессии GRPE в июне 2016 года краткий доклад о результатах исследования, посвященного выбросам частиц, не связанным со сжиганием топлива. GRPE приняла к сведению информацию о ходе работы этой группы.

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

Документация: неофициальные документы GRPE-72-12 и GRPE-72-24

56. Председатель НРГ по ГМТС представил доклад о ходе работы группы (GRPE-72-24). Он проинформировал GRPE о результатах обмена сведениями по вопросам ГМТС, которые рассматриваются в рамках других форумов, в частности Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов (WP.15). Он представил проект новых правил, содержащих требования для официального утверждения типа модифицированных систем, предназначенных для установки на большегрузных дизельных транспортных средствах для обеспечения возможности их работы в дизельном или двухтопливном режиме (GRPE-72-12). Он отметил, что некоторые положения еще не доработаны, а в область применения правил в их первоначальном варианте будут входить транспортные средства, соответствующие стандарту Евро-V, и усовершенствованные экологически чистые транспортные средства (УЭТС). Он пояснил, что, как и в Правилах № 115, применимые на уровне ЕЭК ООН в отношении модифицированных систем двигателей, следует отделить от дополнительных требований национального уровня, касающихся технического осмотра и проверки установки комплектной системы на транспортном средстве. Он отметил сложность, связанную с включением в новые правила положений, касающихся руко-

водства по установке модифицированных систем двигателей ввиду значительного разнообразия их типов и вариантов применения на большегрузных транспортных средствах.

57. GRPE приняла к сведению намерение НРГ по ГМТС представить на следующей сессии GRPE официальный документ о новых правилах, содержащих требования для официального утверждения типа модифицированных систем для большегрузных дизельных транспортных средств, в основу которого будет положен документ GRPE-72-12. GRPE приняла к сведению информацию о ходе работы этой группы и просьбу о выделении зала заседаний на половину дня в течение той недели в июне 2016 года, на которую запланирована сессия GRPE.

Х. Мотоциклы и мопеды (пункт 9 повестки дня)

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/2
неофициальные документы GRPE-72-06, GRPE-72-13
и GRPE-72-16

58. Председатель НРГ по ТЭТХ представил доклад о ходе работы группы (GRPE-72-16). Он сообщил о завершении деятельности по разработке новых ГТП, касающихся выбросов в результате испарения и выбросов картерных газов, и отметил, что следующим приоритетом является разработка новых ГТП, касающихся БД. Он выразил намерение группы представить официальный документ о новых ГТП, касающихся БД, на следующей сессии GRPE в июне 2016 года, хотя на этой сессии никакого неофициального документа распространено не было. Он отметил, что более подробная информация о разрабатываемом предложении приведена в существующих документах EPPR-14-06 и EPPR-14-14, подготовленных на уровне НРГ. Он отметил, что разработка предложений по поправкам к ГТП № 2 намечена на 2017 год.

59. Председатель НРГ представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/2 о новых ГТП, касающихся выбросов в результате испарения и выбросов картерных газов двух- или трехколесными механическими транспортными средствами с двигателем внутреннего сгорания, а также изменения к предложению, содержащемуся в документе GRPE-72-13. Он представил технический доклад о разработке новых ГТП (GRPE-72-06).

60. GRPE приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/2 с поправками, содержащимися в приложении VI настоящего доклада, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.3 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2016 года в качестве проекта ГТП, касающихся процедуры измерения для двух- или трехколесных механических транспортных средств с двигателем внутреннего сгорания в отношении выбросов картерных газов и выбросов в результате испарения. GRPE также приняла технический доклад (GRPE-72-06), воспроизведенный в добавлении 3 к настоящему докладу, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.3 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2016 года.

61. GRPE приняла к сведению информацию о ходе работе НРГ по ТЭТХ и просьбу о выделении зала заседаний на один день в течение той недели в июне 2016 года, на которую запланирована сессия GRPE. GRPE отметила также вклад г-на П. Османа и г-на Т. Веркаммена, которые больше не будут выполнять обязанности Председателя и секретаря НРГ по ТЭТХ. GRPE приветство-

вала г-на А. Перуджо, г-жу Д. Левератто и г-на Х. Махижу соответственно в качестве нового Председателя и секретарей.

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

62. GRPE не получила никаких новых предложений по поправкам к Правилам № 40 и Правилам № 47.

С. ГТП № 2 (всемирный согласованный цикл испытаний мотоциклов на выбросы загрязняющих веществ (ВЦИМ))

63. GRPE не получила никаких новых предложений по поправкам к ГТП № 2.

XI. Электромобили и окружающая среда (ЭМОС) (пункт 10 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRPE-72-23

64. Председатель НРГ по ЭМОС выступил с докладом о ходе работы группы (GRPE-72-23) и деятельности, связанной со сбором данных и информации. Он проинформировал GRPE об ожидаемых итоговых документах для каждой из областей, соответствующих части А мандата: i) докладе по вопросу об определении объема потребления энергии, который будет подготовлен по итогам деятельности под руководством Китая, ii) докладе об износе и долговечности батарей, который будет подготовлен под руководством Канады и Соединенных Штатов Америки и, вероятно, будет рекомендован для использования при разработке нового приложения к ГТП № 15, касающихся ВПИМ, и iii) рекомендациях по разработке нового приложения к ГТП № 15 об определении мощности электромобилей, которые будут подготовлены по итогам деятельности под руководством Германии и Кореи. Он обратил особое внимание на соглашение, достигнутое между НРГ по ВПИМ и ЭМОС в целях обеспечения надлежащей координации деятельности во избежание полного или частичного дублирования работы по вопросу о долговечности батарей. Он проинформировал GRPE о том, что НРГ по ВПИМ возьмет на себя инициативу по определению требований, применимых к изношенным батареям и другим компонентам, тогда как НРГ и ЭМОС сосредоточит усилия на определении технических методов старения.

65. Председатель GRPE предложил разработать новые ГТП вместо приложения к ГТП № 15. Он предложил НРГ по ЭМОС обмениваться информацией с НРГ по безопасности электромобилей (БЭМ) в рамках Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP) для согласования технических методов старения батарей для целей безопасности и охраны окружающей среды, если это применимо. Эксперт от Японии вызвался представить НРГ по БЭМ доклад по этому вопросу.

66. GRPE приняла к сведению намерение НРГ по ЭМОС представить результаты деятельности по части А мандата, связанной со сбором данных и информации, в качестве основы для обсуждения на следующей сессии GRPE в июне 2016 года. GRPE приняла к сведению информацию о ходе работы этой группы и просьбу о выделении зала заседаний на половину дня в течение той недели в июне 2016 года, на которую запланирована сессия GRPE.

XII. Общая резолюция № 2 (ОР.2) (пункт 11 повестки дня)

67. Секретариат проинформировал GRPE о принятии ОР.2 WP.29 и АС.3 на их сессиях в ноябре 2015 года. GRPE приняла к сведению намерение Германии и МОПАП предложить поправки к ОР.2 и в этой связи поручила секретариату сохранить данный пункт в повестке дня следующей сессии GRPE.

XIII. Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) (пункт 12 повестки дня)

68. Секретариат проинформировал GRPE о продлении мандата НРГ по МОУТКТС в рамках WP.29 до июня 2017 года.

XIV. Качество воздуха внутри транспортных средств (КВТС) (пункт 13 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRPE-72-21

69. Председатель НРГ по КВТС сообщил о текущей деятельности по сбору информации и пересмотру существующих стандартов для разработки рекомендаций по согласованию процедур испытания на выделение загрязняющих веществ внутренними материалами салона (GRPE-72-21). Он представил пояснения по некоторым вопросам, в отношении которых Группа могла бы достичь согласия, в частности о режимах измерений в ходе испытания (окружающие условия, стояночный и ездовой режимы) и веществах, содержание которых подлежит измерению (например, определенные летучие органические соединения). Он перечислил некоторые открытые вопросы по параметрам процедуры испытаний, которые все еще находятся на этапе обсуждения.

70. GRPE приняла к сведению информацию о ходе работе НРГ по КВТС и просьбу о выделении зала заседаний на половину дня в течение той недели в июне 2016 года, на которую запланирована сессия GRPE.

XV. Соглашение 1997 года (периодические технические осмотры): Предписание № 1 (охрана окружающей среды) (пункт 14 повестки дня)

71. GRPE не получила никаких новых предложений по поправкам к Предписанию № 1.

72. Председатель GRPE напомнил о том, что в рамках WP.29 действует НРГ по периодическим техническим осмотрам (ПТО), в задачи которой входит согласование предписаний № 1 и 2 с законодательством Европейского союза. Он отметил, что эта деятельность в настоящее время осуществляется на уровне WP.29, но в будущем, возможно, потребуются участие рабочих групп. GRPE просила секретариат пока исключить этот пункт из повестки дня.

XVI. Обмен информацией о требованиях в отношении выбросов загрязняющих веществ (пункт 15 повестки дня)

73. Эксперт от Индии сделала устное заявление о произошедших в ее стране последних нормативных изменениях, связанных с топливной эффективностью большегрузных транспортных средств. Она сообщила GRPE о том, что Индия может перейти от стандартов этапа IV в отношении выбросов непосредственно к стандартам этапа VI. Она предложила представить более подробную информацию на следующей сессии GRPE.

XVII. Прочие вопросы (пункт 16 повестки дня)

74. GRPE отметила, что по этому пункту повестки дня никакой новой информации представлено не было.

XVIII. Предварительная повестка следующей сессии

A. Следующая сессия GRPE

75. Следующую сессию GRPE, включая заседания НРГ, планируется провести во Дворце Наций в Женеве (с понедельника, 6 июня 2016 года (9 ч. 30 м.), по пятницу, 10 июня 2016 года (17 ч. 30 м.)), при условии подтверждения этого решения секретариатом (см. документ GRPE-73-01 (будет представлен позднее)). Устный перевод будет обеспечиваться с 7 июня 2016 года (14 ч. 30 м.) по 10 июня 2016 года (12 ч. 30 м.). Некоторые делегаты выразили обеспокоенность по поводу проведения следующей сессии GRPE в зале V, как это указано в календаре на веб-странице Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве (ЮНОГ). GRPE поручила секретариату найти другой зал с учетом ожидаемого числа участников следующей сессии GRPE.

B. Предварительная повестка дня следующей сессии самой GRPE

76. GRPE согласовала следующую предварительную повестку дня предстоящей сессии:

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:
 - a) правила № 68 (измерение максимальной скорости, включая электромобили), 83 (выбросы загрязняющих веществ транспортными средствами M₁ и N₁), 101 (выбросы CO₂/расход топлива) и 103 (сменные устройства для предотвращения загрязнения);
 - b) Глобальные технические правила № 15, касающиеся всемирных согласованных процедур испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ).

4. Большегрузные транспортные средства:
 - a) правила № 49 (выбросы загрязняющих веществ двигателями с воспламенением от сжатия и двигателями с принудительным зажиганием (СНГ и КПП)) и 132 (модифицированные устройства ограничения выбросов (МУОВ));
 - b) глобальные технические правила № 4 (всемирная согласованная процедура сертификации двигателей большой мощности (ВСБМ)), 5 (всемирные согласованные бортовые диагностические системы для двигателей большой мощности (ВС-БД)) и 10 (выбросы вне цикла испытаний (ВВЦ)).
5. Правила № 85 (измерение полезной мощности), 115 (модифицированные системы СНГ и КПП) и 133 (возможность утилизации автотранспортных средств).
6. Сельскохозяйственные и лесные тракторы, внедорожная подвижная техника:
 - a) правила № 96 (выбросы дизельными двигателями (сельскохозяйственные тракторы)) и 120 (полезная мощность тракторов и внедорожной подвижной техники);
 - b) Глобальные технические правила № 11 (двигатели внедорожной подвижной техники).
7. Программа измерения частиц (ПИЧ).
8. Газомоторные транспортные средства (ГМТС).
9. Мотоциклы и мопеды:
 - a) правила № 40 (выбросы газообразных загрязняющих веществ мотоциклами) и 47 (выбросы газообразных загрязняющих веществ мопедами);
 - b) требования к экологическим и тяговым характеристикам (ТЭТХ) транспортных средств категории L;
 - c) Глобальные технические правила № 2 (всемирный цикл испытаний мотоциклов на выбросы (ВЦИМ)).
10. Электромобили и окружающая среда (ЭМОС).
11. Общая резолюция № 2 (ОР.2).
12. Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС).
13. Качество воздуха внутри транспортных средств (КВТС).
14. Обмен информацией о требованиях, касающихся выбросов.
15. Выборы должностных лиц.
16. Прочие вопросы.

С. Неофициальные совещания, проведение которых намечено в связи со следующей сессией GRPE

77. При условии подтверждения планируется провести следующие неофициальные заседания:

<i>Дата</i>	<i>Группа</i>	<i>Сокращение</i>	<i>Время</i>
Понедельник, 6 июня 2016 года	Требования к экологическим и тяговым характеристикам транспортных средств категории L	ТЭТХ	9 ч. 30 м. – 12 ч. 30 м. 14 ч. 30 м. – 17 ч. 30 м.
Вторник, 7 июня 2016 года	Всемирная согласованная процедура испытания транспортных средств малой грузоподъемности	ВПИМ	9 ч. 30 м. – 12 ч. 30 м. 14 ч. 30 м. – 17 ч. 30 м.
Среда, 8 июня 2016 года	Качество воздуха внутри транспортных средств	КВТС	9 ч. 30 м. – 12 ч. 30 м.
	Газомоторные транспортные средства	ГМТС	14 ч. 30 м. – 17 ч. 30 м.
	Электромобили и окружающая среда	ЭМОС	14 ч. 30 м. – 17 ч. 30 м.

78. Повестки дня этих совещаний будут подготовлены соответствующими секретарями и распространены среди членов каждой из групп до начала каждого совещания.

Приложение I

Перечень неофициальных документов, распространенных без официального условного обозначения

<i>GRPE-72- Представлен</i>	<i>Название</i>	<i>Стадия</i>
1 секретариатом	Неофициальные совещания, приуроченные к сессии самой GRPE: расписание и залы заседаний	A
2- ВПИМ Rev.1	Технический доклад о разработке ГТП № 15, касающихся ВПИМ, включая этап 1b	B
3 Италией	Предложение по поправкам к поправкам серий 06 и 07 к Правилам № 83 (выбросы загрязняющих веществ транспортными средствами категорий M ₁ и N ₁)	A
4 МОПАП	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/8, касающемуся Правил № 49 (двигатели с воспламенением от сжатия и двигатели с принудительным зажиганием (СНГ и КПП))	B
5 МОПАП	ECE/TRANS/WP.29/2016/28, касающийся поправок серии 07 к Правилам № 83 (выбросы транспортными средствами M ₁ и N ₁)	A
6 ТЭТХ	Технический доклад о разработке новых ГТП, касающихся процедуры измерения для двух- или трехколесных механических транспортных средств с двигателем внутреннего сгорания в отношении выбросов картерных газов и выбросов в результате испарения	B
7 секретариатом	Общая информация	A
8 секретариатом	Основные вопросы, рассмотренные на последних сессиях WP.29 (июнь и ноябрь 2015 года)	A
9- ВПИМ Rev.2	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/3, касающемуся этапа 1b разработки ГТП по ВПИМ	A
10- ВПИМ Rev.2	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/3, касающемуся этапа 1b разработки ГТП по ВПИМ (сводный вариант)	B
11 МОПАП	Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/7, касающемуся Правил № 49 (двигатели с воспламенением от сжатия и двигатели с принудительным зажиганием (СНГ и КПП))	B
12 ГМТС	Проект предложения по новым правилам, касающимся официального утверждения модифицированных систем двухтопливных двигателей большой мощности (МСД-ДТБМ) для установки на дизельных двигателях и транспортных средствах большой мощности	A

<i>GRPE-72- Представлен</i>	<i>Название</i>	<i>Стадия</i>
13	ТЭТХ Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/2 о новых глобальных технических правилах, касающихся процедуры измерения для двух- или трехколесных механических транспортных средств с двигателем внутреннего сгорания в отношении выбросов картерных газов и выбросов в результате испарения	В
14	ЕК Предложение по поправкам к серии поправок 06 к Правилам № 83 (выбросы транспортными средствами категорий M ₁ и N ₁)	С
15	ЕК Предложение по поправкам к поправкам серии 07 к Правилам № 83 ООН (выбросы транспортными средствами M ₁ и N ₁)	С
16	ТЭТХ Доклад о ходе работы	А
17- Rev.1	секретариатом Обновленная предварительная повестка дня (включая все неофициальные документы)	А
18	ЕК Транспонирование положений о ВПИМ в регламенты ЕС и правила ЕЭК ООН	А
19	ВПИМ Доклад о ходе работы	А
20	ВПИМ Направления работы и график, связанные с разработкой ВПИМ на этапе 2	А
21	КВТС Доклад о ходе работы	А
22	ПИЧ Доклад о ходе работы	А
23	ЭМОС Доклад о ходе работы	А
24	ГМТС Доклад о ходе работы	А

Примечания:

- А Рассмотрение GRPE завершено или документ подлежит замене.
- В Документ принят и передан WP.29.
- С Рассмотрение будет возобновлено на основе официального документа.

Приложение II

Неофициальные совещания, проводимые в связи с сессией GRPE

<i>Дата</i>	<i>Время</i>	<i>Группа</i>	<i>Сокращение</i>
11 января 2016 года	9 ч. 30 м. – 12 ч. 30 м.	Электромобили и окружающая среда	ЭМОС
	14 ч. 30 м. – 17 ч. 30 м.	Всемирная согласованная процедура испытания транспортных средств малой грузоподъемности	ВПИМ
12 января 2016 года	9 ч. 30 м. – 12 ч. 30 м.	Всемирная согласованная процедура испытания транспортных средств малой грузоподъемности	ВПИМ
	9 ч. 30 м. – 12 ч. 30 м.	Требования к экологическим и тяговым характеристикам транспортных средств категории L	ТЭТХ
	14 ч. 30 м. – 17 ч. 30 м.	Всемирная согласованная процедура испытания транспортных средств малой грузоподъемности	ВПИМ
	14 ч. 30 м. – 17 ч. 30 м.	Требования к экологическим и тяговым характеристикам транспортных средств категории L	ТЭТХ
13 января 2016 года	9 ч. 30 м. – 12 ч. 30 м.	Газомоторные транспортные средства	ГМТС
	9 ч. 30 м. – 12 ч. 30 м.	Программа измерения выбросов взвешенных частиц (ПИЧ)	ПИЧ
	9 ч. 30 м. – 12 ч. 30 м.	Качество воздуха внутри транспортных средств	КВТС

Приложение III

Перечень неофициальных рабочих групп, целевых групп и подгрупп GRPE

Название (сокращение) (статус)	Председатель или сопредседатели	Секретари	Срок окончания мандата
Требования к экологическим и тяговым характеристикам транспортных средств категории L (ТЭТХ) (группа)	Адоल्фо Перуджо, Adolfo.PERUJO@ec.europa.eu	Даниэла Левератто, d.leveratto@immamotorcycles.org Хардик Махижа, hardik@siam.in	Декабрь 2020 года
Электромобили и окружающая среда (ЭМОС) (группа)	Майкл Олечив, Olechiw.Michael@epamail.epa.gov Чэнь Чуньмэй (заместитель Председателя), chencm@miit.gov.cn Кадзуюки Нарусава (заместитель Председателя), narusawa@ntsel.go.jp	Эндрю Джаллонардо, Andrew.Giallonardo@ec.gc.ca	Ноябрь 2018 года
Газомоторные транспортные средства (ГМТС) (группа)	Андре Рейндерс, arijnders@rdw.nl	Джефффри Сейслер, jseisler@cleanfuelsconsulting.org Сальваторе Пикколо, s.piccolo@federchimica.it	Июнь 2016 года
Целевая группа по двухтопливным двигателям большой мощности (ЦГ ДТБМ) (целевая группа)	Хенк Деккер, henk.j.dekker@tno.nl	Джефффри Сейслер, jseisler@cleanfuelsconsulting.org	
Целевая группа по сжиженному природному газу (ЦГ СПГ) (целевая группа)	Паул Дейкхоф, Paul.Dijkhof@kiwa.nl	Джефффри Сейслер, jseisler@cleanfuelsconsulting.org Хайме дель Аламо, jaime.alamo@ngvaeurope.eu	
Программа измерения выбросов частиц (ПИЧ) (группа)	Джорджо Мартини, giorgio.martini@jrc.ec.europa.eu	Кэролайн Хозьер, chosier@ford.com	Июнь 2017 года
Качество воздуха внутри транспортных средств (КВТС) (группа)	Чонк Сун Лим, jongsoon@ts2020.kr Юньшань Гэ (заместитель Председателя), geyunshan@163.com	Андреас Вермайер, andreas.wehrmeier@bmw.de	Ноябрь 2017 года

<i>Название (сокращение) (статус)</i>	<i>Председатель или сопредседатели</i>	<i>Секретари</i>	<i>Срок окончания мандата</i>
Всемирная согласованная процедура испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ) – этап 1В (группа)	Штефан Редманн, stephan.redmann@bmvbs.bund.de Кадзуки Кобаяси (заместитель Председателя), ka-koba@shinsa.ntsel.go.jp	Нориюки Итикава (секретарь по техническим вопросам), noriyuki_ichikawa@mail.toyota.co.jp Конрад Колеза (секретарь по техни- ческим вопросам), konrad.kolesa@audi.de	Июнь 2016 года
Всемирная согласованная процедура испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ) – этап 2 (группа)	Штефан Редманн (должно быть подтверждено), stephan.redmann@bmvbs.bund.de Дайсукэ Кавано (заместитель Председателя), kawano@ntsel.go.jp	Нориюки Итикава (секретарь по техническим вопросам), noriyuki_ichikawa@mail.toyota.co.jp Маркус Бергманн (секретарь по техническим вопросам), markus.bergmann@audi.de	Декабрь 2019 года

Приложение IV

Поправки к Правилам № 49, касающиеся мониторинга неисправностей системы впрыска топлива

Приняты на основе документов ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/7 и GRPE-72-11 (см. пункт 44)

Приложение 9А, пункт 2.3.1 изменить следующим образом:

«2.3.1 Сбои в работе форсунок

В качестве альтернативы мониторингу, предусмотренному в строке d) таблицы в позиции 7 добавления 3 к приложению 9В к настоящим Правилам, изготовитель может по своему усмотрению решить соблюдать положения, перечисленные в пунктах 2.3.1.1–2.3.1.2.1 настоящего приложения».

Приложение 9В, добавление 3, позицию 7 изменить следующим образом:

«Мониторинг топливной системы

БД-система осуществляет мониторинг следующих элементов топливной системы в оснащенных ею двигателях на предмет их надлежащей работы:

	Дизельный двигатель	Газовый двигатель
a) регулирование давления в топливной системе: способность топливной системы обеспечивать заданное давление топлива при регулировании по замкнутому циклу – мониторинг эффективности;	X	
b) регулирование давления в топливной системе: способность топливной системы обеспечивать заданное давление топлива при регулировании по замкнутому циклу в том случае, если данная система сконструирована таким образом, что давление может контролироваться независимо от других параметров – мониторинг эффективности;	X	
c) опережение впрыска топлива: способность топливной системы обеспечивать заданную синхронизацию подачи топлива по меньшей мере в один из моментов впрыска, когда двигатель оснащен надлежащими датчиками – мониторинг эффективности;	X	
d) количество впрыскиваемого топлива: способность топливной системы подавать заданное количество топлива посредством выявления отклонений от желаемого количества топлива по крайней мере в один из моментов впрыскивания, когда двигатель оснащен надлежащими датчиками (например, при предварительном, основном или вторичном впрыске) – мониторинг предельных значений выбросов;	X	
e) система впрыска топлива: способность поддерживать заданное соотношение компонентов топливной смеси (включая, в частности, самонастраивающиеся элементы) – мониторинг эффективности.		X

».

Приложение V

Поправки к Правилам № 49, касающиеся требований к документации применительно к выбросам вне цикла испытаний

Приняты на основе документов ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/8 и GRPE-72-04 (см. пункт 46)

Приложение 10, пункт 11 изменить следующим образом:

«11. Документация

Орган по официальному утверждению типа ~~может принять решение затребовать у~~ **требует от** изготовителя представить весь комплект документации. Эта документация должна содержать описание любого элемента конструкции, принципа ограничения выбросов системой двигателя и средств, с помощью которых он контролирует непосредственно или косвенно выходные данные этой системы.

Такая информация ~~может~~ **должна** включать полное описание принципа ограничения выбросов. Кроме того, она ~~может~~ **должна** включать данные о режиме работы всех функций ВФВ и БФВ, в том числе описание параметров, которые изменяются любой функцией ВФВ, и граничные условия, в которых действует функция ВФВ, а также указание тех функций ВФВ и БФВ, которые могут активироваться в условиях, предусмотренных процедурами испытаний в настоящем приложении».

Эта информация должна быть включена в «расширенный пакет документации», в соответствии с требованиями к документации, изложенными в пункте 5.1.4».

Приложение VI

Поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/2

Приняты на основе документа GRPE-72-13 (см. пункт 60)

В документе ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/2

Раздел I (изложение технических соображений и обоснование)

Пункт 8 изменить следующим образом:

«8. На семьдесят второй сессии GRPE в январе 2016 года было представлено официальное предложение по настоящим новым ГТП ООН. **Впоследствии это предложение было передано WP.29 на его сессии в июне 2016 года для утверждения** Исполнительным комитетом Соглашения 1998 года (АС.3)».

Пункт 19 изменить следующим образом:

«19. ...И наконец, было принято решение о том, чтобы включить транспортные средства «категории 3» в пункт 2 настоящих ГТП ООН, поместить ссылку на СпР.1 в сноску и указать следующее в отношении классификации трехколесных транспортных средств:

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

- a) в положении, соответствующем прямолинейному движению, механические транспортные средства имеют два колеса, которые расположены на одной прямой линии, и оснащены одной коляской; или
- b) механические транспортные средства имеют сиденье седлового типа, рукояточную систему рулевого управления и три колеса, причем со стороны сиденья водителя эти транспортные средства имеют открытую структуру»; ~~или~~
- ~~e) механические транспортные средства соответствуют следующим критериям:~~
 - ~~i) наличие трех колес, и~~
 - ~~ii) расположение колес симметрично продольной оси транспортного средства, и~~
 - ~~iii) расстояние между линиями, проходящими через центры участков соприкосновения колес с поверхностью земли, применительно к внешним колесам на колесной оси по той же линии составляющее менее 460 мм, и~~
 - ~~iv) конструкция, рассчитанная на выполнение поворота в том случае, когда часть или все колеса и корпус транспортного средства находятся под наклоном».~~

Включить новый пункт 25 следующего содержания:

«25. Что касается определения семейства испытаний на просачивание категории В для системы хранения и подачи топлива, то предполагается, что применяются в принципе те же критерии семейства, которые используются для испытаний в камере для измерения выбросов в результате испарения (SHED) категории С, хотя данная процедура испытания на выбросы в

результате испарения категории В предусматривает оценку лишь части комплектного транспортного средства в отношении выбросов в результате испарения и поэтому охватывает только часть возможных источников углеводородов, которые могут просачиваться в атмосферу без предварительного сжигания. Система хранения и подачи топлива означает совокупность всех возможных компонентов, обеспечивающих хранение и подачу бензина до той точки (и включая ее саму), в которой бензин подается в устройство образования и распыления топливовоздушной смеси, находящееся у воздухозаборника. Никакие компоненты системы хранения и подачи газового топлива не входят в сферу охвата оценки выбросов в результате испарения в случае испытания на просачивание категории В. В случае если к системе хранения и подачи топлива конструктивно относится система хранения и контроля паров бензина, то применяются критерии классификации семейства 2.1.1–2.1.3. Однако если транспортное средство не оснащено системой/компонентами, указанными в таблице А6/1 раздела II, то эти критерии не должны учитываться при определении семейства для транспортного средства».

Пункты 25–31 (прежние), изменить нумерацию на 26–32.

Пункт 32 изменить следующим образом:

«32. Из-за отсутствия необходимых данных на момент подготовки пересмотра настоящих ГТП ООН не представляется возможным произвести всесторонний анализ отдачи от применения предусмотренных в настоящем документе процедур испытания. Конкретные показатели эффективности затрат на рынках всего мира могут характеризоваться существенными различиями в зависимости от ситуации внутри страны или региона. Хотя в настоящих ГТП ООН не приводится никаких расчетов, техническая группа полагает, что ожидаемый небольшой рост издержек, связанных с введением этих ГТП ООН, будет компенсирован конкретными и значительными преимуществами».

Раздел II (текст Глобальных технических правил)

Пункт 2 изменить следующим образом:

«2. Охват и область применения

Двух- и трехколесные транспортные средства категории 3¹, оснащенные ~~двигателем с принудительным зажиганием~~ **силовой установкой**, в соответствии с таблицей 1:

Таблица 1

Сфера охвата применительно к типу силовой установки и топлива

Тип силовой установки и топлива				Испытание типа III	Испытание типа IV
Транспортное средство, оснащенное двигателем с принудительным зажиганием (ПЗ)	Работающее на одном виде топлива*	Бензин		Да	Да*
		СНГ		Да	Нет
		ПГ/Биометан		Да	Нет
		Водород		Да	Нет
	Работающее на двух видах топлива	Бензин	СНГ	Да	Да (только бензин)*

¹ TRANS/WP.29/1045 с поправками, содержащимися в Amend. 1 и 2.

Тип силовой установки и топлива				Испытание типа III	Испытание типа IV
		Бензин	ПГ/Биометан	Да	Да (только бензин)*
		Бензин	Водород	Да	Да (только бензин)*
	Гибкотопливное	Бензин	Этанол (E85)	Да	Да (только бензин)*
		ПГ/Биометан	ВСПГ	Да	Нет
Транспортное средство, оснащенное двигателем с воспламенением от сжатия (ВС)	Гибкотопливное	Дизельное топливо	Биодизельное топливо	Да	Нет
	Работающее на одном виде топлива	Дизельное топливо		Да	Нет
Полный электромобиль или транспортное средство, работающее на сжатом воздухе (СВ)				Нет	Нет
Транспортное средство, работающее на водородных топливных элементах				Нет	Нет

* Испытание типа IV не применимо к транспортным средствам в рамках настоящих ГТП ООН, предназначенным главным образом для постоянной работы на СНГ или ПГ/биометане или водороде и оснащенных системой подачи бензина с топливным баком емкостью не более двух литров в случае ~~двух- и трехколесных транспортных средств категории 3~~ **двухколесных мотоциклов и мотоциклов с коляской** и не более трех литров в случае **трехколесных транспортных средств категории 3-2 и 3-5**, которая рассчитана только на использование в чрезвычайных ситуациях или для запуска двигателя».

Пункты 3.4 и 3.5 изменить следующим образом:

- «3.4 ~~«потери топлива при хранении от дыхания в топливном баке»~~ означает выбросы углеводородов, вызванные изменениями температуры ~~хранения топлива в топливном баке;~~
- 3.5 ~~«топливный бак»~~ означает тип системы хранения энергии, которая обеспечивает хранение топлива ~~{в жидком виде};».~~

Пункт 3.7 изменить следующим образом:

- «3.7 топливный бак ~~и система подачи топлива~~ «защищенного» типа означает топливный бак ~~и систему хранения и подачи топлива~~, который/ая за исключением крышки топливного бака, не подвергается непосредственному воздействию солнечного излучения;».

Пункт 7.1.3 изменить следующим образом (к тексту на русском языке не относится):

- «7.1.3 Процедура испытания на выбросы в результате испарения, изложенная в приложении 2, основана на методе определения потерь углеводородов в результате просачивания из системы хранения и подачи топлива транспортного средства, оснащенного силовой установкой, работающей на жидком летучем топливе».

Пункт 7.2.1 изменить следующим образом (к тексту на русском языке не относится):

«7.2.1 Изготовитель транспортного средства должен представить органу по официальному утверждению от Договаривающейся стороны или ее назначенному представителю доказательства того, что система хранения и подачи топлива является герметичной в соответствии с пунктом 7.2.2».

Пункт 7.2.3.2 изменить следующим образом (к тексту на русском языке не относится):

«7.2.3.2 класс В: в приложении 2 изложена процедура испытания на просачивание для систем хранения и подачи топлива».

Таблица 3, изменить следующим образом (к тексту на русском языке не относится):

Таблица 3

Класс испытания на выбросы в результате испарения

Испытание	Класс испытания на выбросы в результате испарения			Тун SHED
	A	B	C	
Испытание на просачивание неметаллического топливного бака в качестве одного из элементов оборудования	✓			
Испытание на просачивание системы хранения и подачи топлива		✓		
Испытание SHED для комплектного транспортного средства, короткое суточное испытание (изменение температуры топлива)			✓	$S_{fv}^{1)}$
Испытание SHED для комплектного транспортного средства, испытание на потери в результате горячего насыщения			✓	$S_{fv}^{1)}$

¹⁾ S_{fv} SHED с постоянным объемом

SHED Определение потерь, обусловленных испарением из картера и топливной системы автомобильного двигателя.

Минимальным требованием является использование SHED с постоянным объемом. Испытания могут проводиться в SHED с переменным объемом».

Пункт 7.2.5 изменить следующим образом:

«7.2.5 Топливо для испытания

Для проведения испытания используют соответствующее топливо, как это определено в ~~приложении 2 к~~ **таблице 6-1** ГТП № 2 ООН (тип: бензин Е0) ~~и или~~ **приложении 8** к настоящим ГТП ООН (типы: бензин Е5 и бензин Е10), в соответствии с решением Договаривающейся стороны».

Приложение 2

Рис. А2/1 (заголовок) изменить следующим образом (к тексту на русском языке не относится):

«Рис. А2/1

Полное и сокращенное испытание топливного бака на просачивание

Пункт 3 изменить следующим образом (к тексту на русском языке не относится):

«3. Предварительное выдерживание с топливом для испытания системы хранения и подачи топлива на просачивание

Для предварительной подготовки топливного бака к испытанию системы хранения и подачи топлива на просачивание предпринимают следующие пять шагов:».

Пункт 4 изменить следующим образом (к тексту на русском языке не относится):

«4. Процедура испытания топливного бака на просачивание

Для проведения испытания топливный бак подвергают предварительному выдерживанию, как это указано в пункте 3, выполняя нижеследующие шаги».

Пункт 5 изменить следующим образом (к тексту на русском языке не относится):

«5. Вычисление результатов испытания топливного бака на просачивание».

Приложение 3

Рис. А3/1 (заголовок) изменить следующим образом:

«Рис. А3/1

Полное и сокращенное испытание топливного бака на просачивание Схема процедуры испытания SHED».

Пункт 4.2.2 изменить следующим образом:

«4.2.2 **Перед выключением двигателя** Испытуемое транспортное средство устанавливают на динамометрический стенд и ~~перед выключением двигателя~~ осуществляют одиночный прогон по соответствующему циклу испытания {типа I}, указанному:».

Пункты 4.2.2.2 и 4.2.2.2.1 изменить следующим образом:

«{4.2.2.2} В качестве альтернативы пункту 4.2.2.1 для трехколесных транспортных средств в рамках настоящих ГТП ООН по выбору Договаривающейся стороны проводят соответствующее испытание типа I, определенное национальными правилами Договаривающейся стороны, при соблюдении следующих условий:

~~{4.2.2.2.1}~~ температура масла двигателя должна подниматься до ее рабочего значения, а совокупное время испытания типа I после запуска должно составлять 780 с; или **Сначала необходимо обеспечить, чтобы температура двигателя достигла своего рабочего значения, причем совокупное время испытания типа I после запуска должно составлять не менее 780 с. В случае если продолжительность предписанного испытания типа I меньше 780 с, прогон продолжают до тех пор, пока не пройдет по крайней мере 780 с».**

Пункт 4.2.2.2.2 исключить.

Пункт 4.2.2.2.3 изменить нумерацию на 4.2.2.2.2, а формулировку следующим образом:

~~{4.2.2.2.2}~~ в качестве отступления от установленных требований: базовый двухколесный мотоцикл с коляской может быть официально утвержден на основе результатов испытания типа IV на выбросы в результате испарения, проведенного для базового двухколесного мотоцикла».

Приложение 6

Таблицу А6/1 изменить следующим образом:

«Таблица А6/1

Классификационные критерии для семейства силовых установок в контексте испытаний типа IV

№	Описание классификационного критерия	Испытание типа IV
1.	Транспортное средство	
1.1	Категория Примечание: двухколесные мотоциклы и двухколесные мотоциклы с коляской считаются принадлежащими к одному семейству.	X
1.2	Подкатегория, если это применимо и в соответствии с классификацией, используемой Договаривающейся стороной. Примечание: этот критерий может стать применимым после того, как в СпР.1 будут включены подкатегории.	X
2.	Система ¹	
	{Примечание} Применимость испытания на выбросы в результате испарения класса А, В или С при условии соблюдения положений пункта 7.2.4.4 раздела II;	X
2.1	Силовая установка, (не)оборудованная системой контроля выбросов в результате испарения	X
2.1.1	Тип системы контроля выбросов в результате испарения	X
2.1.2	Принцип работы системы контроля выбросов в результате испарения (активная/пассивная/с механическим или электронным управлением)	X

№	Описание классификационного критерия	Испытание типа IV
2.1.3	Идентичный основной принцип измерения расхода топлива/воздуха (например, карбюратор/впрыск в одной точке/многоточечная система впрыска/датчик абсолютного давления во впускном коллекторе типа «частота вращения–плотность»/массовый расход воздуха)	X
2.1.4	Идентичный материал топливного бака. Примечание: материал всех металлических топливных баков считается идентичным.	X
2.1.5	Жидкотопливные шланги являются идентичными, а площадь их поверхности меньше.	X
2.1.6	Вместимость по топливу, указанная изготовителем, находится в диапазоне +10/–50% от номинального объема топливного бака. Если орган по официальному утверждению заключает, что в отношении вместимости по топливу базовое транспортное средство не является в полной мере репрезентативным для соответствующего семейства, то может быть выбрано альтернативное или дополнительное транспортное средство.	X
2.1.7	Идентичное или более высокое значение настройки предохранительного клапана системы хранения топлива	X
2.1.8	Идентичный метод удержания паров топлива (т.е. форма ловушки, удерживающее вещество, воздушный фильтр (в случае его использования для ограничения выбросов в результате испарения) и т.п.)	X
2.1.9	Идентичный или больший объем угольного фильтра ¹²	X
2.1.10	Идентичный метод выпуска скопившихся паров топлива (например, воздушный поток, стравленный объем на протяжении ездового цикла)	X
2.1.11	Идентичный метод герметизации и продувки топливного расходомера	X

¹ Применимость испытания на выбросы в результате испарения класса А, В или С при условии соблюдения положений пункта 7.2.4.4 раздела II.

¹² Либо фильтр с материалом, абсорбирующим углеводороды, либо его эквивалент».

Пункты 3.1 и 3.2 изменить следующим образом:

- «3.1 Для выбросов в результате испарения класса [ов В и] С см. информацию в таблице А6/1.
- 3.2 Для выбросов в результате испарения класса А см. информацию в строках № 2.1, 2.1.4 и 2.1.6 таблицы А6/1».

Приложение 7

Пункт 2, позицию 2.2.8 изменить следующим образом (к тексту на русском языке не относится):

«2.2.8 Схематический чертеж топливного бака с указанием емкости и материала:».

Пункт 2, позиции 2.2.21 и 2.2.21.1 изменить следующим образом (к тексту на русском языке не относится):

«2.2.21 Тип IV, испытание системы хранения и подачи топлива на просачивание (да/нет)

2.2.21.1 Результат для топливного резервуара (мг/м²/день):».
