


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 седьмая сессия
 Женева, 6–8 июня 2018 года

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

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	2–5	4
III. Доклад о работе последней сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (пункт 2 повестки дня)	6	5
IV. Транспортные средства малой грузоподъемности (пункт 3 повестки дня)	7–31	5
A. Правила № 68 (измерение максимальной скорости, включая электромобили), № 83 (выбросы загрязняющих веществ транспортными средствами M ₁ и N ₁), № 101 (выбросы CO ₂ /расход топлива) и № 103 (сменные устройства для предотвращения загрязнения) ООН	7–14	5
B. Глобальные технические правила № 15 (всемирные согласованные процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ)) и № 19 (процедура испытания на выбросы в результате испарения в рамках всемирной согласованной процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ-Испарение)) ООН	15–21	6
C. Всемирная согласованная процедура испытания на выбросы в реальных условиях вождения	22–31	7
V. Транспортные средства большой грузоподъемности (пункт 4 повестки дня)	32–37	8



A.	Правила № 49 (выбросы загрязняющих веществ двигателями с воспламенением от сжатия и двигателями с принудительным зажиганием (СНГ и КПП)) и № 132 (модифицированные устройства ограничения выбросов (МУОВ)) ООН	32–33	8
B.	Глобальные технические правила № 4 (всемирная согласованная процедура сертификации двигателей большой мощности (ВСБМ)), № 5 (всемирные согласованные бортовые диагностические системы для двигателей большой мощности (ВС-БД)) и № 10 (выбросы вне цикла испытаний (ВВЦ)) ООН	34	8
C.	Всемирные положения, касающиеся экономии топлива для большегрузных транспортных средств	35–37	9
VI.	Правила № 85 (измерение полезной мощности), № 115 (модифицированные системы СНГ и КПП), № 133 (возможность утилизации автотранспортных средств) и № 143 (модифицированные системы двухтопливных двигателей большой мощности (МСД-ДТБМ)) ООН (пункт 5 повестки дня)	38–40	9
VII.	Сельскохозяйственные и лесные тракторы, внедорожная подвижная техника (пункт 6 повестки дня)	41–42	10
A.	Правила № 96 (выбросы дизельными двигателями (сельскохозяйственные тракторы)) и № 120 (полезная мощность тракторов и внедорожной подвижной техники) ООН	41	10
B.	Глобальные технические правила № 11 ООН (двигатели внедорожной подвижной техники)	42	10
VIII.	Программа измерения выбросов взвешенных частиц (ПИЧ) (пункт 7 повестки дня)	43–46	10
IX.	Мотоциклы и мопеды (пункт 8 повестки дня)	47–50	11
A.	Правила № 40 (выбросы газообразных загрязняющих веществ мотоциклами) и № 47 (выбросы газообразных загрязняющих веществ мопедами) ООН	47	11
B.	Требования к экологическим и тяговым характеристикам (ТЭТХ) транспортных средств категории L	48–49	11
C.	Глобальные технические правила № 2 (всемирный цикл испытаний мотоциклов на выбросы (ВЦИМ)) ООН	50	11
X.	Электромобили и окружающая среда (ЭМОС) (пункт 9 повестки дня)	51–54	11
XI.	Общая резолюция № 2 (ОР.2) (пункт 10 повестки дня)	55	12
XII.	Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) (пункт 11 повестки дня)	56–57	12
XIII.	Качество воздуха внутри транспортных средств (КВТС) (пункт 12 повестки дня)	58–59	13
XIV.	Обмен информацией о требованиях в отношении выбросов загрязняющих веществ (пункт 13 повестки дня)	60	13
XV.	Выборы должностных лиц (пункт 14 повестки дня)	61	13
XVI.	Прочие вопросы (пункт 15 повестки дня)	62	13
XVII.	Предварительная повестка дня следующей сессии	63–66	13
A.	Следующая сессия GRPE	63	13
B.	Предварительная повестка дня следующей сессии самой GRPE	64	13
C.	Неофициальные совещания, которые намечено провести в связи со следующей сессией GRPE	65–66	15

Приложения

I	Перечень неофициальных документов (GRPE-76-), распространенных без официального условного обозначения до и в ходе сессии	16
II	Неофициальные совещания, проведенные в связи с сессией GRPE.....	17
III	Перечень неофициальных рабочих групп, целевых групп и подгрупп GRPE	18
IV	Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/14.....	19
V	Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/16.....	25
VI	Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/15.....	27
VII	Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/18.....	30

I. Участники

1. Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) провела свою семьдесят седьмую сессию 6–8 июня 2018 года под председательством г-на А. Рейндерса (Нидерланды). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/690 с поправками) в ее работе приняли участие эксперты от следующих стран: Австрии, Германии, Венгрии, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея (Кореи), Российской Федерации, Румынии, Сан-Марино, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (Соединенного Королевства), Соединенных Штатов Америки, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Японии. В ней участвовали эксперты от Европейской комиссии (ЕК), а также от следующих неправительственных организаций: Ассоциации по ограничению выбросов автомобилями с помощью каталитических нейтрализаторов (АВАКН); Европейской ассоциации по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ); Международного комитета по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТОТ); Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД/МЕМА/ЯАПАД); Европейской ассоциации гаражного оборудования (ЕАГО); Европейской ассоциации производителей шин и резины (ЕТРМА); Европейской ассоциации производителей двигателей внутреннего сгорания (ЕВРОМОТ); Международной автомобильной федерации (ФИА); Международной газомоторной ассоциации («ИАНГВ/НКВ-Глобал»); Международного совета по экологически чистым перевозкам (МСЭП); Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ) и Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/11
неофициальные документы GRPE-77-01, GRPE-77-04 и
GRPE-77-13-Rev.2

2. GRPE утвердила предварительную повестку дня (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/11), подготовленную к семьдесят седьмой сессии, обновленный сводный текст которой содержится в документе GRPE-77-13-Rev.2, включая таблицу с перечнем неофициальных документов, представленных к этой сессии до 7 июня 2018 года. GRPE приняла к сведению документ GRPE-77-01, касающийся организации совещаний неофициальных рабочих групп (НРГ) GRPE, запланированных на эту неделю.

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

4. Секретариат представил документ GRPE-77-04, в котором сообщается, что следующая сессия GRPE состоится 8–11 января 2019 года, и напоминает, что соответствующий срок подачи официальных документов истекает 16 октября 2018 года. К председателям и секретарям НРГ была обращена просьба связаться с секретариатом для составления расписания совещаний НРГ, приуроченных к сессии GRPE в январе 2019 года.

5. Председатель GRPE представил нового секретаря GRPE М. Ф. Кено. Он поблагодарил г-на Ф. Гишара за временное исполнение функций секретаря GRPE и за ту помощь, которую он еще будет оказывать в ходе как нынешней сессии GRPE, так и ее следующей сессии в январе 2019 года.

III. Доклад о работе последней сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (пункт 2 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/1137
неофициальный документ GRPE-77-10

6. Секретариат представил документ GRPE-77-10 и сообщил о соответствующих вопросах, которые обсуждались на 174-й сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29). Секретарь сообщил, что более подробные данные содержатся в документе ECE/TRANS/WP.29/1137.

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) ООН

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/13
ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/14
ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/15
ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/16
ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/17
ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/18
ECE/TRANS/WP.29/GRPE/76 Приложение IV
ECE/TRANS/WP.29/2018/48/Add.1
ECE/TRANS/WP.29/2018/49/Add.1
неофициальные документы GRPE-77-02, GRPE-77-03,
GRPE-77-05, GRPE-77-11, GRPE-77-31

7. Эксперт от МОПАП представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/13, в котором уточняются основания для ограничения емкости топливного бака монотопливных транспортных средств, работающих на газе. GRPE приняла это предложение.

8. Эксперт от МОПАП представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/14 и ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/16, нацеленные на уточнение положений, касающихся выбора режимов движения при измерении выбросов из ГЭМ-БЗУ и двухтопливных транспортных средств, работающих на газе. Эксперт от Нидерландов предложил поправки (GRPE-77-02 и GRPE-77-03) к документам ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/14 и ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/16 соответственно. Эксперты от Франции и Швеции поддержали предложения эксперта от Нидерландов. GRPE приняла эти предложения, воспроизведенные в приложениях IV и V соответственно.

9. Эксперт от МОПАП представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/15 и ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/17, нацеленные на корректировку положений Правил № 83 ООН и Правил № 101 ООН, с тем чтобы допустить использование коэффициента K_i и коэффициента ухудшения (DF) на основе ВПИМ, а также демонстрационных версий систем бортовой диагностики (БД). Эксперты от ЕК и Соединенного Королевства предложили незначительные поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/15, которые были приняты GRPE и воспроизведены в приложении VI. GRPE также приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/17.

10. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/18, нацеленный на изменение содержащихся в Правилах № 83 ООН требований, касающихся времени реагирования температурного датчика системы отбора проб при постоянном объеме. Председатель GRPE просил уточнить эти положения для обеспечения согласования с итогами работы НРГ по ВПИМ. Эксперт от МОПАП представил неофициальный документ GRPE-77-31, содержащий поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/18. GRPE приняла это предложение, воспроизведенное в приложении VII.

11. Эксперт от ЕК представила неофициальный документ GRPE-77-11, заменяющий собой документы ECE/TRANS/WP.29/GRPE/76 (приложение IV), ECE/TRANS/WP.29/2018/48/Add.1 и ECE/TRANS/WP.29/2018/49/Add.1, нацеленные на уточнение положений об уровне предупреждения в контексте селективного каталитического восстановления (СКВ). GRPE приняла документ GRPE-77-11, воспроизведенный в добавлении 1.

12. GRPE поручила секретариату представить WP.29 и Административному комитету Соглашения 1958 года (АС.1) документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/13 и приложения IV, VI и VII к докладу для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2018 года в качестве проектов дополнений 2, 1, 12, 12 и 18 к поправкам серий 03, 04, 05, 06 и 07 к Правилам № 83 ООН соответственно.

13. GRPE поручила секретариату представить WP.29 документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/17 и приложение V к докладу для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2018 года в качестве проектов дополнений 10 и 8 к поправкам серий 00 и 01 к Правилам № 101 ООН соответственно.

14. Эксперт от МОПАП представил документ GRPE-77-05, в котором предложены положения, касающиеся эталонного топлива и количества частиц (КЧ) в контексте Правил № 83 ООН. Эксперт от Франции одобрил цель этого документа и отметил, что свяжется с экспертом от МОПАП в том случае, если потребуются дальнейшие разъяснения.

В. Глобальные технические правила № 15 (всемирные согласованные процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ)) и № 19 (процедура испытания на выбросы в результате испарения в рамках всемирной согласованной процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ-Испарение)) ООН

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2018/73/Add.1
неофициальные документы GRPE-77-17, GRPE-77-18,
GRPE-77-21, GRPE-77-22

15. Председатель НРГ по всемирной согласованной процедуре испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ) сообщил о текущей деятельности (GRPE-77-22). Он кратко охарактеризовал проект поправки 5 к ГТП № 15 ООН (GRPE-77-17) и проект поправки 2 к ГТП № 19 ООН (GRPE-77-18).

16. Эксперт от ЕК, возглавляющая целевую группу по транспонированию ВПИМ в Соглашение 1958 года, представил документ GRPE-77-21, касающийся деятельности ее группы.

17. Он охарактеризовал последствия предстоящего принятия Правил ООН, касающихся ВПИМ, с точки зрения правил № 83 и 101 ООН. В настоящее время рассматриваются четыре варианта оказания помощи Договаривающимся сторонам (ДС) после введения Правил ООН, касающихся ВПИМ. Он отметил, что в течение предстоящих месяцев будет проведен дальнейший анализ. Секретариат упомянул об известной практике GRE в контексте приостановления работы над неиспользуемыми правилами ООН, которую можно было бы изучить на предмет надлежащего управления деятельностью в рамках правил № 83, 101, а также Правил, касающихся ВПИМ.

18. Он сообщил о ходе работы в связи с положениями о долговечности и соответствии производства (СП), в связи с которыми рассматриваются три подхода. Положения о долговечности и СП могут разрабатываться в качестве новых ГТП ООН, приложений к ГТП ООН № 15 либо непосредственно в контексте предстоящих Правил ООН, касающихся ВПИМ. Эксперт от ЕК отметила, что отдает предпочтение их включению непосредственно в предстоящие Правила ООН, касающиеся ВПИМ. Индия напомнила GRPE, что подобный вопрос уже затрагивался раньше (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/75, пункт 8), когда Индия отдала предпочтение разработке отдельных ГТП ООН. Индия также упомянула о возможности использования этих положений в качестве составной части какой-либо Общей резолюции. Председатель НРГ по ВПИМ заявил, что ГТП ООН, касающиеся СП, будут содержать только технические требования, а не административные. GRPE решила разработать положения о долговечности и СП в качестве приложений к ГТП № 15 ООН.

19. GRPE обсудила возможные альтернативные варианты структуры будущих Правил ООН, касающихся ВПИМ, в контексте региональных особенностей. После консультаций секретариата с Управлением по правовым вопросам (УПВ) GRPE решила в предварительном порядке принять подход 2, указанный в документе GRPE-77-21.

20. GRPE одобрила документ ECE/TRANS/WP.29/2018/73/Add.1, представленный для официального утверждения на сессии Исполнительного комитета Соглашения 1998 года (АС.3) в июне 2018 года.

21. GRPE с удовлетворением отметила прогресс, достигнутый в работе НРГ по ВПИМ, и приняла к сведению просьбу о выделении зала заседаний на полтора дня в течение той недели в январе 2019 года, на которую запланирована сессия GRPE.

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

Документация: ECE/WP.29/2018/79, ECE/WP.29/2018/80 и ECE/WP.29/2018/81 неофициальные документы GRPE-77-15, GRPE-77-27 и GRPE-77-30

22. Эксперт от Европейской комиссии высказалась за введение ГТП ООН, касающихся выбросов в реальных условиях вождения (ВРУВ) (GRPE-77-30). Она кратко представила круг ведения (КВ), который будет использоваться для руководства работой предстоящей НРГ по ВРУВ.

23. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проявил заинтересованность в этой зарождающейся деятельности, в предварительном порядке одобрив ее. Он указал на необходимость приобретения необходимого опыта, отметив, что понимает позицию ЕК, но отмечает потребность в согласовании региональных особенностей. Он признал, что сроки, указанные в проекте КВ, весьма перспективны, и просил предоставить время для изучения этого КВ, который впервые представлен на нынешней сессии.

24. Эксперт от Канады также заявил о заинтересованности в работе по ВРУВ. Он отметил потенциальные трудности, с которыми может столкнуться группа, стараясь установить в глобальном масштабе согласованный уровень жесткости требований для ВРУВ.

25. Эксперт от Индии также заявил о поддержке этой деятельности со своей стороны и вызвался составить перечень параметров, подлежащих согласованию. Он также заявил, что следует предусмотреть достаточно гибкие сроки, с тем чтобы все ДС могли внести свой вклад.

26. Эксперт от Китая сообщил, что его страна включает положения о ВРУВ в последний с конца 2016 года стандарт № 6. Он заявил, что Китай непрерывно совершенствует нормативные тексты, касающиеся ВРУВ, и, следовательно, заинтересован принять участие в деятельности НРГ по ВРУВ.

27. Выслушав заявления об обеспокоенности в связи со сроками, которые могли бы быть скорректированы уже на первом совещании НРГ по ВРУВ, эксперт от ЕК просила все заинтересованные стороны, которые желали бы принять участие в деятельности НРГ по ВРУВ, направить сообщение об этом по электронной почте (EC-RDE@ec.europa.eu), если с этим согласится АС.3.

28. GRPE поддержала идею о работе в области ВРУВ и одобрила проект КВ.

29. Эксперт от МОПАП сообщил, что одобряет такую деятельность и предложит наиболее компетентного кандидата на пост секретаря НРГ по ВРУВ. Он также разделил обеспокоенность в связи со слишком амбициозными сроками (GRPE-77-27).

30. Эксперты от Японии и Южной Кореи вновь заявили об одобрении этой деятельности и о своей заинтересованности выполнять функции заместителей председателя.

31. Председатель GRPE отметил, что деятельность в области ВРУВ является одним из важных шагов в направлении использования более последовательных подходов к обеспечению низких уровней выбросов отработавших газов в самых разных условиях эксплуатации, выразив удовлетворение в связи с тем, что значительное число ДС проявило интерес к этой теме.

V. Транспортные средства большой грузоподъемности (пункт 4 повестки дня)

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/12
неофициальные документы GRPE-77-16 и GRPE-77-26

32. Эксперт от ЕК представила документ GRPE-77-26, в котором охарактеризован документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/12 с предложением о согласовании последних требований Правил № 96 ООН с предписаниями Правил № 132 ООН. GRPE приняла это предложение и поручила секретариату представить его WP.29 и АС.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2018 года в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 01 к правилам № 132 ООН.

33. От имени ЕАГО секретариат представил документ GRPE-77-16 с просьбой дать указания относительно стандартизации сигналов, поступающих из датчиков систем ограничения выбросов, и получения к ним доступа. Секретариат решил связаться с секретариатами ОИАП и ИСО на предмет осуществления дальнейшей деятельности в контексте материалов ЕАГО. Эксперт от Соединенного Королевства указал, что проявляет интерес к этой теме. GRPE решила сохранить этот вопрос в повестке дня следующей сессии, которая состоится в январе 2019 года.

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

34. Никаких новых предложений GRPE не получала.

С. Всемирные положения, касающиеся экономии топлива для большегрузных транспортных средств

Документация: неофициальный документ GRPE-77-08

35. Эксперт от МОПАП представил документ GRPE-77-08 по согласованию измерений для определения топливной экономичности двигателей большой мощности. Он предложил организовать однодневное рабочее совещание в ходе следующей сессии GRPE в январе 2019 года для обмена информацией о различных подходах, используемых ДС для определения топливной экономичности большегрузных транспортных средств.

36. Эксперт от ЕК поддержала идею об организации рабочего совещания в рамках сессии GRPE в январе 2019 года.

37. Секретариат согласился оказать поддержку в проведении этого рабочего совещания и содействовать обеспечению координации с совещаниями других НРГ.

VI. Правила № 85 (измерение полезной мощности), № 115 (модифицированные системы СНГ и КПП), № 133 (возможность утилизации автотранспортных средств) и № 143 (модифицированные системы двухтопливных двигателей большой мощности (МСД-ДТБМ)) ООН (пункт 5 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/19
неофициальные документы GRPE-77-06, GRPE-77-09,
GRPE-77-20 и GRPE-77-23

38. Эксперт от МОПАП представил документ GRPE-77-20, дополняющий обоснования, приведенные в документе ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/19, на основе предлагаемого решения о согласовании положений поправок серии 03 к Правилам № 24 ООН с предписаниями Правил № 85 ООН. GRPE приняла это предложение и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2018 года в качестве проекта дополнения 4 к поправкам серии 03 к Правилам № 24 ООН.

39. Эксперт от Италии внес на рассмотрение документ GRPE-77-09, касающийся необходимости обновления Правил № 115 ООН и необходимости введения ссылки на ВПИМ вместо испытаний на выбросы, проводимых на основе прежнего испытательного цикла (нового европейского ездового цикла (НЕЕЦ)). Он вызвался принять совещание с участием всех заинтересованных сторон для подготовки рабочего документа, который будет представлен на сессии GRPE в январе 2019 года. Он упомянул о письме эксперта от ЕАСНГ с одобрением этой идеи и выражением заинтересованности в участии в этом мероприятии (GRPE-77-23). Он отметил, что основная трудность в данной связи состоит в том, что положения о ВПИМ пока не включены в правила ООН, а содержатся в ГТП ООН.

40. Эксперт от МОПАП представил документ GRPE-77-06 с предложением по новому дополнению к Правилам № 85 ООН (измерение полезной мощности), содержащему поправки к положениям об измерении мощности высокомоментных двигателей с воздушным охлаждением. Эксперт от Нидерландов указал, что нуждается в дополнительных разъяснениях по предложению в его нынешнем виде. Эксперт от МОПАП отметил, что ответы на все вопросы будут даны до следующей сессии GRPE в январе 2019 года.

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

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

41. Никаких новых предложений GRPE не получала.

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

42. Никаких новых предложений по поправкам к ГТП № 11 ООН GRPE не получала. Секретариат упомянул о результатах недавней деятельности в рамках пункта 6 а) повестки дня, отметив, что она доведена до сведения АС.1 на сессии WP.29 в июне 2018 года, и указал на возможную потребность в согласовании Правил № 96 ООН и ГТП № 11 ООН в обозримом будущем.

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

Документация: неофициальный документ GRPE-77-14

43. От имени председателя НРГ по программе измерения выбросов взвешенных частиц (ПИЧ) секретарь НРГ по ПИЧ сообщила о деятельности этой группы по вопросам, связанным с выбросами частиц в отработавших газах и выбросами частиц, не связанными с сжиганием топлива (GRPE-77-14). Она проинформировала о текущей работе в этих направлениях.

44. Она просила GRPE дать указания относительно выбросов выхлопных газов в контексте новой деятельности по определению зависимости КЧ от качества топлива, и в частности об освещении этой зависимости в специализированной литературе, а именно о том, какие именно выбросы (непосредственно из двигателя или все отработавшие газы), типы транспортных средств (малой грузоподъемности, механизированные двухколесные и/или большой грузоподъемности) и типы двигателей (с принудительным зажиганием или с воспламенением от сжатия) следует рассматривать в ходе научных исследований. Эксперт от ЕК отдала предпочтение рассмотрению вопроса о выбросах всех отработавших газов из всех типов транспортных средств и двигателей. GRPE согласилась с выбором эксперта от ЕК.

45. Эксперт от Японии запросил более подробную информацию относительно не связанных с сжиганием топлива выбросах и о возможностях разработки графика торможения. Эксперт от МОПАП уточнил, что для разработки конкретного нового цикла испытаний тормозов были использованы данные о ВПИМ. GRPE заявила, что заинтересована в подтверждении нового разработанного цикла и в сопоставлении его с реальными условиями вождения.

46. GRPE с удовлетворением отметила прогресс, достигнутый в работе НРГ по ПИЧ, и приняла к сведению просьбу этой группы о выделении зала заседаний на половину дня в течение той недели в январе 2019 года, на которую запланирована сессия GRPE.

IX. Мотоциклы и мопеды (пункт 8 повестки дня)

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

47. Никаких новых предложений по поправкам к правилам № 40 и 47 ООН GRPE не получала.

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

Документация: неофициальные документы GRPE-77-25 и GRPE-77-29

48. Председатель НРГ по требованиям к экологическим и тяговым характеристикам транспортных средств категории L (ТЭТХ) представил доклад о ходе работы этой группы (GRPE-77-25). Он упомянул о текущей деятельности по разработке поправок к ГТП № 2 ООН, нашедшей отражение в документе GRPE-77-29. Он подчеркнул, что работа в области бортовых диагностических систем на этапе 2 (БДС-2) начата в 2018 году и завершится, как предполагается, в 2019 году.

49. GRPE с удовлетворением отметила прогресс, достигнутый в работе НРГ по ТЭТХ, и приняла к сведению просьбу о выделении зала заседаний на два дня в течение той недели в январе 2019 года, на которую запланирована сессия GRPE.

C. Глобальные технические правила № 2 (всемирный цикл испытаний мотоциклов на выбросы (ВЦИМ)) ООН

50. Никаких новых предложений по поправкам к ГТП № 2 GRPE не получала.

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

Документация: неофициальные документы GRPE-77-07 и GRPE-77-28

51. Председатель НРГ по электромобилям и окружающей среде (ЭМОС) представил доклад о текущей деятельности группы (GRPE-77-28) по всем трем направлениям работы. Во-первых, он разъяснил аспекты текущей деятельности по разработке ГТП в части процедуры испытания на определение мощности электромобилей. Он просил GRPE сообщить, следует ли эту работу осуществлять в рамках приложения к ГТП № 15 ООН, отдельных ГТП ООН или нового составного элемента Правил № 85 ООН. Эксперты от Соединенного Королевства, Швеции и ЕК выступили за использование в этих целях отдельных ГТП ООН, между тем как эксперт от Нидерландов далее отметил, что такие отдельные ГТП ООН могли бы служить основой для поправок к Правилам № 85 ООН. Эксперт от Японии заявил, что отдает предпочтение сохранению существующего мандата на определение энергосистем в качестве приложения к ГТП № 15 ООН. Эксперт от МОПАП представил документ GRPE-77-07, в котором отмечается тесная связь аспектов определения энергосистем с положениями ГТП № 15 ООН. Председатель НРГ по ВПИМ сообщил GRPE, что все три варианта приемлемы и что нет необходимости в выделении более значительных ресурсов. GRPE решила проконсультироваться с АС.3 относительно наиболее оптимального способа продвижения в этом направлении.

52. Во-вторых, он сообщил о продолжающемся исследовании по вопросу о долговечности аккумуляторов и в этой связи сослался на деятельность Объединенного исследовательского центра (ОИЦ) по параметризованному имитационному моделированию срока службы батарей, одобренных в результате испытаний в дорожных условиях (под руководством Канады). Он отметил, что окончательные

рекомендации, которые будут вынесены скорее всего до 2019 года, будут выражаться в том, чтобы добиться разрешения на проведение такой соответствующей дополнительной деятельности, как разработка ГТП ООН, либо же в том, чтобы завершить рассмотрение данной темы. Эксперт от ЕК поддержала идею разработки ГТП ООН, касающихся долговечности, так как речь идет об одном из приоритетов законодательства ЕС и данный аспект пока европейским законодательством не охвачен.

53. В-третьих, он проинформировал GRPE о том, что НРГ по ЭМОС представила Группе экспертов по энергоэффективности (ГЭЭЭ) соответствующие материалы для установления партнерских отношений в рамках проекта оценки выбросов из электромобилей на начальных звеньях цепочки и что ГЭЭЭ положительно восприняла эту идею и одобрила предложение о том, чтобы вопрос об этой деятельности рассмотрела Группа экспертов по экологически более чистому производству электроэнергии (ЭЧПЭ) при поддержке НРГ по ЭМОС. Секретариат согласился провести последующие мероприятия в данной связи с коллегами из Отдела энергетики.

54. GRPE признала прогресс в работе НРГ по ЭМОС и решила, что все три элемента деятельности будут представлены в рамках единого пакета на следующей сессии GRPE в январе 2019 года. GRPE приняла к сведению просьбу о выделении зала заседаний на половину дня в течение той недели в январе 2019 года, на которую запланирована сессия GRPE.

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

Документация: неофициальный документ GRPE-77-12

55. Эксперт от ЕК представила документ GRPE-77-12 с уточнениями, касающимися периферийных устройств. Далее эксперт от Соединенного Королевства разъяснил это предложение и просил GRPE дать соответствующие указания. GRPE поручила секретариату распространить этот документ под официальным условным обозначением на следующей сессии GRPE в январе 2019 года и решила, что председатель будет просить указаний WP.29/АС.3 относительно внесения изменений в общие резолюции, если другие рабочие группы пожелают внести вклад в разработку этого предложения.

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

Документация: неофициальный документ GRPE-77-19

56. Специальный представитель GRPE в НРГ по международному официальному утверждению типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) представил доклад о ходе работы (GRPE-77-19) НРГ по МОУТКТС. Он сообщил GRPE, что Правила № 0 ООН, как ожидается, вступят в силу 19 июля 2018 года с учетом вводного положения о девятимесячном периоде.

57. Секретариат напомнил GRPE, что новые положения, принятые в рамках пересмотра 3 Соглашения 1958 года, могут предусматривать принятие GRPE на более позднем этапе соответствующих мер, связанных, например, с СП, переходными положениями и маркировкой.

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

Документация: неофициальный документ GRPE-77-24

58. Председатель НРГ по качеству воздуха внутри транспортных средств (КВТС) представил доклад о текущей деятельности группы (GRPE-77-24). Он напомнил, что первоначальный мандат группы был продлен до ноября 2020 года. Он сообщил GRPE о последних достижениях и аспектах, согласованных на последних совещаниях НРГ, а именно о том, что НРГ удалось достичь согласия и по категориям транспортных средств, подвергаемых измерениям, и по пробегу и веществам, подлежащим измерению, и по пунктам пробоотбора.

59. GRPE с удовлетворением отметила прогресс, достигнутый в работе НРГ по КВТС, и приняла к сведению просьбу о выделении зала заседаний на половину дня в течение той недели в январе 2019 года, на которую запланирована сессия GRPE.

XIV. Обмен информацией о требованиях в отношении выбросов загрязняющих веществ (пункт 13 повестки дня)

60. Никаких новых предложений GRPE не получала.

XV. Выборы должностных лиц (пункт 14 повестки дня)

61. В соответствии с правилом 37 правил процедуры (документ TRANS/WP.29/690 с поправками) GRPE единодушно избрала г-на А. Рейндерса (Нидерланды) Председателем сессий GRPE, которые состоятся в 2018 году. Из-за недостатка времени заместитель Председателя избран не был. GRPE согласилась с просьбой секретариата о проведении выборов заместителя Председателя в рамках первого пункта повестки дня следующей сессии GRPE.

XVI. Прочие вопросы (пункт 15 повестки дня)

62. Никаких новых предложений GRPE не получала.

XVII. Предварительная повестка дня следующей сессии

A. Следующая сессия GRPE

63. Следующую сессию GRPE, включая совещания НРГ, планируется провести во Дворце Наций в Женеве (с понедельника, 7 января 2019 года (9 ч 30 мин), по пятницу, 11 января 2019 года (17 ч 30 мин)) при условии подтверждения этого решения секретариатом (см. документ GRPE-78-01). Устный перевод будет обеспечиваться с 8 января (14 ч 30 мин) по 11 января (12 ч 30 мин) 2019 года.

B. Предварительная повестка дня следующей сессии самой GRPE

64. GRPE согласовала следующую предварительную повестку дня своей предстоящей сессии:

1. Утверждение повестки дня.
2. Доклад о работе последних сессий Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29).

3. 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) ООН;
 - b) глобальные технические правила № 15 (всемирные согласованные процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ)) и № 19 (процедура испытания на выбросы в результате испарения в рамках всемирной согласованной процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ-Испарение)) ООН;
 - c) всемирная согласованная процедура испытания на выбросы в реальных условиях вождения.
4. Транспортные средства большой грузоподъемности:
 - a) правила № 49 (выбросы загрязняющих веществ двигателями с воспламенением от сжатия и двигателями с принудительным зажиганием (СНГ и КПП)) и № 132 (модифицированные устройства ограничения выбросов (МУОВ)) ООН;
 - b) глобальные технические правила № 4 (всемирная согласованная процедура сертификации двигателей большой мощности (ВСБМ)), № 5 (всемирные согласованные бортовые диагностические системы для двигателей большой мощности (ВС-БД)) и № 10 (выбросы вне цикла испытаний (ВВЦ)) ООН;
 - c) всемирные положения, касающиеся экономии топлива для большегрузных транспортных средств.
5. Правила № 85 (измерение полезной мощности), № 115 (модифицированные системы СНГ и КПП), № 133 (возможность утилизации автотранспортных средств) и № 143 (модифицированные системы двухтопливных двигателей большой мощности (МСД-ДТБМ)) ООН.
6. Сельскохозяйственные и лесные тракторы, внедорожная подвижная техника:
 - a) правила № 96 (выбросы дизельными двигателями (сельскохозяйственные тракторы)) и № 120 (полезная мощность тракторов и внедорожной подвижной техники) ООН;
 - b) Глобальные технические правила № 11 ООН (двигатели внедорожной подвижной техники).
7. Программа измерения частиц (ПИЧ).
8. Мотоциклы и мопеды:
 - a) правила № 40 (выбросы газообразных загрязняющих веществ мотоциклами) и № 47 (выбросы газообразных загрязняющих веществ мопедами) ООН;
 - b) требования к экологическим и тяговым характеристикам (ТЭТХ) транспортных средств категории L;
 - c) глобальные технические правила № 2 (всемирный цикл испытаний мотоциклов на выбросы (ВЦИМ)), № 17 (выбросы картерных газов и выбросы в результате испарения из транспортных средств категории L) и № 18 (бортовые диагностические (БД) системы для транспортных средств категории L) ООН.
9. Электромобили и окружающая среда (ЭМОС).
10. Общая резолюция № 2 (ОР.2).

11. Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС).
12. Качество воздуха внутри транспортных средств (КВТС).
13. Обмен информацией о требованиях, касающихся выбросов.
14. Выборы должностных лиц.
15. Прочие вопросы.

С. Неофициальные совещания, которые намечено провести в связи со следующей сессией GRPE

65. При условии подтверждения планируется провести следующие неофициальные совещания:

<i>Дата</i>	<i>Группа</i>	<i>Сокращение</i>	<i>Время</i>
Понедельник, 7 января 2019 года	Всемирная согласованная процедура испытания транспортных средств малой грузоподъемности	ВПИМ	9 ч 30 мин – 12 ч 30 мин 14 ч 30 мин – 17 ч 30 мин
	Рабочее совещание по вопросам определения топливной экономичности двигателей большой мощности	–	9 ч 30 мин – 12 ч 30 мин 14 ч 30 мин – 17 ч 30 мин
Вторник, 8 января 2019 года	Всемирная согласованная процедура испытания транспортных средств малой грузоподъемности	ВПИМ	9 ч 30 мин – 12 ч 30 мин
	Электромобили и окружающая среда	ЭМОС	14 ч 30 мин – 17 ч 30 мин
	Требования к экологическим и тяговым характеристикам транспортных средств категории L-БДС-2	ТЭТХ-БДС-2	14 ч 30 мин – 17 ч 30 мин
Среда, 9 января 2019 года	Программа измерения частиц (ПИЧ)	ПИЧ	14 ч 30 мин – 17 ч 30 мин
	Требования к экологическим и тяговым характеристикам транспортных средств категории L	ТЭТХ	9 ч 30 мин – 12 ч 30 мин 14 ч 30 мин – 17 ч 30 мин
	Общие выбросы в реальных условиях вождения	RDE	9 ч 30 мин – 12 ч 30 мин 14 ч 30 мин – 17 ч 30 мин
	Качество воздуха внутри транспортных средств	КВТС	14 ч 30 мин – 17 ч 30 мин

66. Повестки дня этих совещаний будут подготовлены соответствующими техническими секретарями и распространены среди членов каждой группы до начала каждого совещания.

Приложение I

Перечень неофициальных документов (GRPE-76-), распространенных без официального условного обозначения до и в ходе сессии

№	(Автор) – Название	Стадия
1	(Секретариат) Неофициальные совещания, приуроченные к сессии самой GRPE: расписание и залы заседаний	A
2	(Нидерланды) Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/14	B
3	(Нидерланды) Предложение по поправкам к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/16	B
4	(Секретариат) Общая информация	A
5	(МОПАП) КЧ и эталонное топливо в поправках серии 07 к Правилам № 83 ООН	C
6	(МОПАП) Предложение по поправкам к Правилам № 85 ООН	C
7	(МОПАП) Позиция МОПАП по ЭМОС-ГЭМ («Systempower»)	A
8	(МОПАП) Согласование аспектов топливной эффективности ТСБГ	A
9	(Италия) Предложение по поправкам к Правилам № 115 ООН	A
10	(Секретариат) Доклад о работе сессии WP.29, состоявшейся в марте 2018 года	A
11	(ЕК) Обновление текста документа GRPE-76-34e с учетом последнего статуса в ЕС	B
12	(ЕК) Поправки к ОР.R.2	D
13г2	(Секретариат) Обновленный и сведенный воедино текст предварительной повестки дня	A
14	(ПИЧ) Доклад о ходе работы	A
15	(ЕК, Корея и Япония) Проект КВ НРГ по ВРУВ	A
16	(ЕАГО) Запрос об указаниях относительно стандартизации электронных данных о БД в контексте датчиков карбомидной системы	A
17	(ВПИМ) Проект предложения по поправке 5 к ГТП № 15 ООН	C
18	(ВПИМ) Проект предложения по поправке 2 к ГТП № 19 ООН	C
19	(МОУТКТС) Доклад Специального представителя	A
20	(МОПАП) Уточнение разъяснений, приведенных в документе GRPE-2018-19	A
21	(ВПИМ) Обновленные материалы, представленные целевой группой по транспонированию	A
22	(ВПИМ) Доклад о ходе работы	A
23	(ЕАСНГ) Позиция по документу GRPE 77-09	A
24	(КВТС) Доклад о ходе работы	A
25	(ТЭТХ) Доклад о ходе работы	A
26	(ЕК) Процесс корректировки в контексте Правил № 132 ООН	A
27	(МОПАП) Позиция по документу GRPE-77-15	A
28	(ЭМОВ) Доклад о ходе работы	A
29	(ТЭТХ) Проект ГТП № 2	C
30	(ЕК) Потребность в ГТП, касающихся ВРУВ	A
31	(МОПАП) Предложение по поправкам к документу GRPE/2018/18	B

Примечания:

- A Рассмотрение GRPE завершено или документ подлежит замене.
- B Принят.
- C Подлежит дальнейшему обсуждению на основе пересмотренного предложения.
- D Подлежит распространению на сессии в январе 2019 года под официальным условным обозначением.

Приложение II

Неофициальные совещания, проведенные в связи с сессией GRPE

<i>Дата</i>	<i>Время</i>	<i>Группа</i>	<i>Сокращение</i>
4 июня 2018 года	9 ч 30 мин – 12 ч 30 мин	Всемирная согласованная процедура испытания транспортных средств малой грузоподъемности	ВПИМ
	14 ч 30 мин – 17 ч 30 мин	Всемирная согласованная процедура испытания транспортных средств малой грузоподъемности	ВПИМ
5 июня 2018 года	9 ч 30 мин – 12 ч 30 мин	Всемирная согласованная процедура испытания транспортных средств малой грузоподъемности	ВПИМ
	14 ч 30 мин – 17 ч 30 мин	Электромобили и окружающая среда	ЭМОС
6 июня 2018 года	9 ч 30 мин – 12 ч 30 мин	Требования к экологическим и тяговым характеристикам транспортных средств категории L	ТЭТХ
	14 ч 30 мин – 17 ч 30 мин	Требования к экологическим и тяговым характеристикам транспортных средств категории L	ТЭТХ
		Качество воздуха внутри транспортных средств	(КВТС)

Приложение III

Перечень неофициальных рабочих групп, целевых групп и подгрупп GRPE

<i>Название (сокращение) (статус)</i>	<i>Председатель или сопредседатели</i>	<i>Секретари</i>	<i>Срок окончания мандата</i>
Требования к экологическим и тяговым характеристикам транспортных средств категории L (ТЭТХ) (группа)	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 Казуюки Нарусава (заместитель Председателя), narusawa@ntsel.go.jp	Эндрю Джаллонардо, Andrew.Giallonardo@ec.gc.ca	Ноябрь 2019 года
Программа измерения выбросов взвешенных частиц (ПИЧ) (группа)	Джорджио Мартини, giorgio.martini@ec.europa.eu	Каролин Хозьер, chosier@ford.com	Июнь 2019 года
Качество воздуха внутри транспортных средств (КВТС) (группа)	Андрей Козлов, a.kozlov@nami.ru Чен Сун Лим (заместитель Председателя), jongsoon@ts2020.kr	Марк Полстер mpolster@ford.com	Ноябрь 2020 года
Всемирная согласованная процедура испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ) – этап 2 (группа)	Робертус Куэленаре, rob.cuelenaere@tno.nl Даисукэ Кавано (заместитель Председателя), kawano@ntsel.go.jp	Нориюки Итикава (технический сосекретарь), noriyuki_ichikawa@mail.toyota.co.jp Маркус Бергманн (технический сосекретарь), markus.bergmann@audi.de	Декабрь 2019 года

Приложение IV

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/14

Принято на основе документа GRPE-77-02 (см. пункт 8)

A. Новое дополнение к поправкам серии 06

Пункты 2.23 и 2.23.1 изменить следующим образом:

~~«2.23 "двухтопливное транспортное средство" означает транспортное средство с двумя отдельными системами хранения топлива, которое предназначено для работы в данный момент времени только на одном типе топлива. Одновременное использование двух типов топлива ограничено по объему и продолжительности;~~

~~2.23.1 "двухтопливное транспортное средство, работающее на газе" означает транспортное средство, которое может работать на бензине (режим работы на бензине), а также либо на СНГ, ПГ/биометане, либо на водороде (режим работы на газе);~~

2.23 "двухтопливное транспортное средство" означает транспортное средство с двумя отдельными системами хранения топлива, которое предназначено для работы в данный момент времени главным образом либо только на одном типе топлива; вместе с тем разрешается одновременное использование двух типов топлива в ограниченном объеме и с ограниченной продолжительностью.

2.23.1 "двухтопливное транспортное средство, работающее на газе" означает транспортное средство, двумя видами топлива для которого являются бензин (режим работы на бензине) и СНГ, ПГ/биометан, либо водород».

Пункт 5.3.1.2.4 изменить следующим образом:

«5.3.1.2.4 В ходе испытания отработавшие газы транспортного средства разбавляют, и в один или несколько газоприемников отбирают их пропорциональную пробу. Отработавшие газы испытуемого транспортного средства разбавляют, отбирают и анализируют в соответствии с описанной ниже процедурой и измеряют общий объем разбавленных отработавших газов. При этом в случае транспортных средств, оснащенных двигателем с воспламенением от сжатия и **бензиновыми двигателями с прямым впрыском**, измеряют не только уровень выбросов монооксида углерода, углеводородов и окислов азота, но и выбросов загрязняющих взвешенных частиц».

Приложение 7, пункт 7.4.4.3 на английском языке изменить следующим образом:

«7.4.4.3. At the request of the manufacturer an alternative purge ~~test~~ procedure can be used, if the procedure has been presented to and has been accepted by the Technical Service during the type approval procedure».

Приложение 8, пункт 3.2.1 изменить следующим образом:

«3.2.1 Процедуры запуска двигателя, начала отбора проб и осуществления первого цикла должны соответствовать ~~таблице 1~~ **таблице A4a/1** и рис. A4a/1 в приложении 4а к настоящим Правилам».

Приложение 14, пункт 3.1.1 изменить следующим образом:

- «3.1.1 Проводят два испытания при соблюдении нижеследующих условий.
- Условие А: испытание ~~проводят~~ **начинают** с полностью заряженным устройством аккумулярования электрической энергии/мощности.
- Условие В: испытание ~~проводят~~ **начинают** при минимальном уровне зарядки (максимальной разрядке) устройства аккумулярования электрической энергии/мощности.
- Диаграмма изменения степени зарядки (СЗ) устройства аккумулярования электрической энергии/мощности на различных этапах испытания типа I приводится в добавлении 1».

Приложение 14, пункт 3.2.1 изменить следующим образом:

- «3.2.1 Проводят два испытания при соблюдении нижеследующих условий.
- 3.2.1.1 Условие А: испытание ~~проводят~~ **начинают** с полностью заряженным устройством аккумулярования электрической энергии/мощности.
- 3.2.1.2 Условие В: испытание ~~проводят~~ **начинают** при минимальном уровне зарядки (максимальной разрядке) устройства аккумулярования электрической энергии/мощности- **и проводят при таком рабочем режиме, который поддерживает транспортное средство в эксплуатационном режиме сохранения заряда, т. е. рабочем режиме, в котором запас энергии/мощности, хранящейся в устройстве аккумулярования электрической энергии/мощности, может колебаться, но в среднем в ходе движения транспортного средства баланс заряда поддерживается на нейтральном уровне.**
- 3.2.1.3 **По согласованию с ~~компетентным~~ органом по официальному утверждению типа и с учетом обоснований, представленных изготовителем, для целей испытания не рассматриваются следующие рабочие режимы:**
- **такие рабочие режимы, как "режим зарядки", которые не ограничиваются приведением транспортного средства в движение и которые, помимо приведения транспортного средства в движение, заряжают устройства аккумулярования энергии/мощности для содействия на местном уровне движению транспортного средства без выбросов загрязняющих веществ (например, в городских условиях) например "режим зарядки" ;**
 - **рабочие режимы для технического обслуживания автотранспортного средства, например "режим обслуживания";**
 - **рабочие режимы, используемые в специальных ограниченных целях и не предназначенные для повседневной эксплуатации, например "режим вождения в горной местности".**
- На основе информации, представленной изготовителем, техническая служба должна удостовериться в том, что предельные значения выбросов, указанные в таблице 1, содержащейся в пункте 5.3.1.4 настоящих Правил, не превышаются во всех гибридных режимах, за исключением "режима обслуживания".**
- ~~Переключатель рабочих режимов устанавливает~~ **согласно** таблице А14/1.

Таблица A14/1

Гибридные режимы Уровень зарядки батареи	— Только электричество — Гибридный режим Переключатель в положении	— Только топливо — Гибридный режим Переключатель в положении	— Только электричество — Только топливо — Гибридный режим Переключатель в положении	— Гибридный режим n ¹ ... — Гибридный режим m ¹ Переключатель в положении
Условие А Полная зарядка	Гибридный режим	Гибридный режим	Гибридный режим	Гибридный режим с преимущественным потреблением электричества ²
Условие В Минимальная зарядка	Гибридный режим	Потребление топлива	Потребление топлива	Режим с преимущественным потреблением топлива ³

Примечания:

¹ Например, переключатель режимов может находиться в следующих положениях: спортивный, экономичный, городской, загородный...

² Гибридный режим с преимущественным потреблением электроэнергии: Гибридный режим, при котором, как это может быть доказано, имеет место наиболее высокое потребление электроэнергии по сравнению со всеми другими возможными гибридными режимами при проведении испытания в соответствии с положениями условия А, указанными в пункте 4 приложения 10 к Правилам № 101; этот режим определяется на основе информации, предоставленной изготовителем, и по согласованию с технической службой.

³ Режим с преимущественным потреблением топлива: Гибридный режим, при котором, как может быть доказано, имеет место наиболее высокое потребление топлива по сравнению со всеми другими возможными гибридными режимами при проведении испытания в соответствии с положениями условия В, указанными в пункте 4 приложения 10 к Правилам № 101; этот режим определяется на основе информации, предоставленной изготовителем, и по согласованию с технической службой.

3.2.1.4 Рабочий режим выбирают в соответствии с положениями пунктов 3.2.1.4.1–3.2.1.4.2.2 включительно.

3.2.1.4.1 Выбор рабочего режима для условия А

3.2.1.4.1.1 При наличии единственного рабочего режима для условия, который всегда выбирается при включении силовой установки транспортного средства независимо от того, какой рабочий режим был выбран перед ее последним выключением, и который не может быть переключен на другой режим без преднамеренного действия водителя или изменен, выбирают именно этот рабочий режим.

3.2.1.4.1.2 При отсутствии такого единственного рабочего режима для условия А, который всегда выбирается при включении силовой установки транспортного средства, выбирают режим с преимущественным потреблением электроэнергии.

3.2.1.4.2 Выбор рабочего режима для условия В

3.2.1.4.2.1 При наличии единственного рабочего режима для условия В, который всегда выбирается при включении силовой установки транспортного средства независимо от того, какой рабочий режим был выбран перед ее последним выключением, и который не может быть переключен на другой режим без преднамеренного действия водителя или изменен, выбирают именно этот рабочий режим.

3.2.1.4.2.2 При отсутствии такого единственного рабочего режима для условия В, который всегда выбирается при включении силовой установки транспортного средства, выбирают режим с преимущественным потреблением топлива».

В. Новое дополнение к поправкам серии 07

Пункты 2.23 и 2.23.1 изменить следующим образом:

- ~~«2.23 "двухтопливное транспортное средство" означает транспортное средство с двумя отдельными системами хранения топлива, которое предназначено для работы в данный момент времени только на одном типе топлива. Одновременное использование двух типов топлива ограничено по объему и продолжительности;~~
- ~~2.23.1 "двухтопливное транспортное средство, работающее на газе" означает транспортное средство, которое может работать на бензине (режим работы на бензине), а также либо на СНГ, ПГ/биометане, либо на водороде (режим работы на газе);~~
- 2.23 "двухтопливное транспортное средство" означает транспортное средство с двумя отдельными системами хранения топлива, которое предназначено для работы в данный момент времени главным образом либо только на одном типе топлива; вместе с тем разрешается одновременное использование двух типов топлива в ограниченном объеме и с ограниченной продолжительностью.**
- 2.23.1 "двухтопливное транспортное средство, работающее на газе" означает транспортное средство, двумя видами топлива для которого являются бензин (режим работы на бензине) и СНГ, ПГ/биометан, либо водород».**

Пункт 5.3.1.2.4 изменить следующим образом:

- ~~«5.3.1.2.4 В ходе испытания отработавшие газы транспортного средства разбавляют, и в один или несколько газоприемников отбирают их пропорциональную пробу. Отработавшие газы испытуемого транспортного средства разбавляют, отбирают и анализируют в соответствии с описанной ниже процедурой и измеряют общий объем разбавленных отработавших газов. При этом в случае транспортных средств, оснащенных двигателем с воспламенением от сжатия и бензиновыми двигателями с прямым впрыском, измеряют не только уровень выбросов монооксида углерода, углеводородов и окислов азота, но и выбросов загрязняющих взвешенных частиц».~~

Приложение 7, пункт 7.4.4.3 изменить следующим образом:

- ~~«7.4.4.3 По просьбе изготовителя можно использовать альтернативную процедуру испытания очисткой, если эта процедура была представлена технической службе в ходе официального утверждения по типу конструкции и была принята ею». (К тексту на русском языке не относится.)~~

Приложение 8, пункт 3.2.1 изменить следующим образом:

- ~~«3.2.1 Процедуры запуска двигателя, начала отбора проб и осуществления первого цикла должны соответствовать таблице 1 рис. А4а/1 в приложении 4а к настоящим Правилам».~~

Добавление 1 к приложению 11, пункт 6.5.3.5 изменить следующим образом:

- ~~«6.5.3.5 При регистрации неисправности изготовитель ее идентифицирует при помощи наиболее подходящего для этого контролируемого ISO/SAE кода неисправности, указанного в одном из стандартов, перечисленных в пункте 6.5.3.2 d) настоящего добавления и касающегося "программ диагностики сбоя в связанной с выбросами системе". Если такая идентификация невозможна, то изготовитель может использовать контролируемые изготовителем коды диагностики неисправностей, указанные в том же стандарте. Всесторонний доступ к кодам неисправностей обеспечивается при помощи стандартного~~

диагностического оборудования, соответствующего положениям ~~пункта 6.5.3.2~~ **пункта 6.5.3.3** настоящего ~~приложения~~ **добавления**.

Изготовитель транспортного средства предоставляет национальному органу по стандартизации подробную информацию о любых диагностических данных, связанных с выбросами, например PID, контрольные позиции БД, номер испытания, не приведенные в стандарте, указанном в пункте 6.5.3.2 а) настоящего добавления, но имеющие отношение к настоящим Правилам».

Приложение 14, пункт 3.1.1 изменить следующим образом:

- «3.1.1 Проводят два испытания при соблюдении нижеследующих условий.
- Условие А: испытание ~~проводят~~ **начинают** с полностью заряженным устройством аккумулярования электрической энергии/мощности.
- Условие В: испытание ~~проводят~~ **начинают** при минимальном уровне зарядки (максимальной разрядке) устройства аккумулярования электрической энергии/мощности.
- Диаграмма изменения степени зарядки (СЗ) устройства аккумулярования электрической энергии/мощности на различных этапах испытания типа I приводится в добавлении 1 к настоящему приложению».

Приложение 14, пункт 3.2.1 изменить следующим образом:

- «3.2.1 Проводят два испытания при соблюдении нижеследующих условий.
- 3.2.1.1 Условие А: испытание ~~проводят~~ **начинают** с полностью заряженным устройством аккумулярования электрической энергии/мощности.
- 3.2.1.2 Условие В: испытание ~~проводят~~ **начинают** при минимальном уровне зарядки (максимальной разрядке) устройства аккумулярования электрической энергии/мощности- и **проводят при таком рабочем режиме, который поддерживает транспортное средство в эксплуатационном режиме сохранения заряда, т. е. рабочем режиме, в котором запас энергии/мощности, хранящейся в устройстве аккумулярования электрической энергии/мощности, может колебаться, но в среднем в ходе движения транспортного средства баланс заряда поддерживается на нейтральном уровне.**
- 3.2.1.3 **По согласованию с ~~компетентным~~ органом по официальному утверждению типа и с учетом обоснований, представленных изготовителем, для целей испытания не рассматриваются следующие рабочие режимы:**
- **такие рабочие режимы, как "режим зарядки", которые не ограничиваются приведением транспортного средства в движение и которые, помимо приведения транспортного средства в движение, заряжают устройства аккумулярования энергии/мощности для содействия на местном уровне движению транспортного средства без выбросов загрязняющих веществ (например, в городских условиях) например "режим зарядки";**
 - **рабочие режимы для технического обслуживания автотранспортного средства, например "режим обслуживания";**
 - **рабочие режимы, используемые в специальных ограниченных целях и не предназначенные для повседневной эксплуатации, например "режим вождения в горной местности".**
- На основе информации, представленной изготовителем, техническая служба должна удостовериться в том, что предельные значения выбросов, указанные в таблице 1, содержащейся в пункте 5.3.1.4 настоящих Правил, не превышаются во всех гибридных режимах, за исключением "режима обслуживания".**

Переключатель рабочих режимов устанавливают согласно таблице А14/1.

Таблица А14/1

Гибридные режимы Уровень зарядки батареи	— Только электричество — Гибридный режим Переключатель в положении	— Только топливо — Гибридный режим Переключатель в положении	— Только электричество — Только топливо — Гибридный режим Переключатель в положении	— Гибридный режим n ¹ ... — Гибридный режим m ¹ Переключатель в положении
Условие А Полная зарядка	Гибридный режим	Гибридный режим	Гибридный режим	Гибридный режим с преимущественным потреблением электричества ²
Условие В Минимальная зарядка	Гибридный режим	Потребление топлива	Потребление топлива	Режим с преимущественным потреблением топлива ³

Примечания:

¹ Например, переключатель режимов может находиться в следующих положениях: спортивный, экономичный, городской, загородный...

² Гибридный режим с преимущественным потреблением электроэнергии: Гибридный режим, при котором, как это может быть доказано, имеет место наиболее высокое потребление электроэнергии по сравнению со всеми другими возможными гибридными режимами при проведении испытания в соответствии с положениями условия А, указанными в пункте 4 приложения 8 к Правилам № 101; этот режим определяется на основе информации, предоставленной изготовителем, и по согласованию с технической службой.

³ Режим с преимущественным потреблением топлива: Гибридный режим, при котором, как может быть доказано, имеет место наиболее высокое потребление топлива по сравнению со всеми другими возможными гибридными режимами при проведении испытания в соответствии с положениями условия В, указанными в пункте 4 приложения 8 к Правилам № 101; этот режим определяется на основе информации, предоставленной изготовителем, и по согласованию с технической службой.

3.2.1.4 Рабочий режим выбирают в соответствии с положениями пунктов 3.2.1.4.1–3.2.1.4.2 включительно.

3.2.1.4.1 Выбор рабочего режима для условия А

3.2.1.4.1.1 При наличии единственного рабочего режима для условия А, который всегда выбирается при включении силовой установки транспортного средства независимо от того, какой рабочий режим был выбран перед ее последним выключением, и который не может быть переключен на другой режим без преднамеренного действия водителя или изменен, выбирают именно этот рабочий режим.

3.2.1.4.1.2 При отсутствии такого единственного рабочего режима для условия А, который всегда выбирается при включении силовой установки транспортного средства, выбирают режим с преимущественным потреблением электроэнергии.

3.2.1.4.2 Выбор рабочего режима для условия В

3.2.1.4.2.1 При наличии единственного рабочего режима для условия В, который всегда выбирается при включении силовой установки транспортного средства независимо от того, какой рабочий режим был выбран перед ее последним выключением, и который не может быть переключен на другой режим без преднамеренного действия водителя или изменен, выбирают именно этот рабочий режим.

3.2.1.4.2.2 При отсутствии такого единственного рабочего режима для условия В, который всегда выбирается при включении силовой установки транспортного средства, выбирают режим с преимущественным потреблением топлива».

Приложение V

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/16

Принято на основе документа GRPE-77-03 (см. пункт 8)

Приложение 8, пункт 3.1 изменить следующим образом:

- «3.1 Проводят два испытания при соблюдении нижеследующих условий.
- Условие А: испытание ~~проводят~~ **начинают** с полностью заряженным устройством аккумулярования электрической энергии/мощности.
- Условие В: испытание ~~проводят~~ **начинают** при минимальном уровне зарядки (максимальной разрядке) устройства аккумулярования электрической энергии/мощности.
- Диаграмма изменения степени зарядки (СЗ) устройства аккумулярования электрической энергии/мощности на различных этапах испытания типа I приводится в добавлении 1 к настоящему приложению».

Приложение 8, пункт 4.1 изменить следующим образом:

- «4.1 Проводят два испытания при соблюдении нижеследующих условий.
- 4.1.1 Условие А: испытание ~~проводят~~ **начинают** с полностью заряженным устройством аккумулярования электрической энергии/мощности.
- 4.1.2 Условие В: испытание ~~проводят~~ **начинают** при минимальном уровне зарядки (максимальной разрядке) устройства аккумулярования электрической энергии/мощности- и **проводят при таком рабочем режиме, который поддерживает транспортное средство в эксплуатационном режиме сохранения заряда, т.е. в рабочем режиме, в котором запас энергии/мощности, хранящейся в устройстве аккумулярования электрической энергии/мощности, может колебаться, но в среднем в ходе движения транспортного средства баланс заряда поддерживается на нейтральном уровне.**
- 4.1.3 По согласованию с ~~компетентным~~ **органом по официальному утверждению типа и с учетом обоснований, представленных изготовителем,** для целей испытания не рассматриваются следующие рабочие режимы:
- **такие рабочие режимы, как "режим зарядки",** которые не ограничиваются приведением транспортного средства в движение и которые, помимо приведения транспортного средства в движение, заряжают устройства аккумулярования энергии/мощности **для содействия на местном уровне движению транспортного средства без выбросов загрязняющих веществ (например, в городских условиях) например "режим зарядки";**
 - **рабочие режимы для технического обслуживания автотранспортного средства, например "режим обслуживания";**
 - **рабочие режимы, используемые в специальных ограниченных целях и не предназначенные для повседневной эксплуатации, например "режим вождения в горной местности".**

~~Переключатель режимов функционирования устанавливается в положение в соответствии с нижеприведенной таблицей:~~

<i>Гибридные режимы Степень заряда батареи</i>	<i>☞ Сузубо электрический ☞ Гибридный Переключатель в положении</i>	<i>☞ Потребление сузубо топлива ☞ Гибридный Переключатель в положении</i>	<i>☞ Сузубо электрический ☞ Потребление сузубо топлива ☞ Гибридный Переключатель в положении</i>	<i>☞ Гибридный п* ☞ ... ☞ Гибридный т* Переключатель в положении</i>
Условие А Полная зарядка	<i>Гибридный</i>	<i>Гибридный</i>	<i>Гибридный</i>	Гибридный режим с наибольшим электропотребле- нием**
Условие В Минимальная зарядка	<i>Гибридный</i>	Потребление топлива	Потребление топлива	Режим с наибольшим потреблением топлива***

* — Например, переключатель режимов может находиться в следующих положениях: спортивный, экономичный, городской, загородный...

** — Гибридный режим с наибольшим электропотреблением:
Гибридный режим, в отношении которого имеется подтверждение о наиболее высоком потреблении электроэнергии среди всех гибридных режимов, которые можно выбрать при испытаниях в соответствии с условием А; этот режим определяется на основе информации, предоставленной изготовителем, по согласованию с технической службой.

*** — Режим с наибольшим потреблением топлива:
Гибридный режим, в отношении которого имеется подтверждение о наиболее высоком потреблении топлива среди всех гибридных режимов, которые можно выбрать при испытаниях в соответствии с условием В; этот режим определяется на основе информации, предоставленной изготовителем, по согласованию с технической службой.

4.1.4 Рабочий режим выбирают в соответствии с положениями пунктов 4.1.4.1–4.1.4.2 включительно.

4.1.4.1 Выбор рабочего режима для условия А

4.1.4.1.1 При наличии единственного рабочего режима для условия А, который всегда выбирается при включении силовой установки транспортного средства независимо от того, какой рабочий режим был выбран перед ее последним выключением, и который не может быть переключен на другой режим без преднамеренного действия водителя или изменен, выбирают именно этот рабочий режим.

4.1.4.1.2 При отсутствии такого единственного рабочего режима для условия А, который всегда выбирается при включении силовой установки транспортного средства, выбирают режим с преимущественным потреблением электроэнергии.

4.1.4.2 Выбор рабочего режима для условия В

4.1.4.2.1 При наличии единственного рабочего режима для условия В, который всегда выбирается при включении силовой установки транспортного средства независимо от того, какой рабочий режим был выбран перед ее последним выключением, и который не может быть переключен на другой режим без преднамеренного действия водителя или изменен, выбирают именно этот рабочий режим.

4.1.4.2.2 При отсутствии такого единственного рабочего режима для условия В, который всегда выбирается при включении силовой установки транспортного средства, выбирают режим с преимущественным потреблением топлива».

Приложение VI

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/ GRPE/2018/15

Принято на основе пункта 9

Включить новый пункт 14 следующего содержания:

«14. Альтернативные процедуры

14.1 Альтернативная процедура для систем периодической регенерации

В качестве альтернативы процедуре, предусмотренной в приложении 13 к настоящим Правилам, изготовитель может использовать результаты, полученные с помощью процедуры ВПИМ, охарактеризованной в добавлении 1 к приложению 6 к поправке 4 к ГТП № 15 ООН.

В таком случае применяются следующие дополнительные положения:

а) по просьбе изготовителя и с согласия компетентного органа при определении коэффициента регенерации K_i для транспортных средств класса 2 и класса 3 может быть исключена фаза сверхвысокой скорости ("Extra High");

б) вместо критерия, описанного в пункте 7.1.4.2 настоящих Правил, используют критерий, основанный на массе транспортного средства при испытании согласно ВПИМ: масса каждого транспортного средства в семействе при испытании не должна превышать аналогичной массы транспортного средства, используемого при демонстрационном испытании на подтверждение K_i , плюс 250 кг.

с) аддитивные и мультипликативные значения K_i актуальны и должны применяться соответствующим образом.

14.2 Альтернативная процедура для испытания типа V

Для ресурсного испытания в качестве альтернативы процедурам испытаний на определение дорожной нагрузки и класс инерционной массы и испытания типа I, предусмотренным настоящими Правилами, могут использоваться процедуры ВПИМ, изложенные в поправке 4 к ГТП № 15 ООН.

В таком случае применяются следующие дополнительные положения:

а) ссылки на испытание типа I, содержащиеся в пункте 2.3.1.7 приложения 9 к настоящим Правилам, рассматриваются в качестве ссылок на испытание типа 1, предусмотренное в поправке 4 к ГТП № 15 ООН;

б) ссылки на испытание типа I, содержащиеся в пункте 2.3.2.6 приложения 9 к настоящим Правилам, рассматриваются в качестве ссылок на испытание типа 1, предусмотренное в поправке 4 к ГТП № 15 ООН;

с) ссылки на испытание типа I, содержащиеся в пункте 3.1 приложения 9 к настоящим Правилам, рассматриваются в качестве ссылок на испытание типа 1, предусмотренное в поправке 4 к ГТП № 15 ООН;

- d) ссылка, содержащаяся в пункте 6.3.1.2 приложения 9 к настоящим Правилам, на методы, которые описаны в добавлении 7 к приложению 4а, рассматривается в качестве ссылки на приложение 4 к поправке 4 к ГТП № 15 ООН;
- e) ссылка на приложение 4а, содержащаяся в пункте 6.3.1.4 приложения 9 к настоящим Правилам, рассматривается в качестве ссылки на приложение 4, содержащееся в поправке 4 к ГТП № 15 ООН;
- f) используют коэффициенты дорожной нагрузки для транспортных средств L (VL). В том случае, если коэффициент VL отсутствует или если общая нагрузка транспортного средства (VN) на скорости 80 км/ч превышает общую нагрузку VL на скорости 80 км/ч + 5%, используют коэффициент VN. Коэффициенты VL и VN определены в пункте 4.2.1.1.2 приложения 4 к поправке 4 к ГТП № 15 ООН;
- g) для транспортных средств класса 2 и класса 3 используют все четыре этапа ВЦИМГ;
- h) аддитивные и мультипликативные значения коэффициента DF актуальны и должны применяться соответствующим образом.

14.3

Альтернативная процедура для испытания типа VI

В качестве альтернативы коэффициентам дорожной нагрузки и классу инерционной массы, предусмотренным в добавлении 7 к приложению 4а к настоящим Правилам, могут использоваться коэффициенты дорожной нагрузки и испытательная масса согласно ВПИМ, описанные в приложении 4 к поправке 4 к ГТП № 15 ООН.

В таком случае применяются следующие дополнительные положения:

Используют коэффициенты дорожной нагрузки для транспортных средств L (VL). Если коэффициент VL отсутствует, то используют коэффициент VN. Коэффициенты VL и VN определены в пункте 4.2.1.1.2 добавления 4 к приложению XXI. Динамометры регулируют с целью имитации работы транспортного средства на дороге при -7°C . Такая регулировка может основываться на определении силы воздействия на дорогу при -7°C . В качестве альтернативного варианта может регулироваться общее сопротивление движению при 10-процентном снижении данного показателя с поправкой на время движения накатом. Техническая служба может одобрять использование других методов определения сопротивления движению.

14.4

Альтернативная процедура для испытания БД

В качестве альтернативы испытаниям типа I, предусмотренным настоящими Правилами, могут быть использованы испытания типа I, изложенные в приложении 6 к поправке 4 к ГТП № 15 ООН.

В таком случае применяются следующие дополнительные положения:

Ссылка на испытания типа I, охарактеризованные в разделе 2.1.3 добавления 1 к приложению 11 к настоящим Правилам, рассматривается в качестве ссылки на испытание типа I, предусмотренное в поправке 4 к ГТП № 15 ООН, для каждой отдельной неисправности, подлежащей демонстрации.

Для транспортных средств класса 2 и класса 3 используют все четыре этапа ВЦИМГ.

Порядок использования дополнительных циклов предварительной подготовки или альтернативных методов предварительной подготовки указывается в документации, касающейся официального утверждения типа.

14.4.1 Испытания типа I, упомянутые в пункте 3.3.3.2 приложения 11, рассматриваются в качестве идентичных испытаниям типа 1, которые использовались по крайней мере в ходе двух циклов подряд после введения условий с пропусками зажигания в двигателе в соответствии с пунктом 6.3.1.2 добавления 1 к приложению 11.

14.4.2 Пункт 6.2.2 добавления 1 к приложению 11 читать следующим образом:

"По просьбе изготовителя могут использоваться альтернативные и/или дополнительные методы предварительной подготовки"».

Приложение VII

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2018/18

Принято на основе документа GRPE-77-31 (см. пункт 10)

A. Новое дополнение к поправкам серий 03, 04 и 05

Добавление 5 к приложению 4, пункт 2.3.3.2 изменить следующим образом:

«2.3.3.2 Непосредственно перед устройством для измерения объема устанавливают температурный датчик. Точность и погрешность работы этого температурного датчика должны составлять ± 1 °C, а время реагирования ~~$\leq 0,1$~~ **менее 1,0** секунды **или менее** при изменении указанной температуры на 62% (величина, измеряемая в **воде или** силиконовом масле)».

B. Новое дополнение к поправкам серий 06 и 07

Добавление 2 к приложению 4A, пункт 1.3.5, изменить следующим образом:

«1.3.5 Измерение объема в системе первичного разбавления

Метод измерения общего объема разбавленных отработавших газов, поступающих в отборник проб постоянного объема, должен обеспечивать точность измерения в $\pm 2\%$ во всех режимах работы. Если устройство не позволяет компенсировать изменения температуры смеси отработавших газов и разбавляющего воздуха в момент измерения, то используют теплообменник для поддержания температуры в пределах ± 6 К от предусмотренной рабочей температуры.

При необходимости допускается использование определенных средств защиты устройства для измерения объема, например сепаратора циклонного типа, фильтра основного потока и т. п.

Непосредственно перед устройством для измерения объема устанавливают температурный датчик. Точность и погрешность работы этого температурного датчика должны составлять ± 1 °C, а время реагирования ~~$\leq 0,1$~~ **менее 1,0** секунды **или менее** при изменении указанной температуры на 62% (величина, измеряемая в **воде или** силиконовом масле).

Измерение перепада давления в системе по сравнению с атмосферным давлением проводят перед и, если это необходимо, за устройством для измерения объема.

В ходе испытания точность и погрешность измерений давления должна составлять $\pm 0,4$ кПа».