



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/2003/73
28 July 2003

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств (WP.29)

(Сто тридцать первая сессия,
11-14 ноября 2003 года, пункт 4.2.29 повестки дня)

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ПРОЕКТУ ДОПОЛНЕНИЯ 4 К ПОПРАВКАМ СЕРИИ 05
К ПРАВИЛАМ №. 83

(Выбросы, производимые транспортными средствами категорий M₁ и N₁)

Представлено Рабочей группой по проблемам энергии и загрязнения
окружающей среды (GRPE)

Примечание: Воспроизводимый ниже текст был принят Рабочей группой GRPE на ее сорок шестой сессии и представляется на рассмотрение WP.29 и AC.1. В его основу положены документы TRANS/WP.29/GRPE/2003/17 с поправками, приводимыми в приложении 2 к докладу, и документ TRANS/WP.29.GRPE/2003/6/Rev.1 с исправлениями, указанными в пункте 47 доклада (TRANS/WP.29/GRPE/46, пункты 25 и 48).

Настоящий документ является рабочим документом, который распространяется в целях обсуждения и представления замечаний. Ответственность за его использование в других целях полностью ложится на пользователя. Документы можно также получить через Интернет:

<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>

Включить новые пункты 2.22 и 2.23 следующего содержания:

- "2.22 Под "транспортным средством, работающим на одном виде топлива", подразумевается транспортное средство, предназначенное главным образом для постоянной работы на СНГ или ПГ, которое может, однако, иметь также работающую на бензине систему только для целей запуска двигателя в чрезвычайных условиях, когда в бензобаке содержится не более 15 литров бензина;
- 2.23 Под "транспортным средством, работающим на двух видах топлива", подразумевается означает транспортное средство, которое может часть времени работать на бензине и часть времени - либо на СНГ, либо на ПГ".

Пункт 3.2 изменить следующим образом:

- "3.2 Образец информационного документа, касающегося выбросов выхлопных газов, выбросов в результате испарения, износостойкости и бортовой диагностической системы (БДС), приведен в приложении 1. Информация, упомянутая в пункте 4.2.11.2.7.6 приложения 1, подлежит включению в добавление 1 ("ИНФОРМАЦИЯ, КАСАЮЩАЯСЯ БДС") применительно к сообщению об официальном утверждении типа, приведенному в приложении 2".

Пункт 5.2.2 изменить следующим образом:

- "5.2.2 Транспортные средства, оснащенные двигателем с принудительным зажиганием, и гибридные электромобили, оснащенные двигателем с принудительным зажиганием, работающие на СНГ или ПГ (на одном или на двух видах топлива), должны подвергаться следующим испытаниям:
- Тип I (проверка среднего уровня выбросов загрязняющих веществ после запуска холодного двигателя),
- Тип II (выбросы монооксида углерода в режиме холостого хода),
- Тип III (выбросы картерных газов),
- Тип IV (выбросы в результате испарения), когда это применимо,
- Тип V (ресурсное испытание устройств снижения загрязнения),

Тип VI (проверка среднего уровня выбросов монооксида углерода и углеводорода после запуска холодного двигателя при низкой температуре окружающей среды), когда это применимо,

Испытания БДС, когда это применимо".

Таблицу 1 изменить следующим образом:

"Таблица 1

Различные возможности для официального утверждения типа и распространений официального утверждения

Испытание для официального утверждения	Транспортные средства категорий M и N, оснащенные двигателем с принудительным зажиганием			Транспортные средства категорий M ₁ и N ₁ , оснащенные двигателем с воспламенением от сжатия
	транспортное средство, работающее на бензине	транспортное средство, работающее на двух видах топлива	транспортное средство, работающее на одном виде топлива	
Тип I	Да (максимальная масса ≤ 3,5 т)	Да (испытание с обоими видами топлива) (максимальная масса ≤ 3,5 т)	Да (максимальная масса ≤ 3,5 т)	Да (максимальная масса ≤ 3,5 т)
Тип II	Да	Да (испытание с обоими видами топлива)	Да	-
Тип III	Да	Да (испытание только с бензином)	Да	-
Тип IV	Да (максимальная масса ≤ 3,5 т)	Да (испытание только с бензином) (максимальная масса ≤ 3,5 т)	-	-
Тип V	Да (максимальная масса ≤ 3,5 т)	Да (испытание только с бензином) (максимальная масса ≤ 3,5 т)	Да (максимальная масса ≤ 3,5 т)	Да (максимальная масса ≤ 3,5 т)
Тип VI	Да (максимальная масса ≤ 3,5 т)	Да (максимальная масса ≤ 3,5 т) (испытание только с бензином)	-	-

Распространение официального утверждения	Пункт 7	Пункт 7	Пункт 7	Пункт 7; транспортные средства категорий M ₂ и N ₂ с контрольной массой ≤ 2 840 кг
Бортовая диагностика	Да, в соответствии с пунктом 11.1.5.1.1 или 11.1.5.3	Да, в соответствии с пунктом 11.1.5.1.2 или 11.1.5.3	Да, в соответствии с пунктом 11.1.5.1.2 или 11.1.5.3.	Да, в соответствии с пунктом 11.1.5.2.1 или 11.1.5.2.2 или 11.1.5.2.3 или 11.1.5.3

Пункт 5.3.7.3 изменить следующим образом:

"5.3.7.3 ...

H_{cv} = Атомное соотношение водорода и углерода - для бензина 1,73
 - для СНГ 2,53
 - для ПГ 4,0

O_{cv} = Атомное соотношение кислорода и углерода - для бензина 0,02
 - для СНГ 0,0
 - для ПГ 0,0"

Пункты 8.2.1-8.2.1.2 заменить пунктами 8.2.1-8.2.1.2.12 следующего содержания:

"8.2.1 Проверка эксплуатационного соответствия, осуществляемая административным органом, производится на основе любых надлежащих данных, которыми располагает завод-изготовитель, с использованием процедур, аналогичных процедурам, определенным в добавлении 2 к Соглашению 1958 года (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2).

На рисунках 4/1 и 4/2 в добавлении 4 показана процедура проведения проверки эксплуатационного соответствия.

8.2.1.1 Параметры, определяющие эксплуатационное семейство

Эксплуатационное семейство может быть определено основными конструктивными параметрами, которые должны являться общими для транспортных средств, относящихся к данному семейству. Соответственно, относящимися к одному и тому же эксплуатационному

семейству могут считаться те типы транспортных средств, для которых общими или различающимися в установленных пределах являются по крайней мере параметры, изложенные ниже:

- процесс сжигания топлива (2-тактный, 4-тактный, ротативный);
- число цилиндров;
- конфигурация блока цилиндров (в ряд, V-образно, с радиальным расположением, с горизонтальным противоположающим расположением, прочее). Угол наклона или ориентация цилиндров не является критерием;
- метод подачи топлива в двигатель (т.е. предкамерный или непосредственный впрыск);
- тип системы охлаждения (воздушное, водяное, масляное);
- метод всасывания (с естественным засосом воздуха, с наддувом);
- вид топлива, на котором работает двигатель (бензин, дизельное топливо, ПГ, СНГ и т.д.). Транспортные средства, работающие на двух видах топлива, могут быть отнесены к группе транспортных средств, работающих на конкретном топливе, при условии, что один из видов топлива является общим;
- тип каталитического нейтрализатора (трехкомпонентный или другой (другие));
- тип уловителя твердых частиц (с ним или без него);
- рециркуляция выхлопных газов (с ней или без нее);
- рабочий объем цилиндров наиболее мощного двигателя в рамках семейства минус 30%.

- 8.2.1.2 Проверка эксплуатационного соответствия будет осуществляться административным органом на основе информации, переданной заводом-изготовителем. Такая информация должна включать, в частности, следующее:
- 8.2.1.2.1 название и адрес завода-изготовителя;
- 8.2.1.2.2 название, адрес, номера телефона и факса, а также адрес электронной почты его уполномоченного представителя в сферах, охватываемых информацией завода-изготовителя;
- 8.2.1.2.3 название(я) модели(ей) транспортных средств, включенных в информацию завода-изготовителя;

- 8.2.1.2.4 в соответствующих случаях, список типов транспортных средств, охватываемых в информации завода-изготовителя, т.е. группа в составе эксплуатационного семейства в соответствии с пунктом 8.2.1.1;
- 8.2.1.2.5 кодовые обозначения идентификационного номера транспортного средства (ИНТС), применимые к этим типам транспортных средств в рамках эксплуатационного семейства (первые цифры ИНТС);
- 8.2.1.2.6 номера официальных утверждений типа применительно к этим типам транспортных средств в рамках эксплуатационного семейства, включая, в соответствующих случаях, номера всех распространений и эксплуатационных доводок/отзывов для устранения дефектов (доработок);
- 8.2.1.2.7 подробности в отношении распространений, эксплуатационных доводок/отзывов для устранения дефектов применительно к официальным утверждениям типа транспортных средств, охватываемых в информации завода-изготовителя (если они запрошены административным органом);
- 8.2.1.2.8 период времени, за который была собрана представленная заводом-изготовителем информация;
- 8.2.1.2.9 охватываемый информацией завода-изготовителя период сборки транспортного средства (например, "транспортные средства, изготовленные в 2001 календарном году");
- 8.2.1.2.10 применяемая заводом-изготовителем процедура проверки на соответствие эксплуатационным требованиям, включая:
- 8.2.1.2.10.1 метод расположения транспортного средства;
- 8.2.1.2.10.2 критерии отбора и отклонения транспортного средства;
- 8.2.1.2.10.3 используемые для целей программы типы и процедуры испытания;

- 8.2.1.2.10.4 применяемые заводом-изготовителем критерии принятия/отклонения транспортного средства применительно к группе в составе эксплуатационного семейства;
- 8.2.1.2.10.5 географический(ие) район(ы), в пределах которого(ых) заводом-изготовителем была собрана информация;
- 8.2.1.2.10.6 размер выборки и план отбора образцов;
- 8.2.1.2.11 результаты, полученные по итогам применяемой заводом-изготовителем процедуры проверки на соответствие эксплуатационным требованиям, включая:
- 8.2.1.2.11.1 идентификационную информацию по транспортному средству в рамках программы (вне зависимости от проведения испытания), в том числе:
- название модели;
 - идентификационный номер транспортного средства (ИНТС);
 - регистрационный номер транспортного средства;
 - дату изготовления;
 - регион использования (если он известен);
 - установленные на транспортном средстве шины;
- 8.2.1.2.11.2 основание(я) для исключения транспортного средства из выборки;
- 8.2.1.2.11.3 данные о прохождении сервисного обслуживания по каждому транспортному средству, входящему в выборку (включая любые доработки);
- 8.2.1.2.11.4 данные о ремонтном обслуживании по каждому транспортному средству, входящему в выборку (когда они известны);
- 8.2.1.2.11.5 данные, касающиеся испытания, включая:
- дату проведения испытания;
 - место проведения испытания;
 - пройденное расстояние согласно спидометру транспортного средства;

- технические характеристики используемого в ходе испытания топлива (например, эталонного топлива или топлива, имеющегося в свободной продаже);
- условия проведения испытания (температура, влажность, эквивалентная инерция динамометра);
- регулировка динамометра (например, регулировка нагрузки);
- результаты испытания (по крайней мере по трем различным транспортным средствам на каждое семейство);

8.2.1.2.12 записки показаний работы БД-системы".

Пункт 8.2.2 изменить следующим образом:

"8.2.2 Собранная заводом-изготовителем информация должна быть достаточно полной, с тем чтобы можно было оценить эксплуатационную эффективность в нормальных условиях эксплуатации, как указано в пункте 8.2, и должна давать репрезентативную картину представленности продукции завода-изготовителя в различных районах мира.

Для целей настоящих Правил завод-изготовитель не обязан проводить проверку эксплуатационного соответствия для типа транспортного средства, если он может удовлетворительно для предоставляющего официальное утверждение типа органа продемонстрировать, что общий годовой объем продаж транспортного средства данного типа во всем мире составляет менее 10 000 единиц.

В случае транспортных средств, предназначенных для продажи в рамках Европейского союза, завод-изготовитель не обязан проводить проверку эксплуатационного соответствия для типа транспортного средства, если он может удовлетворительно для предоставляющего официальное утверждение типа органа продемонстрировать, что общий годовой объем продаж транспортного средства этого типа в рамках Европейского союза составляет менее 5 000 единиц".

Пункт 8.2.7 изменить следующим образом:

"8.2.7 На основе проверки, указанной в пункте 8.2.1, административный орган должен:

- либо решить, что эксплуатационное соответствие типа транспортного средства или эксплуатационного семейства транспортных средств является достаточным, и не предпринимать никаких дальнейших действий;
- либо решить, что представленные заводом-изготовителем данные являются недостаточными для принятия решения, и запросить у завода-изготовителя дополнительную информацию или данные испытания;
- либо решить, что эксплуатационное соответствие типа транспортного средства или типа (типов) транспортных средств в составе эксплуатационного семейства является недостаточным, и потребовать провести испытание транспортных средств такого типа (таких типов) в соответствии с добавлением 3.

Если заводу-изготовителю было разрешено не проводить проверку какого-либо конкретного типа транспортного средства в соответствии с пунктом 8.2.2, административный орган может потребовать провести испытание таких типов транспортных средств в соответствии с добавлением 3".

Включить новый пункт 8.2.7.3.1 следующего содержания:

- "8.2.7.3.1 Результаты испытания также исключаются из проверки соответствия тех отобранных транспортных средств:
- i) на которые было выдано свидетельство об официальном утверждении, удостоверяющее факт соответствия уровням выбросов по категории А, указанным в пункте 5.3.1.4 Правил с поправками серии 05, при условии, что эти транспортные средства регулярно заправлялись топливом, уровень содержания серы в котором не превышает 150 мг/кг (бензин) или 350 мг/кг (дизельное топливо); или
 - ii) на которые было выдано свидетельство об официальном утверждении, удостоверяющее факт соответствия уровням выбросов по категории В, указанным в пункте 5.3.1.4 Правил с поправками серии 05, при условии, что эти транспортные средства регулярно заправлялись бензином или дизельным топливом, уровень содержания серы в котором не превышает 50 мг/кг".

Пункт 11.1.2.2 изменить следующим образом:

"11.1.2.2 С учетом положений пунктов 11.1.4, 11.1.5, 11.1.6 и 11.1.7 Договаривающиеся Стороны, применяющие настоящие Правила, должны предоставлять..."

Пункт 11.1.3.2 изменить следующим образом:

"11.1.3.2 С учетом положений пунктов 11.1.4, 11.1.5, 11.1.6 и 11.1.7 срок действия официальных утверждений, предоставленных..."

... официально утвержденный тип транспортного средства отвечает предписаниям настоящих Правил, как это требуется в пункте 11.1.2.2 выше".

Пункты 11.1.5-11.1.5.2 заменить пунктами 11.1.5-11.1.5.3 следующего содержания:

"11.1.5 Бортовая диагностическая (БД) система

11.1.5.1 Транспортные средства, оснащенные двигателями с принудительным зажиганием

11.1.5.1.1 Транспортные средства категорий M₁ и N₁, работающие на бензине, должны быть оснащены бортовыми диагностическими системами, указанными в пункте 3.1 приложения 11 к настоящим Правилам, начиная с дат, упомянутых в пункте 11.1.2.

11.1.5.1.2 Транспортные средства категории M₁, кроме транспортных средств, максимальная масса которых превышает 2 500 кг, и транспортных средств класса I категории N₁, которые постоянно или часть времени работают или на СНГ или на ПГ, должны оборудоваться бортовыми диагностическими системами с 1 октября 2004 года в случае новых типов, а с 1 июля 2005 года в случае всех типов.

Транспортные средства категории M₁, максимальная масса которых превышает 2 500 кг, и транспортные средства классов II и III категории N₁, которые постоянно или часть времени работают или на СНГ или на ПГ, должны оборудоваться бортовыми диагностическими системами с 1 января 2006 года в случае новых типов, а с 1 января 2007 года - в случае всех типов.

- 11.1.5.2 Транспортные средства, оснащенные двигателями с воспламенением от сжатия
- 11.1.5.2.1 Транспортные средства категории M_1 , кроме транспортных средств, предназначенных для перевозки более шести человек (включая водителя), или транспортные средства, максимальная масса которых превышает 2 500 кг, должны оборудоваться бортовыми диагностическими системами с 1 октября 2004 года в случае новых типов, а с 1 июля 2005 года - в случае всех типов.
- 11.1.5.2.2 Транспортные средства категории M_1 , не охватываемые пунктом 11.1.5.2.1, за исключением транспортных средств, максимальная масса которых превышает 2 500 кг, и транспортные средства класса I категории N_1 должны оборудоваться бортовыми диагностическими системами с 1 января 2005 года в случае новых типов, а с 1 января 2006 года - в случае всех типов.
- 11.1.5.2.3 Транспортные средства классов II и III категории N_1 и транспортные средства категории M_1 , максимальная масса которых превышает 2 500 кг, должны оборудоваться бортовыми диагностическими системами с 1 января 2006 года в случае новых типов, а с 1 января 2007 года - в случае всех типов.
- 11.1.5.2.4 Если транспортные средства, оборудованные двигателями с воспламенением от сжатия и вводимые в эксплуатацию до дат, упомянутых в пунктах выше, оборудуются бортовыми диагностическими системами, то применяются положения пунктов 6.5.3-6.5.3.6 добавления 1 к приложению 11.
- 11.1.5.3 Транспортные средства других категорий или транспортные средства категории M_1 или N_1 , на которые не распространяются приведенные выше положения, могут оснащаться бортовой диагностической системой. В этом случае они должны соответствовать положениям о БДС, предусмотренным в пунктах 6.5.3-6.5.3.6 добавления 1 к приложению 11".

Пункт 11.6.1 изменить следующим образом:

- "11.1.6.1 В качестве исключения из предписаний пунктов 11.1.2 и 11.1.3 Договаривающиеся Стороны могут продолжать предоставлять официальные утверждения в отношении транспортных средств и могут продолжать признавать действительность существующих официальных утверждений, обеспечивающих соответствие с:
- i) предписаниями пункта 5.3.1.4.1 настоящих Правил с поправками серии 04, при условии, что транспортные средства предназначены для вывоза в страны или изначально предназначались для эксплуатации в странах, где неэтилированный бензин широко не используется; и
 - ii) предписаниями пункта 5.3.1.4.2 настоящих Правил с поправками серии 04, при условии, что транспортные средства предназначены для вывоза в страны или изначально предназначались для эксплуатации в странах, где неэтилированный бензин с максимальным содержанием серы 50 мг/кг или меньше не имеется в широком наличии; и
 - iii) предписаниями пункта 5.3.1.4.3 настоящих Правил с поправками серии 04, при условии, что транспортные средства предназначены для вывоза в страны или изначально предназначались для эксплуатации в странах, где дизельное топливо с максимальным содержанием серы 350 мг/кг или меньше не имеется в широком наличии".

Пункт 11.1.6.2 следует исключить.

Пункт 11.1.6.3 пронумеровать как пункт 11.1.6.2.

Включить новые пункты 11.1.7, 11.1.7.1 и 11.1.7.2 следующего содержания:

"11.1.7 Официальные утверждения на основании Правил с поправками серии 05

11.1.7.1 В качестве исключения из предписаний пунктов 11.1.2.2 и 11.1.3.2 Договаривающиеся Стороны могут продолжать предоставлять официальные утверждения в отношении транспортных средств и могут продолжать признавать действительность официальных утверждений, выданных в отношении транспортных средств на основании предписаний пункта 5.3.1.4 (относительно выбросов категории А) настоящих Правил с поправками серии 05 при условии, что транспортные средства предназначены для вывоза в страны или изначально предназначались для

эксплуатации в странах, где неэтилированный бензин или дизельное топливо с максимальным содержанием серы 50 мг/кг или меньше не имеются в широком наличии.

11.1.7.2 В качестве отступления от обязательств Договаривающихся Сторон по настоящим Правилам срок действия официальных утверждений, предоставленных при условии соответствия предельным значениям выбросов по категории А, указанным в пункте 5.3.1.4 настоящих Правил с поправками серии 05, завершается в Европейском сообществе с:

- i) 1 января 2006 года для транспортных средств категории М, максимальная масса которых не превышает 2 500 кг, или транспортных средств категории N₁ (класса I) и
- ii) 1 января 2007 года для транспортных средств категории М, максимальная масса которых превышает 2 500 кг, или транспортных средств категории N₁ (классов II или III),

если Договаривающаяся Сторона, предоставившая официальное утверждение, не уведомляет другие Договаривающиеся Стороны, применяющие настоящие Правила, о том, что официально утвержденный тип транспортного средства соответствует предписаниям настоящих Правил, как это требуется в пункте 11.1.2.2 выше".

Добавление 3, пункт 6.1, изменить следующим образом:

"6.1 Если установлено, что два или более транспортных средств являются источником выбросов, который

- либо отвечает условиям пункта 3.2.3 добавления 4, причем как административный орган, так и завод-изготовитель соглашаются в том, что чрезмерный объем выбросов обусловлен той же причиной,
- либо отвечает условиям пункта 3.2.4 добавления 4, причем административным органом было установлено, что чрезмерный объем выбросов обусловлен той же причиной,

административный орган должен обратиться к заводу-изготовителю с просьбой представить план мер по исправлению положения с целью устранения проблемы несоответствия".

Добавление 4

Пункты 3-3.2 изменить следующим образом (с включением новых сносок 1-3):

- "3. ПРОЦЕДУРА, КОТОРАЯ ДОЛЖНА ИСПОЛЬЗОВАТЬСЯ В СЛУЧАЕ ПРИСУТСТВИЯ В ВЫБОРКЕ ИСТОЧНИКОВ ВЫБРОСОВ¹
- 3.1 При минимальной выборке в размере трех единиц и максимальной выборке, размер которой определяется на основании процедуры, изложенной в пункте 4, из выборки произвольно отбирается транспортное средство и производится измерение уровня выбросов контролируемых загрязняющих веществ на предмет определения того, является ли оно источником выбросов.
- 3.2 Считается, что транспортное средство является источником выбросов, когда выполняются условия, оговоренные либо в пункте 3.2.1, либо в пункте 3.2.2.
- 3.2.1 В случае транспортного средства, тип которого был официально утвержден исходя из предельных значений, указанных на строке А таблицы, приведенной в пункте 5.3.1.4, к источнику выбросов относится транспортное средство, для которого предельное значение применительно к любому контролируемому загрязняющему веществу превышает в 1,2 раза.
- 3.2.2 В случае транспортного средства, тип которого был официально утвержден исходя из предельных значений, указанных на строке В таблицы, приведенной в пункте 5.3.1.4, к источнику выбросов относится транспортное средство, для которого предельное значение применительно к любому контролируемому загрязняющему веществу превышает в 1,5 раза.
- 3.2.3 Конкретный случай транспортного средства, для которого измеренный уровень выбросов применительно к любому контролируемому загрязняющему веществу находится в пределах "промежуточной зоны"².

- 3.2.3.1 Если транспортное средство отвечает условиям настоящего пункта, то должна быть определена причина чрезмерных выбросов, а из выборки произвольно отбирается другое транспортное средство.
- 3.2.3.2 Если условиям настоящего пункта отвечают два или более транспортных средств, то административный орган и завод-изготовитель должны установить, обусловлены ли чрезмерные выбросы от обоих транспортных средств одной и той же причиной.
- 3.2.3.2.1 Если и административный орган и завод-изготовитель соглашаются с тем, что чрезмерный объем выбросов обусловлен той же причиной, то выборка считается неудачной и задействуется план мер по исправлению положения, изложенный в пункте 6 добавления 3.
- 3.2.3.2.2 Если административный орган и завод-изготовитель не могут прийти к согласию относительно будь то причины чрезмерного объема выбросов от отдельного транспортного средства, либо того, являются ли причины в случае двух или более транспортных средств одинаковыми, из выборки произвольно отбирается другое транспортное средство при условии, что размер выборки пока не является максимальным.
- 3.2.3.3 Если выявлено лишь одно транспортное средство, отвечающее условиям настоящего пункта, или если выявлены два или более таких транспортных средств и административный орган и завод-изготовитель соглашаются с тем, что чрезмерный объем выбросов обусловлен различными причинами, из выборки произвольно отбирается другое транспортное средство при условии, что размер выборки пока не является максимальным.
- 3.2.3.4 Если в выборке, размер которой является максимальным, выявлено не более одного транспортного средства, отвечающего предписаниям настоящего пункта, причем чрезмерный объем выбросов обусловлен той же причиной, то выборка считается соответствующей требованиям пункта 3 настоящего добавления.
- 3.2.3.5 Всякий раз, когда первоначальная выборка исчерпывается, к ней добавляется еще одно транспортное средство, которое и отбирается из первоначальной выборки.

- 3.2.3.6 В тех случаях, когда из выборки отбирается другое транспортное средство, в отношении этой выборки, размер которой увеличен, применяется статистическая процедура, изложенная в пункте 4 настоящего добавления.
- 3.2.4 Конкретный случай транспортного средства, для которого измеренный уровень выбросов применительно к любому контролируемому загрязняющему веществу находится в пределах "неприемлемой зоны"³.
- 3.2.4.1 Если транспортное средство отвечает условиям настоящего пункта, то административный орган определяет причину чрезмерных выбросов, а из выборки произвольно отбирается другое транспортное средство.
- 3.2.4.2 Если условиям настоящего пункта отвечают два или более транспортных средств и административный орган устанавливает, что чрезмерный объем выбросов обусловлен той же причиной, то завод-изготовитель уведомляется о том, что выборка считается неудачной, наряду с сообщением оснований для принятия такого решения, и задействуется план мер по исправлению положения, изложенный в пункте 6 добавления 3.
- 3.2.4.3 Если выявлено лишь одно транспортное средство, отвечающее условиям настоящего пункта, или если выявлены два или более таких транспортных средств и административный орган установил, что чрезмерный объем выбросов обусловлен различными причинами, из выборки произвольно отбирается другое транспортное средство при условии, что размер выборки пока не является максимальным.
- 3.2.4.4 Если в выборке, размер которой является максимальным, выявлено не более одного транспортного средства, отвечающего предписаниям настоящего пункта, причем чрезмерный объем выбросов обусловлен той же причиной, то выборка считается соответствующей требованиям пункта 3 настоящего добавления.
- 3.2.4.5 Всякий раз, когда первоначальная выборка исчерпывается, к ней добавляется еще одно транспортное средство, которое и отбирается из первоначальной выборки.

3.2.4.6 В тех случаях, когда из выборки отбирается другое транспортное средство, в отношении этой выборки, размер которой увеличен, применяется статистическая процедура, изложенная в пункте 4 настоящего добавления.

3.2.5 В тех случаях, когда не установлено, что какое-либо транспортное средство относится к числу источников выбросов, из выборки произвольно отбирается другое транспортное средство.

¹ На основании фактических эксплуатационных данных, подлежащих представлению до 31 декабря 2003 года, требования настоящего пункта могут быть пересмотрены с учетом следующего: а) нуждается ли в пересмотре определение источника выброса применительно к транспортным средствам, тип которых был официально утвержден исходя из предельных значений, указанных на строке В таблицы, приведенной в пункте 5.3.1.4; б) требуется ли внесение изменений в процедуру выявления источников выбросов; и с) надлежит ли заменить на определенном этапе процедуру испытания на соответствие эксплуатационным требованиям новой статистической процедурой. В соответствующих случаях будут предложены необходимые поправки.

² Для любого транспортного средства "промежуточная зона" определяется следующим образом. Транспортное средство должно отвечать условиям, оговоренным либо в пункте 3.2.1, либо в пункте 3.2.2, и, кроме того, измеренная величина для того же контролируемого загрязняющего вещества должна быть в 2,5 раза ниже уровня, определяемого на базе изделия, применительно к которому предельное значение для того же контролируемого загрязняющего вещества указано на строке А таблицы, приведенной в пункте 5.3.1.4.

³ Для любого транспортного средства "неприемлемая зона" определяется следующим образом. Измеренная величина для любого контролируемого загрязняющего вещества в 2,5 раза превышает уровень, определяемый на базе изделия, применительно к которому предельное значение для того же контролируемого загрязняющего вещества указано на строке А таблицы, приведенной в пункте 5.3.1.4".

Пункт 4.2 изменить следующим образом:

"4.2 ... используется нижеследующая процедура (см. рис. 4/2 ниже).

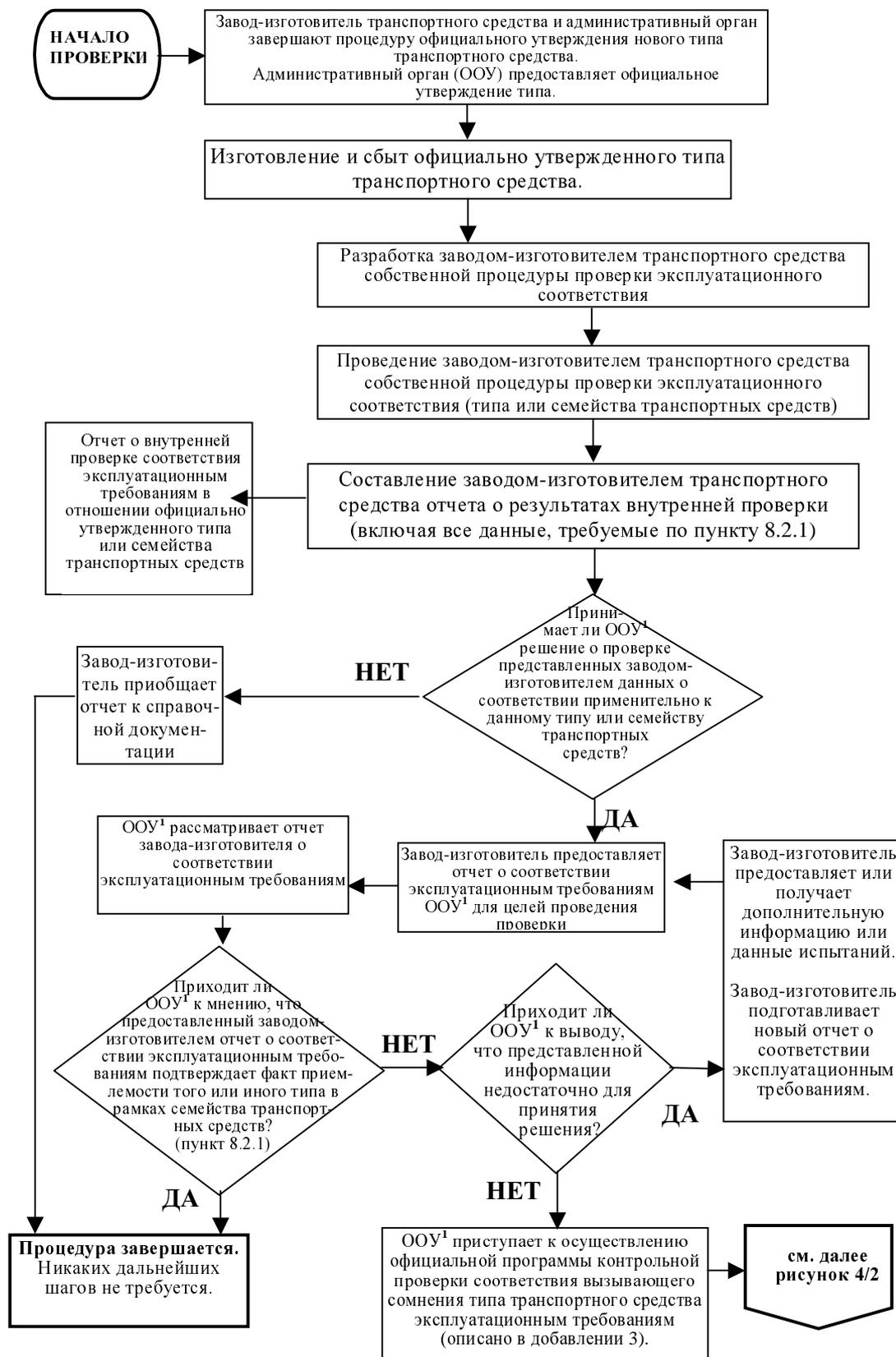
Где:

..."

Включить новый рисунок 4/1 следующего содержания (см. следующую страницу).

"Рисунок 4/1:

Проверка соответствия эксплуатационным требованиям - процедура



¹ В данном случае под ООУ понимается административный орган, предоставивший официальное утверждение типа."

Приложение 1, включить новые пункты 4.2.11.2.7.6-4.2.11.2.7.6.4 следующего содержания:

- "4.2.11.2.7.6 В целях обеспечения возможности для изготовления совместимых с БД-системой запасных или расходуемых в процессе эксплуатации деталей, а также диагностических инструментов и испытательного оборудования заводом-изготовителем транспортного средства должна предоставляться следующая дополнительная информация, за исключением информации такого рода, на которую распространяются положения закона о защите интеллектуальной собственности или которая относится к категории специализированного "ноу-хау" завода-изготовителя или поставщика (поставщиков) комплексного оборудования.
- 4.2.11.2.7.6.1 Описание типа и число циклов предварительной подготовки, используемых для целей первоначального официального утверждения типа транспортного средства.
- 4.2.11.2.7.6.2 Описание типа демонстрационного цикла БДС, используемого для целей первоначального официального утверждения типа транспортного средства, применительно к элементу, контролируемому БД-системой.
- 4.2.11.2.7.6.3 Всеобъемлющее описание всех подлежащих контролю элементов с указанием метода выявления неисправности и приведения в действие ИН (установленное число ездовых циклов или статистический метод), включая перечень соответствующих вторичных параметров, подлежащих контролю применительно к каждому элементу, контролируемому БД-системой. Перечень всех кодовых обозначений для выходных сигналов БДС, а также используемый формат (с пояснением по каждому из них) применительно к отдельным элементам трансмиссии, имеющим отношение к выбросам, и отдельным элементам, не имеющим отношения к выбросам, когда для определения момента приведения в действие ИН используется функция контроля за соответствующим элементом. В частности, необходимо представить максимально исчерпывающие пояснения по данным в отношении эксплуатационного испытания \$05 за номером \$21 для "стоп-кадра" и по данным в отношении эксплуатационного испытания \$06. В случае тех типов транспортных средств, которые оснащены интерфейсом данных в соответствии со

стандартом ИСО 15765-4 "Дорожные транспортные средства - Диагностика на контрольном сетевом участке (КСУ) - Часть 4: Требования к системам, имеющим отношение к выбросам", необходимо представить максимально исчерпывающие пояснения по данным в отношении эксплуатационного испытания \$06 за номером \$00 для "стоп-кадра" применительно к каждой контрольной позиции БДС.

4.2.11.2.7.6.4 Информацию, требуемую по настоящему пункту, можно, в частности, свести к нижеследующей таблице, которая приобщается к настоящему приложению:

Элемент	Кодовое обозначение неисправности	Метод контроля	Критерии выявления неисправности	Критерии приведения в действие ИН	Вторичные параметры	Предварительная подготовка	Демонстрационное испытание
Каталитический нейтрализатор	P0420	Сигналы кислородных датчиков 1 и 2	Расхождение между сигналами датчика 1 и датчика 2	3-й цикл	Число оборотов двигателя, нагрузка на двигатель, режим А/Р, температура каталитического нейтрализатора	Два цикла для испытания типа I	Тип I

Приложение 2,

Включить новый пункт 18 следующего содержания:

"18. Марка и тип каталитического нейтрализатора (каталитических нейтрализаторов), перечисленных в пункте 4.2.11.2.1 приложения 1 к настоящим Правилам".

Пункты 18-21 (прежние) пронумеровать как пункты 19-22.

Включить новое добавление 1 следующего содержания:

"Приложение 2 - Добавление 1

ИНФОРМАЦИЯ, КАСАЮЩАЯСЯ БДС

Как отмечается в пункте 4.2.11.2.7.6 информационного документа, приводимого в приложении 1 к настоящим Правилам, в целях обеспечения возможности для изготовления совместимых с БД-системой запасных или расходуемых в процессе эксплуатации деталей, а также диагностических инструментов и испытательного оборудования заводом-изготовителем транспортного средства предоставляется

информация, указанная в настоящем добавлении. Завод-изготовитель транспортного средства не обязан предоставлять информацию такого рода, на которую распространяются положения закона о защите интеллектуальной собственности или которая относится к категории специализированного "ноу-хау" завода-изготовителя или поставщика (поставщиков) комплексного оборудования.

По соответствующей просьбе информация, указанная в настоящем добавлении, предоставляется на недискриминационной основе в распоряжение любого заинтересованного завода-изготовителя деталей, диагностических инструментов и испытательного оборудования.

1. Описание типа и число циклов предварительной подготовки, используемых для целей первоначального официального утверждения типа транспортного средства.
2. Описание типа демонстрационного цикла БДС, используемого для целей первоначального официального утверждения типа транспортного средства, применительно к элементу, контролируемому БД-системой.
3. Всеобъемлющее описание всех подлежащих контролю элементов с указанием метода выявления неисправности и приведения в действие ИН (установленное число ездовых циклов или статистический метод), включая перечень соответствующих вторичных параметров, подлежащих контролю применительно к каждому элементу, контролируемому БД-системой. Перечень всех кодовых обозначений для выходных сигналов БДС, а также используемый формат (с пояснением по каждому из них) применительно к отдельным элементам трансмиссии, имеющим отношение к выбросам, и отдельным элементам, не имеющим отношения к выбросам, когда для определения момента приведения в действие ИН используется функция контроля за соответствующим элементом. В частности, необходимо представить максимально исчерпывающие пояснения по данным в отношении эксплуатационного испытания \$05 за номером \$21 для "стоп-кадра" и по данным в отношении эксплуатационного испытания \$06. В случае тех типов транспортных средств, которые оснащены интерфейсом данных в соответствии со стандартом ИСО 15765-4 "Дорожные транспортные средства - Диагностика на контрольном сетевом участке (КСУ) - Часть 4: Требования к системам, имеющим отношение к выбросам", необходимо представить максимально исчерпывающие пояснения по данным в отношении эксплуатационного испытания \$06 за номером \$00 для "стоп-кадра" применительно к каждой контрольной позиции БДС.

Данную информацию свести к нижеследующей таблице:

Элемент	Кодовое обозначение неисправности	Метод контроля	Критерии выявления неисправности	Критерии приведения в действие ИН	Вторичные параметры	Предварительная подготовка	Демонстрационное испытание
Каталитический нейтрализатор	P0420	Сигналы кислородных датчиков 1 и 2	Расхождение между сигналами датчика 1 и датчика 2	3-й цикл	Число оборотов двигателя, нагрузка на двигатель, режим А/Ф, температура каталитического нейтрализатора	Два цикла для испытания типа I	Тип I

Приложение 4

Включить новый пункт 2.3.5 следующего содержания:

"2.3.5 По просьбе завода-изготовителя для типа транспортного средства, в случае которого число оборотов холостого хода двигателя превышало бы число оборотов двигателя во время 5, 12 и 24 операций простого городского цикла (Первая часть), предшествующая операция могла бы производиться с выключенным сцеплением".

Пункт 3.2 изменить следующим образом:

"3.2 Топливо

При испытании транспортного средства исходя из предельных значений выбросов, указанных на строке А таблицы, приведенной в пункте 5.3.1.4 настоящих Правил, соответствующее эталонное топливо должно отвечать спецификациям, приведенным в пункте 1 приложения 10, либо - в случае газообразного эталонного топлива - в пункте 1.1.1 или в пункте 1.2 приложения 10а.

При испытании транспортного средства исходя из предельных значений выбросов, указанных на строке В таблицы, приведенной в пункте 5.3.1.4 настоящих Правил, соответствующее эталонное топливо должно отвечать спецификациям, приведенным в пункте 2 приложения 10, либо - в случае газообразного эталонного топлива - в пункте 1.1.2 или в пункте 1.2 приложения 10а".

В таблице 1.2 добавления 1 в колонке "Ускорение (м/с²)" для операции № 23 исправить значение "-0,86" на "-0,99", а в колонке "Скорость (км/ч)" для операции № 23 исправить значение "32-10" на "35-10".

Приложение 8, пункт 3.4.1, изменить следующим образом:

"3.4.1 Используемое в ходе испытания топливо должно отвечать спецификациям, приведенным в пункте 3 приложения 10".

Приложение 10 изменить следующим образом (см. нижеследующие страницы):

"1. ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЭТАЛОННОМУ ТОПЛИВУ ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ С УЧЕТОМ ПРЕДЕЛЬНЫХ ЗНАЧЕНИЙ ВЫБРОСОВ, УКАЗАННЫХ В ПОЗИЦИИ А ТАБЛИЦЫ, ПРИВОДИМОЙ В ПУНКТЕ 5.3.1.4 - ИСПЫТАНИЕ ТИПА I

1.1 ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ЭТАЛОННОГО ТОПЛИВА, ПРИМЕНЯЕМОГО ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОСНАЩЕННЫХ ДВИГАТЕЛЕМ С ПРИНУДИТЕЛЬНЫМ ЗАЖИГАНИЕМ

Тип: Неэтилированный бензин

Параметр	Единица	Пределы ¹		Метод испытания
		Мин.	Макс.	
Теоретическое октановое число (ТОЧ)		95,0	-	EN 25164
Моторное октановое число (МОЧ)		85,0	-	EN 25163
Плотность при 15°C	кг/м ³	748	762	ISO 3675
Давление пара по Рейду	кПа	56,0	60,0	EN 12
Перегонка:				
– начальная точка кипения	°C	24	40	EN-ISO 3405
– испарение при 100°C	% объема	49,0	57,0	EN-ISO 3405
– испарение при 150°C	% объема	81,0	87,0	EN-ISO 3405
– конечная точка кипения	°C	190	215	EN-ISO 3405
Осадок	% объема	-	2	EN-ISO 3405
Анализ углеводородов:				
– олефины	% объема	-	10	ASTM D 1319
– ароматические масла	% объема	28,0	40,0	ASTM D 1319
– бензол	% объема	-	1,0	EN 12177
– предельные углеводороды	% объема	-	остаток	ASTM D 1319
Соотношение углерода и водорода		сообщ.	сообщ.	
Период всасывания ²	мин.	480	-	EN-ISO 7536
Содержание кислорода	% массы	-	2,3	EN 1601

Параметр	Единица	Пределы ¹		Метод испытания
		Мин.	Макс.	
Растворенные смолы	мг/мл	-	0,04	EN-ISO 6246
Содержание серы ³	мг/кг	-	100	EN-ISO/ DIS 14596
Окисление меди по классу I		-	1	EN-ISO 2160
Содержание свинца	мг/л	-	5	EN 237
Содержание фосфора	мг/л	-	1,3	ASTM D 3231

¹ Значения, указанные в технических требованиях, являются "истинными значениями". При определении предельных значений были использованы условия стандарта ISO 4259 "Нефтепродукты: определение и применение точных данных о методах испытания", а при установлении минимальной величины принималась во внимание минимальная разница в 2R выше нулевого значения; при установлении максимального и минимального значений минимальная разница между этими величинами составляет 4R (R – воспроизводимость).

Независимо от этой системы измерения, которая необходима по техническим причинам, производителю топлива следует, тем не менее, стремиться к нулевому значению в том случае, если предусмотренное максимальное значение равняется 2R, и к среднему значению в том случае, если существуют максимальный и минимальный пределы. Если необходимо выяснить вопрос о том, соответствует ли топливо техническим требованиям, то следует применять условия стандарта ISO 4259.

² Топливо может содержать антиокислители и дезактиваторы металлов, обычно используемые для стабилизации циркулирующих потоков бензина на нефтеперерабатывающих заводах, но не должно содержать никаких детергентов/диспергаторов и масел селективной очистки.

³ Должно быть указано фактическое содержание серы в топливе, используемом для проведения испытаний типа I.

1.2 ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ЭТАЛОННОГО ТОПЛИВА, ПРИМЕНЯЕМОГО ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОСНАЩЕННЫХ ДИЗЕЛЬНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ

Тип: Дизельное топливо

Параметр	Единица	Пределы ¹		Метод испытания
		Мин.	Макс.	
Цетановое число ²		52,0	54,0	EN-ISO 5165
Плотность при 15°C	кг/м ³	833	837	EN-ISO 3675
Перегонка: – 50%	°C	245	–	EN-ISO 3405

Параметр	Единица	Пределы ¹		Метод испытания
		Мин.	Макс.	
– 95%	°С	345	350	EN-ISO 3405
– конечная точка кипения	°С	–	370	EN-ISO 3405
Точка воспламенения	°С	55	–	EN 22719
Точка закупорки холодного фильтра (ТЗХФ)	°С	–	–5	EN 116
Вязкость при 40°С	мм ² /с	2,5	3,5	EN-ISO 3104
Полициклические ароматические углеводороды	% массы	3	6,0	IP 391
Содержание серы ³	мг/кг	–	300	EN-ISO/DIS 14596
Окисление меди		–	1	EN-ISO 2160
Углеродистый остаток по Конрадсону (10%)	% массы	–	0,2	EN-ISO 10370
Содержание золы	% массы	–	0,01	EN-ISO 6245
Содержание воды	% массы	–	0,02	EN-ISO 12937
Число нейтрализации (сильная кислота)	мг КОН/г	–	0,02	ASTM D 974-95
Стойкость к окислению ⁴	мг/мл	–	0,025	EN-ISO 12205
Разрабатываемый новый и более эффективный метод определения содержания полициклических ароматических углеводородов	% массы	–	–	EN 12916

¹ Значения, указанные в технических требованиях, являются "истинными значениями". При определении предельных значений были использованы условия стандарта ISO 4259 "Нефтепродукты: определение и применение точных данных о методах испытания", а при установлении минимальной величины принималась во внимание минимальная разница в 2R выше нуля; при установлении максимального и минимального значений минимальная разница между этими величинами составляет 4R (R – воспроизводимость).

Независимо от этой системы измерения, которая необходима по техническим причинам, производителю топлива следует, тем не менее, стремиться к нулевому значению в том случае, если предусмотренное максимальное значение равняется 2R, и к среднему значению в том случае, если существуют максимальный и минимальный пределы. Если необходимо выяснить вопрос о том, соответствует ли топливо техническим требованиям, то следует применять условия стандарта ISO 4259.

² Интервал, указанный для цетанового числа, не согласуется с требованием о минимальном интервале 4R. Однако при возникновении спора между поставщиком и потребителем топлива могут применяться условия стандарта ISO 4259 для урегулирования таких споров при условии проведения достаточного числа измерений с целью получения результата необходимой точности, т. к. подобная процедура является более надежной, чем однократное измерение.

³ Должно указываться фактическое содержание серы в топливе, используемом для проведенных испытаний типа I.

⁴ Хотя стойкость к окислению контролируется, вполне вероятно, что срок годности продукта будет ограничен. Следует консультироваться с поставщиками по вопросам, касающимся условий хранения и срока годности.

2. ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЭТАЛОННОМУ ТОПЛИВУ ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ С УЧЕТОМ ПРЕДЕЛЬНЫХ ЗНАЧЕНИЙ ВЫБРОСОВ, УКАЗАННЫХ В ПОЗИЦИИ В ТАБЛИЦЫ, ПРИВОДИМОЙ В ПУНКТЕ 5.3.1.4 - ИСПЫТАНИЕ ТИПА I

2.1 ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ЭТАЛОННОГО ТОПЛИВА, ПРИМЕНЯЕМОГО ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОСНАЩЕННЫХ ДВИГАТЕЛЕМ С ПРИНУДИТЕЛЬНЫМ ЗАЖИГАНИЕМ

Тип: Неэтилированный бензин

Параметр	Единица	Пределы ¹		Метод испытания
		Мин.	Макс.	
Теоретическое октановое число (ТОЧ)		95,0	-	EN 25164
Моторное октановое число (МОЧ)		85,0	-	EN 25163
Плотность при 15°C	кг/м ³	740	754	ISO 3675
Давление пара по Рейду	кПа	56,0	60,0	PrEN ISO 13016-1 (DVPE)
Перегонка:				
– испарение при 70°C	% объема	24,0	40	EN-ISO 3405
– испарение при 100°C	% объема	50,0	58,0	EN-ISO 3405
– испарение при 150°C	% объема	83,0	89,0	EN-ISO 3405
– конечная точка кипения	°C	190	210	EN-ISO 3405
Осадок	% объема	-	2,0	EN-ISO 3405
Анализ углеводородов:				
– олефины	% объема	-	10,0	ASTM D 1319
– ароматические масла	% объема	29,0	35,0	ASTM D 1319
– предельные углеводороды	% объема	сообщ.		ASTM D 1319
– бензол	% объема	-	1,0	pr.EN 12177
Соотношение углерода и водорода		сообщ.		
Период всасывания ²	мин.	480	-	EN-ISO 7536
Содержание кислорода	% массы	-	1,0	EN 1601
Растворенные смолы	мг/мл	-	0,04	EN-ISO 6246

Параметр	Единица	Пределы ¹		Метод испытания
		Мин.	Макс.	
Содержание серы ³	мг/кг	-	10	ASTM D 5453
Окисление меди		-	класс 1	EN-ISO 2160
Содержание свинца	мг/л	-	5	EN 237
Содержание фосфора	мг/л	-	1,3	ASTM D 3231

¹ Значения, указанные в технических требованиях, являются "истинными значениями". При определении предельных значений были использованы условия стандарта ISO 4259 "Нефтепродукты: определение и применение точных данных о методах испытания", а при установлении минимальной величины принималась во внимание минимальная разница в 2R выше нулевого значения; при установлении максимального и минимального значений минимальная разница между этими величинами составляет 4R (R – воспроизводимость).

Независимо от этой системы измерения, которая необходима по техническим причинам, производителю топлива следует, тем не менее, стремиться к нулевому значению в том случае, если предусмотренное максимальное значение равняется 2R, и к среднему значению в том случае, если существуют максимальный и минимальный пределы. Если необходимо выяснить вопрос о том, соответствует ли топливо техническим требованиям, то следует применять условия стандарта ISO 4259.

² Топливо может содержать антиокислители и дезактиваторы металлов, обычно используемые для стабилизации циркулирующих потоков бензина на нефтеперерабатывающих заводах, но не должно содержать никаких детергентов/диспергаторов и масел селективной очистки.

³ Должно быть указано фактическое содержание серы в топливе, используемом для проведения испытаний типа I.

2.2 ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ЭТАЛОННОГО ТОПЛИВА, ПРИМЕНЯЕМОГО ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОСНАЩЕННЫХ ДИЗЕЛЬНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ

Тип: Дизельное топливо

Параметр	Единица	Пределы ¹		Метод испытания
		Мин.	Макс.	
Цетановое число ²		52,0	54,0	EN-ISO 5165
Плотность при 15°C	кг/м ³	833	837	EN-ISO 3675
Перегонка: – 50%	°C	245	–	EN-ISO 3405

Параметр	Единица	Пределы ¹		Метод испытания
		Мин.	Макс.	
– 95%	°C	345	350	EN-ISO 3405
– конечная точка кипения	°C	–	370	EN-ISO 3405
Точка воспламенения	°C	55	–	EN 22719
Точка закупорки холодного фильтра (ТЗХФ)	°C	–	–5	EN 116
Вязкость при 40°C	мм ² /с	2,3	3,3	EN-ISO 3104
Полициклические ароматические углеводороды	% массы	3	6,0	IP 391
Содержание серы ³	мг/кг	–	10	ASTM D 5453
Окисление меди		–	Класс 1	EN-ISO 2160
Углеродистый остаток по Конрадсону (10%)	% массы	–	0,2	EN-ISO 10370
Содержание золы	% массы	–	0,01	EN-ISO 6245
Содержание воды	% массы	–	0,02	EN-ISO 12937
Число нейтрализации (сильная кислота)	мг КОН/г	–	0,02	ASTM D 974
Стойкость к окислению ⁴	мг/мл	–	0,025	EN-ISO 12205
Смазывающая способность (износ КШМ высокооборотного поршневого двигателя при 60°C)	мкм	–	400	CEC F-06-A-96
ПРИСАДКИ	запрещены			

¹ Значения, указанные в технических требованиях, являются "истинными значениями". При определении предельных значений были использованы условия стандарта ISO 4259 "Нефтепродукты: определение и применение точных данных о методах испытания", а при установлении минимальной величины принималась во внимание минимальная разница в 2R выше нуля; при установлении максимального и минимального значений минимальная разница между этими величинами составляет 4R (R – воспроизводимость).

Независимо от этой системы измерения, которая необходима по техническим причинам, производителю топлива следует, тем не менее, стремиться к нулевому значению в том случае, если предусмотренное максимальное значение равняется 2R, и к среднему значению в том случае, если существуют максимальный и минимальный пределы. Если необходимо выяснить вопрос о том, соответствует ли топливо техническим требованиям, то следует применять условия стандарта ISO 4259.

² Интервал, указанный для цетанового числа, не согласуется с требованием о минимальном интервале 4R. Однако при возникновении спора между поставщиком и потребителем топлива могут применяться условия стандарта ISO 4259 для

урегулирования таких споров при условии проведения достаточного числа измерений с целью получения результата необходимой точности, так как подобная процедура является более надежной, чем однократное измерение.

³ Должно указываться фактическое содержание серы в топливе, используемом для проведения испытаний типа I.

⁴ Хотя стойкость к окислению контролируется, вполне вероятно, что срок годности продукта будет ограничен. Следует консультироваться с поставщиками по вопросам, касающимся условий хранения и срока годности.

3. ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЭТАЛОННОМУ ТОПЛИВУ, ПРИМЕНЯЕМОМУ ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОСНАЩЕННЫХ ДВИГАТЕЛЕМ С ПРИНУДИТЕЛЬНЫМ ЗАЖИГАНИЕМ, ПРИ НИЗКОЙ ТЕМПЕРАТУРЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ - ИСПЫТАНИЕ ТИПА VI

Тип: Неэтилированный бензин

Параметр	Единица	Пределы ¹		Метод испытания
		Мин.	Макс.	
Теоретическое октановое число (ТОЧ)		95,0	–	EN 25164
Моторное октановое число (МОЧ)		85,0	–	EN 25163
Плотность при 15°C	кг/м ³	740	754	ISO 3675
Давление пара по Рейду	кПа	56,0	95,0	EN ISO 13016-1 (DVPE)
Перегонка:				
– испарение при 70°C	% объема	24,0	40,0	EN-ISO 3405
– испарение при 100°C	% объема	50,0	58,0	EN-ISO 3405
– испарение при 150°C	% объема	83,0	89,0	EN-ISO 3405
– конечная точка кипения	°C	190	210	EN-ISO 3405
Осадок	% объема	–	2,0	EN-ISO 3405
Анализ углеводородов:				
– олефины	% объема	–	10,0	ASTM D 1319
– ароматические масла	% объема	29,0	35,0	ASTM D 1319
– предельные углеводороды	% объема	Сообщ.		ASTM D 1319
– бензол	% объема	–	1,0	EN 12177
Соотношение углеводорода и водорода		Сообщ.		
Период всасывания ²	мин.	480	–	EN-ISO 7536
Содержание кислорода	% массы	–	1,0	EN 1601
Растворенные смолы	мг/мл	–	0,04	EN-ISO 6246
Содержание серы ³	мг/кг	–	10	ASTM D 5453
Окисление меди		–	Класс 1	EN-ISO 2160
Содержание свинца	мг/л	–	5	EN 237
Содержание фосфора	мг/л	–	1,3	ASTM D 3231

¹ Значения, указанные в технических требованиях, являются "истинными значениями". При определении предельных значений были использованы условия стандарта ISO 4259 "Нефтепродукты: определение и применение точных данных о методах испытания", а при установлении минимальной величины принималась во внимание минимальная разница в 2R выше нулевого значения; при установлении максимального и минимального значений минимальная разница между этими величинами составляет 4R (R – воспроизводимость).

Независимо от этой системы измерения, которая необходима по техническим причинам, производителю топлива следует, тем не менее, стремиться к нулевому значению в том случае, если предусмотренное максимальное значение равняется 2R, и к среднему значению в том случае, если существуют максимальный и минимальный пределы. Если необходимо выяснить вопрос о том, соответствует ли топливо техническим требованиям, то следует применять условия стандарта ISO 4259.

² Топливо может содержать антиокислители и дезактиваторы металла, обычно используемые для стабилизации циркулирующих потоков бензина на нефтеперерабатывающих заводах, но не должно содержать добавок детергентов/диспергаторов и масел селективной очистки.

³ Должно указываться фактическое содержание серы в топливе, используемом для проведения испытания типа VI".

Приложение 10а изменить следующим образом:

"1. ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ГАЗООБРАЗНОМУ ЭТАЛОННОМУ ТОПЛИВУ

1.1 ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СНГ, ИСПОЛЬЗУЕМОГО В КАЧЕСТВЕ ЭТАЛОННОГО ТОПЛИВА

1.1.1 ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СНГ, ИСПОЛЬЗУЕМОГО В КАЧЕСТВЕ ЭТАЛОННОГО ТОПЛИВА И ПРИМЕНЯЕМОГО ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ С УЧЕТОМ ПРЕДЕЛЬНЫХ ЗНАЧЕНИЙ ВЫБРОСОВ, УКАЗАННЫХ В ПОЗИЦИИ А ТАБЛИЦЫ, ПРИВОДИМОЙ В ПУНКТЕ 5.3.1.4 - ИСПЫТАНИЕ ТИПА I

Параметр	Единица	Топливо А	Топливо В	Метод испытания
<i>Состав:</i>	% объема			ISO 7941
Содержание C ₃	% объема	30 ± 2	85 ± 2	
Содержание C ₄	% объема	остаток	остаток	
<C ₃ , >C ₄	% объема	макс. 2	макс. 2	
Олефины	% объема	макс. 12	макс. 15	

Параметр	Единица	Топливо А	Топливо В	Метод испытания
Осадок, образовавшийся в результате испарения	мг/кг	макс. 50	макс. 50	ISO 13757
Содержание воды при 0°C		отсутствует	отсутствует	визуальная проверка
Общее содержание серы	мг/кг	макс. 50	макс. 50	EN 24260
Сероводород		отсутствует	отсутствует	ISO 8819
Окисление медной пластины	классификация	класс 1	класс 1	ISO 6251 ¹
Запах		характерный	характерный	
Моторное октановое число		мин. 89	мин. 89	EN 589 Приложение В

¹ Данный метод, возможно, не позволит точно определить присутствие коррозионных материалов, если в отобранной пробе содержатся ингибиторы коррозии или другие химикаты, снижающие коррозионную активность пробы по отношению к меди. По этой причине добавлять такие соединения с той целью, чтобы лишь обойти требования данного метода испытания, запрещается.

1.1.2 ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СНГ, ИСПОЛЬЗУЕМОГО В КАЧЕСТВЕ ЭТАЛОННОГО ТОПЛИВА И ПРИМЕНЯЕМОГО ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ С УЧЕТОМ ПРЕДЕЛЬНЫХ ЗНАЧЕНИЙ ВЫБРОСОВ, УКАЗАННЫХ В ПОЗИЦИИ В ТАБЛИЦЫ, ПРИВОДИМОЙ В ПУНКТЕ 5.3.1.4 - ИСПЫТАНИЕ ТИПА I

Параметр	Единица	Топливо А	Топливо В	Метод испытания
<i>Состав:</i>	% объема			ISO 7941
Содержание C ₃	% объема	30 ± 2	85 ± 2	
Содержание C ₄	% объема	остаток	остаток	
<C ₃ , >C ₄	% объема	макс. 2	макс. 2	
Олефины	% объема	макс. 12	макс. 15	
Осадок, образовавшийся в результате испарения	мг/кг	макс. 50	макс. 50	ISO 13757
Содержание воды при 0°C		отсутствует	отсутствует	визуальная проверка
Общее содержание серы	мг/кг	макс. 10	макс. 10	EN 24260

Параметр	Единица	Топливо А	Топливо В	Метод испытания
Сероводород		отсутствует	отсутствует	ISO 8819
Окисление медной пластины	классификация	класс 1	класс 1	ISO 6251 ¹
Запах		характерный	характерный	
Моторное октановое число		мин. 89	мин. 89	EN 589 Приложение В

¹ Данный метод, возможно, не позволит точно определить присутствие коррозионных материалов, если в отобранной пробе содержатся ингибиторы коррозии или другие химикаты, снижающие коррозионную активность пробы по отношению к меди. По этой причине добавлять такие соединения с той целью, чтобы лишь обойти требования данного метода испытания, запрещается.

1.2 ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПГ, ИСПОЛЬЗУЕМОГО В КАЧЕСТВЕ ЭТАЛОННОГО ТОПЛИВА

Характеристики	Единицы	Основа	Пределы		Метод испытания
			Мин.	Макс.	
Эталонное топливо G₂₀					
<i>Состав:</i>					
Метан	% моля	100	99	100	ISO 6974
Остаток ¹	% моля	–	–	1	ISO 6974
N ₂	% моля				ISO 6974
Содержание серы	мг/м ^{3 2}	–	–	10	ISO 6326-5
Коэффициент Воббе (нетто)	МДж/м ^{3 3}	48,2	47,2	49,2	
Эталонное топливо G₂₅					
<i>Состав:</i>					
Метан	% моля	86	84	88	ISO 6974
Остаток ¹	% моля	–	–	1	ISO 6974
N ₂	% моля	14	12	16	ISO 6974
Содержание серы	мг/м ^{3 2}	–	–	10	ISO 6326-5
Коэффициент Воббе (нетто)	МДж/м ^{3 3}	39,4	38,2	40,6	

¹ Инертный (в отличие от N₂) + C₂ + C₂₊.

² Значение, определяемое при 293,2 К (20°C) и 101,3 кПа.

³ Значение, определяемое при 273,2 К (0°C) и 101,3 кПа".

Приложение 11

Пункт 2.6 изменить следующим образом:

"2.6 под "неисправностью" подразумевается сбой в работе имеющих отношение к выбросам элемента или системы, который влечет за собой превышение предельных значений выбросов, указанных в пункте 3.3.2, либо если БД-система не отвечает основным требованиям по контролю, предусмотренным настоящим приложением".

Пункт 3.3.3.4 изменить следующим образом:

"3.3.3.4 при работе на выбранном топливе - другими элементами системы или системами контроля за выбросами либо элементами или системами трансмиссии, имеющими отношение к выбросам, соединенными с компьютером, сбой в работе которого может привести к превышению предельных значений выбросов выхлопных газов, указанных в пункте 3.3.2".

Пункт 3.5.2 изменить следующим образом:

"3.5.2 Если требуется проведение более двух циклов предварительной подготовки для введения в действие ИН, то завод-изготовитель в обязательном порядке предоставляет данные и/или результаты инженерной оценки, которые надлежащим образом подтверждают, что система контроля позволяет столь же эффективно и своевременно выявлять ухудшения в работе различных элементов. Применения методик, предусматривающих проведение в среднем более десяти ездовых циклов для введения в действие ИН, не допускается. ИН должен также приводиться в действие каждый раз, когда органы управления двигателя вводятся в постоянный режим работы, в котором устраняются неисправности, связанные с выбросами, при превышении предельных значений выбросов, указанных в пункте 3.3.2, либо если БД-система не отвечает основным требованиям по контролю, предусмотренным в пунктах 3.3.3 или 3.3.4 настоящего приложения. ИН должен функционировать в четко выраженном режиме предупреждения, например при помощи мигающего светового сигнала, в любой период, в течение которого происходит пропуск зажигания в двигателе в такой

степени, что это может привести к повреждению каталитического нейтрализатора, с учетом указаний завода-изготовителя. ИН должен также приводиться в действие при повороте ключа в замке зажигания транспортного средства перед автоматическим запуском двигателя или запуском его при помощи пусковой рукоятки и отключаться после запуска двигателя, если не было выявлено никаких неисправностей".

Пункт 3.6 изменить следующим образом:

"3.6 БД-система должна регистрировать код(ы) неисправностей, указывающий (ие) на состояние системы контроля за выбросами. Для правильного определения рабочего состояния функционирующих систем контроля за выбросами, а также тех систем контроля за выбросами, которые требуют всесторонней оценки последующего функционирования транспортного средства, должны использоваться отдельные коды состояния. Если ИН приводится в действие при ухудшении функционирования или неисправности либо в постоянном режиме работы, в котором производится устранение неисправности, то должна вводиться программа, позволяющая определять тип неисправности. Ввод программы выявления неисправностей должен также производиться в случаях, указанных в пунктах 3.3.3.5 и 3.3.4.5 настоящего приложения".

Включить новые пункты 3.9-3.9.1 следующего содержания:

- "3.9 Транспортные средства, работающие на двух видах газового топлива
- 3.9.1 Для транспортных средств, работающих на двух видах газового топлива, процедуры:
- приведения в действие индикатора неисправностей (ИН) (см. пункт 3.5 настоящего приложения);
 - введения программы выявления неисправностей (см. пункт 3.6 настоящего приложения);
 - отключения ИН (см. пункт 3.7 настоящего приложения); и
 - стирания программы выявления неисправностей (см. пункт 3.8 настоящего приложения)

должны осуществляться по отдельности в случаях, когда транспортное средство работает на бензине или на газе. Когда транспортное средство работает на бензине, на результате любой из вышеуказанных процедур не должен сказываться режим работы транспортного средства на газе. Когда транспортное средство работает на газе, на результате любой из вышеуказанных процедур не должен сказываться режим работы транспортного средства на бензине.

Независимо от данного предписания код состояния (описанный в пункте 3.6 настоящего приложения) должен отражать всестороннюю оценку систем контроля применительно к обоим типам топлива (бензин и газ) после всесторонней оценки систем контроля применительно к одному из типов топлива".

Пункт 4.4 изменить следующим образом:

"4.4 До официального утверждения по типу конструкции или во время этого утверждения не допускается никаких недостатков, выражающихся в несоблюдении предписаний пункта 6.5, кроме требований пункта 6.5.3.4 добавления 1 к настоящему приложению. Положения настоящего пункта не применяются к транспортным средствам, работающим на двух видах газового топлива".

Пункты 4.5-4.5.2 изменить следующим образом:

"4.5 Транспортные средства, работающие на двух видах газового топлива

4.5.1 Независимо от предписаний пункта 3.9.1 и при наличии просьбы завода-изготовителя административный орган принимает указанные ниже недостатки как отвечающие предписаниям настоящего приложения для целей официального утверждения транспортных средств, работающих на двух видах газового топлива, по типу конструкции:

- стирание программы выявления неисправностей, информации о пройденном расстоянии и моментальной информации "стоп-кадр" после 40 циклов прогрева, независимо от используемого в настоящий момент топлива;

- приведение в действие ИН в отношении обоих типов топлива (бензин и газ) после выявления неисправностей применительно к одному из типов топлива;
- отключение ИН после осуществления трех последующих ездовых циклов подряд без выявления неисправности, независимо от используемого в настоящий момент топлива;
- использование двух кодов состояния, по одному для каждого типа топлива.

Завод-изготовитель может обратиться с просьбой разрешить выбор других вариантов, и административный орган может по своему усмотрению разрешить использование других вариантов.

4.5.2

Независимо от предписаний пункта 6.6 добавления 1 к настоящему приложению и при наличии просьбы завода-изготовителя орган, предоставляющий официальные утверждения по типу, принимает указанные ниже недостатки как отвечающие предписаниям настоящего приложения для целей оценки и передачи диагностических сигналов:

- передача диагностических сигналов в отношении используемого в настоящее время топлива на единственный адрес источника;
- оценка одного пакета диагностических сигналов в отношении обоих видов топлива (соответствующих оценке топлива для транспортных средств, работающих только на газе, и независимо от используемого в данный момент топлива);
- выбор одного пакета диагностических сигналов (касающихся одного из двух видов топлива) путем установки в соответствующее положение переключателя топлива;
- оценка и передача одного пакета диагностических сигналов в отношении обоих видов топлива в компьютер системы питания вне зависимости от используемого топлива. Компьютер системы газопитания будет производить оценку и передачу диагностических сигналов, касающихся системы газопитания, и в нем будет храниться касающаяся топлива информация.

Завод-изготовитель может обратиться с просьбой разрешить выбор других вариантов, и предоставляющий официальное утверждение типа орган может по своему усмотрению разрешить использование других вариантов".

Включить новые пункты 4.6-4.6.2 следующего содержания:

- "4.6 Продолжительность существования недостатков
- 4.6.1 Любой недостаток может сохраняться в течение двух лет после даты официального утверждения по типу конструкции транспортного средства при условии, что не может быть надлежащим образом доказано, что для исправления данного недостатка потребуются существенные изменения оборудования транспортного средства и дополнительный период освоения, превышающий два года. В таком случае период сохранения недостатка может быть продлен не более чем до трех лет.
- 4.6.1.1 В случае транспортных средств, работающих на двух видах газового топлива, любой недостаток, допускаемый в соответствии с пунктом 4.5, может сохраняться в течение трех лет после даты официального утверждения по типу конструкции транспортного средства при условии, что не может быть надлежащим образом доказано, что для исправления данного недостатка потребуются существенные изменения оборудования транспортного средства и дополнительный период освоения, превышающий три года. В таком случае период сохранения недостатка может быть продлен не более чем до четырех лет.
- 4.6.2 Завод-изготовитель может обратиться с просьбой о том, чтобы соответствующий административный орган дал разрешение на сохранение недостатка ретроактивно, если такой недостаток обнаружен после первоначального официального утверждения по типу конструкции. В этом случае данный недостаток может сохраняться в течение двух лет после даты уведомления административного органа, при условии, что не может быть надлежащим образом доказано, что для исправления данного недостатка потребуются существенные изменения оборудования транспортного средства и дополнительный период освоения, превышающий два года. В таком случае период сохранения недостатка может быть продлен не более чем до трех лет".

Пункт 4.6 (прежний) пронумеровать как пункт 4.7.

Включить новые пункты 5-5.2.3 следующего содержания:

- "5. ДОСТУП К БД-ИНФОРМАЦИИ
- 5.1 К заявкам на официальное утверждение типа или на изменение официально утвержденного типа прилагается соответствующая информация, касающаяся БД-системы транспортного средства. Эта соответствующая информация позволяет заводам-изготовителям запасных или повторно используемых деталей обеспечить совместимость изготавливаемых ими элементов с БД-системой транспортного средства в целях безотказной эксплуатации, гарантирующей пользователя транспортного средства от неисправностей. Аналогичным образом, такая соответствующая информация позволяет заводам - изготовителям диагностических инструментов и испытательного оборудования изготавливать инструменты и оборудование, обеспечивающие эффективную и точную диагностику систем контроля за выбросами транспортного средства.
- 5.2 По соответствующей просьбе административные органы предоставляют на недискриминационной основе в распоряжение любого заинтересованного завода-изготовителя деталей, диагностических инструментов или испытательного оборудования добавление 1 к приложению 2, содержащее соответствующую информацию о БД-системе.
- 5.2.1 Если от любого заинтересованного завода-изготовителя деталей, диагностических инструментов или испытательного оборудования в административный орган поступает просьба об информации относительно БД-системы транспортного средства, которое было официально утверждено по типу конструкции на основании Правил в их предшествующей редакции, то:
- административный орган в течение 30 дней обращается к заводу-изготовителю соответствующего типа транспортного средства с просьбой предоставить информацию, требуемую в пункте 4.2.11.2.7.6 приложения 1. Требование второй части пункта 4.2.11.2.7.6 не применяется;

- завод-изготовитель в течение двух месяцев с момента поступления запроса представляет эту информацию административному органу;
- административный орган препровождает эту информацию административным органам Договаривающихся Сторон, и административный орган, который первоначально предоставил официальное утверждение по типу конструкции, приобщает данную информацию к приложению 1, содержащему информацию об официальном утверждении типа транспортного средства.

Данное требование не делает недействительным любое официальное утверждение, предоставленное ранее согласно Правилам № 43, равно как и не исключает возможность распространения таких официальных утверждений на условиях Правил, на основании которых они были первоначально предоставлены.

5.2.2 Информация может запрашиваться только в отношении запасных или расходующихся в процессе эксплуатации деталей, которые подлежат официальному утверждению типа в соответствии с предписаниями ЕЭК ООН, либо в отношении элементов, составляющих часть системы, которая подлежит официальному утверждению типа в соответствии с предписаниями ЕЭК ООН.

5.2.3 В запросе на информацию необходимо указать точные технические характеристики модели транспортного средства, по которой требуется информация. Необходимо предоставить подтверждение того, что соответствующая информация требуется для целей разработки запасных или повторно используемых деталей либо диагностических инструментов или испытательного оборудования".

Добавление 1

Пункт 3.2 изменить следующим образом:

"3.2 Топливо

Для проведения испытания должно использоваться надлежащее эталонное топливо, указанное в приложении 10 для бензина и дизельного топлива и в приложении 10а - для СНГ и ПГ. Тип топлива для каждого режима неисправности, подлежащего испытанию (описаны в пункте 6.3

настоящего добавления), может выбираться административным органом из числа типов эталонного топлива, описание которых приводится в приложении 10а в случае испытания транспортного средства, работающего на одном виде газового топлива, и из числа типов эталонного топлива, описание которых приводится в приложении 10 или приложении 10а в случае испытания транспортного средства, работающего на двух видах газового топлива. На протяжении любого из этапов испытания (описанных в пунктах 2.1-2.3 настоящего добавления) не разрешается изменение выбранного вида топлива. В случае использования в качестве топлива СНГ или ПГ допускается запуск двигателя на бензине с последующим переключением на СНГ или ПГ через фиксированный период времени, который отсчитывается автоматически, а не контролируется водителем транспортного средства".

Пункт 6.3.1.4 изменить следующим образом:

"6.3.1.4 разъединение электрической цепи любого другого имеющего отношение к выбросам элемента, подсоединенного к компьютеру, осуществляющему управление трансмиссией (если он отрегулирован под выбранный тип топлива)".

Пункт 6.3.1.5 изменить следующим образом:

"6.3.1.5 разъединение электрической цепи электронного устройства, осуществляющего контроль за очисткой в результате испарения (если оно установлено и отрегулировано под выбранный тип топлива). В этом конкретном режиме неисправности испытание типа I не проводится".

Пункт 6.4.1.5 изменить следующим образом:

"6.4.1.5 Разъединение электрической цепи электронного устройства, осуществляющего контроль за очисткой в результате испарения (если оно установлено и отрегулировано под выбранный тип топлива)".

Пункт 6.4.1.6 изменить следующим образом:

"6.4.1.6 Разъединение электрической цепи любого другого имеющего отношение к выбросам и подсоединенного к компьютеру элемента трансмиссии, который способствует превышению любого из предельных значений выбросов, указанных в пункте 3.3.2 настоящего приложения (если он отрегулирован под выбранный тип топлива)".

Пункты 6.5.3-6.5.3.5 изменить следующим образом:

"6.5.3 Диагностическая система контроля за выбросами должна предусматривать стандартизированный и неограниченный доступ, а также соответствовать следующим стандартам ИСО и/или спецификациям SAE.

6.5.3.1 В качестве входного/выходного канала связи должен использоваться один из следующих стандартов с указанными ограничениями:

ISO 9141-2 от 1994 года (с поправками от 1996 года), "Дорожные транспортные средства – Диагностические системы – Часть 2: требования CARB об обмене цифровой информацией";

SAE J1850 от марта 1998 года, "Сетевой интерфейс передачи данных класса В". Для передачи сообщений, касающихся выбросов, должен использоваться циклический контроль избыточным кодом и трехбайтовый хедер и не должны применяться межбайтовые разделители или контрольные суммы;

ISO 14230 – Часть 4: "Дорожные транспортные средства – Ключевой протокол 2000 для диагностических систем – Часть 4: Требования к системам, имеющим отношение к выбросам";

ISO DIS 15765-4 от 1 ноября 2001 года, "Дорожные транспортные средства – Диагностика на контрольном сетевом участке (КСУ) – Часть 4: Требования к системам, имеющим отношение к выбросам".

6.5.3.2 Испытательное оборудование и средства диагностики, необходимые для связи с БД-системами, должны соответствовать функциональным техническим требованиям, приведенным в стандарте ISO DIS 15031-4 "Дорожные транспортные средства - Связь между транспортным средством и внешним испытательным оборудованием для связанной с выбросами диагностики - Часть 4: Внешнее испытательное оборудование" от 1 ноября 2001 года, или превышать эти требования.

6.5.3.3 Базовые диагностические данные (указанные в пункте 6.5.1) и информация о двустороннем контроле должны предоставляться с использованием формата и единиц, указанных в стандарте ISO DIS 15031-5 "Дорожные транспортные средства - Связь между транспортным

средством и внешним испытательным оборудованием для связанной с выбросами диагностики - Часть 5: Связанные с выбросами диагностические услуги" от 1 ноября 2001 года; они должны обеспечиваться при помощи диагностических средств, отвечающих требованиям стандарта ISO DIS 15031-4.

Завод - изготовитель транспортного средства предоставляет национальному стандартизирующему органу подробности по любым диагностическим данным, связанным с выбросами, например PID, контрольные позиции БДС, номер испытания, не указанные в стандарте ISO DIS 15031-5, однако имеющие отношение к настоящим Правилам.

- 6.5.3.4 При регистрации неисправности завод-изготовитель должен ее идентифицировать при помощи наиболее подходящей для этого программы выявления неисправностей, соответствующей требованиям раздела 6.3 стандарта ISO DIS 15031-6 "Дорожные транспортные средства - Связь между транспортным средством и внешним испытательным оборудованием для связанной с выбросами диагностики - Часть 6: Определения программ диагностики сбоя", касающимся "программ диагностики сбоя в связанной с выбросами системе". Если такая идентификация невозможна, то завод-изготовитель может использовать программы диагностики неисправностей, указанные в разделах 5.3 и 5.6 стандарта ISO DIS 15031-6. Всесторонний доступ к программам выявления сбоя должен обеспечиваться при помощи стандартного диагностического оборудования, соответствующего положениям пункта 6.5.3.2 настоящего приложения.

Завод - изготовитель транспортного средства предоставляет национальному стандартизирующему органу подробности по любым диагностическим данным, связанным с выбросами, например PID, контрольные позиции БДС, номер испытания, не указанные в стандарте ISO DIS 15031-5, однако имеющие отношение к настоящим Правилам.

- 6.5.3.5 Интерфейс связи между транспортным средством и диагностическим тестером должен быть стандартизирован и должен отвечать всем требованиям стандарта ISO DIS 15031-3 "Дорожные транспортные средства - Связь между транспортным средством и внешним

испытательным оборудованием для связанной с выбросами диагностики - Часть 3: Диагностический соединитель и смежные электрические цепи: спецификации и использование" от 1 ноября 2001 года. Место установки определяется по договоренности с административным органом таким образом, чтобы к нему обеспечивался незатруднительный доступ для обслуживающего персонала и чтобы при этом оно было защищено от доступа со стороны неквалифицированного персонала".

Включить новые пункты 6.6-6.6.3 следующего содержания:

- "6.6 Конкретные требования, касающиеся передачи диагностических сигналов с транспортных средств, работающих на двух видах топлива
- 6.6.1 Для транспортных средств, работающих на двух видах газового топлива, когда диагностические сигналы различных топливных систем хранятся в одном и том же компьютере, диагностические сигналы для работы на бензине и сигналы для работы на газе оцениваются и передаются независимо друг от друга.
- 6.6.2 Для транспортных средств, работающих на двух видах газового топлива, когда диагностические сигналы различных топливных систем хранятся в различных компьютерах, диагностические сигналы для работы на бензине и сигналы для работы на газе оцениваются и передаются компьютерами, конкретно предназначенными для соответствующего топлива.
- 6.6.3 При получении запроса от какого-либо диагностического механизма диагностические сигналы для транспортного средства, работающего на бензине, передаются по адресу одного источника, а диагностические сигналы для транспортного средства, работающего на газе, передаются по адресу другого источника. Описание способа использования адресов источников содержится в стандарте ISO DIS 15031-5 "Дорожные транспортные средства - Связь между транспортным средством и внешним испытательным оборудованием для связанной с выбросами диагностики - Часть 5: Связанные с выбросами диагностические услуги" от 1 ноября 2001 года".
