

5 February 2016

## Соглашение

**О принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний\***

(Пересмотр 2, включающий поправки, вступившие в силу 16 октября 1995 года)

### Добавление 48: Правила № 49

### Пересмотр 6 – Поправка 3

Дополнение 3 к поправкам серии 06 – Дата вступления в силу: 20 января 2016 года

**Единообразные предписания, касающиеся подлежащих принятию мер по ограничению выбросов загрязняющих газообразных веществ и взвешенных частиц двигателями с воспламенением от сжатия и двигателями с принудительным зажиганием, предназначенными для использования на транспортных средствах**

Данный документ опубликован исключительно в информационных целях. Аутентичным и юридически обязательным текстом является документ ECE/TRANS/WP.29/2015/55.



**ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**

\* Прежнее название Соглашения: Соглашение о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств, совершено в Женеве 20 марта 1958 года.



*Пункт 4.10.8* изменить следующим образом:

«4.10.8 Если до даты, указанной в пункте 13.2.3, изготовитель предпочитает вариант новых официальных утверждений типа, он может использовать для целей контроля дизельного сажевого фильтра (ДСФ) альтернативные положения, изложенные в пункте 2.3.2.2 приложения 9А».

*Пункты 13.2.1–13.3.3* изменить следующим образом:

«13.2.1 Начиная с даты вступления в силу поправок серии 06 к настоящим Правилам Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальное утверждение ЕЭК для системы двигателя или транспортного средства только в том случае, если они отвечают:

- a) требованиям пункта 4.1 настоящих Правил;
- b) требованиям к мониторингу эффективности, содержащимся в пункте 2.3.2.2 приложения 9А, в случае двигателей с воспламенением от сжатия и двухтопливных двигателей, а также оснащенных такими двигателями транспортных средств;
- c) требованиям к мониторингу ПЗБД для  $\text{NO}_x$ , указанным в строке "период ввода в действие" в таблице 1 приложения 9А, в случае двигателей с воспламенением от сжатия и двухтопливных двигателей, а также оснащенных такими двигателями транспортных средств;
- d) требованиям к мониторингу  $\text{NO}_x$ , указанным в строке "период ввода в действие" в таблице 2 приложения 9А, в случае двигателей с принудительным зажиганием, а также оснащенных такими двигателями транспортных средств;
- e) требованиям к качеству реагента в течение "периода ввода в действие", изложенным в пункте 7.1.1.1 приложения 11.

13.2.1.1 В соответствии с требованиями пункта 6.4.4 приложения 9А изготовители освобождаются от обязанности представлять информацию о соответствии БД эксплуатационным требованиям.

13.2.2 В случае двигателей с принудительным зажиганием и оснащенных такими двигателями транспортных средств начиная с 1 сентября 2014 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальное утверждение для системы двигателя или транспортного средства только в том случае, если они отвечают:

- a) требованиям пункта 4.1 настоящих Правил;
- b) требованиям к мониторингу ПЗБД  $\text{NO}_x$ , изложенным в строке "период ввода в действие" в таблице 2 приложения 9А;
- c) требованиям к мониторингу ПЗБД для  $\text{CO}$ , изложенным в строке "период ввода в действие" в таблице 2 приложения 9А;
- d) требованиям к качеству реагента в течение "периода ввода в действие", изложенным в пункте 7.1.1.1 приложения 11.

13.2.2.1 Согласно требованиям пункта 6.4.4 приложения 9А изготовители освобождаются от обязанности представлять информацию о соответствии БД эксплуатационным требованиям.

- 13.2.3 Начиная с 31 декабря 2015 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальное утверждение для системы двигателя или транспортного средства только в том случае, если они отвечают:
- a) требованиям пункта 4.1 настоящих Правил;
  - b) требованиям к мониторингу ПЗБД для массы ВЧ, изложенным в строке "общие требования" в таблице 1 приложения 9А, в случае двигателей с воспламенением от сжатия и двухтопливных двигателей, а также оснащенных такими двигателями транспортных средств;
  - c) требованиям к мониторингу ПЗБД для  $\text{NO}_x$ , изложенным в строке "общие требования" в таблице 2 приложения 9А, в случае двигателей с воспламенением от сжатия и двухтопливных двигателей, а также оснащенных такими двигателями транспортных средств;
  - d) требованиям к мониторингу ПЗБД для  $\text{NO}_x$  и  $\text{CO}$ , изложенным в строке "общие требования" в таблице 2 приложения 9А, в случае двигателей с принудительным зажиганием и оснащенных такими двигателями транспортных средств;
  - e) "общим" требованиям к качеству реагента, изложенным в пункте 7.1.1.1 приложения 11;
  - f) требованиям, касающимся плана и применения методов мониторинга в соответствии с пунктами 2.3.1.2 и 2.3.1.2.1 приложения 9А;
  - g) требованиям пункта 6.4.1 приложения 9А в отношении представления информации о соответствии БД эксплуатационным требованиям.
- 13.3 Принятие уже предоставленных официальных утверждений типа
- 13.3.1 Начиная с 31 декабря 2013 года Договаривающиеся стороны могут отказывать в принятии официальных утверждений типа, предоставленных на основании настоящих Правил и не отвечающих требованиям пункта 13.2.1 выше.
- 13.3.2 Начиная с 1 сентября 2015 года Договаривающиеся стороны могут отказывать в принятии официальных утверждений типа двигателей с принудительным зажиганием и оснащенных такими двигателями транспортных средств, предоставленных на основании настоящих Правил, которые не отвечают требованиям пункта 13.2.2 выше.
- 13.3.3 Начиная с 31 декабря 2016 года Договаривающиеся стороны могут отказывать в принятии официальных утверждений типа, предоставленных на основании настоящих Правил, которые не отвечают требованиям, упомянутым в пункте 13.2.3 выше».

*Приложение 1, часть 1,*

*Из таблицы исключить пункт 3.2.12.2.8.6.*

Приложение 3,  
Таблицу 1 с примечаниями заменить следующей таблицей:

«Таблица 1  
Буквы, используемые для ссылок на требования к системам БД и СКВ

Буква	ПЗБД для NO <sub>x</sub> <sup>1</sup>	ПЗБД для VЧ <sup>2</sup>	ПЗБД для СО <sup>6</sup>	КЭЭ <sup>13</sup>	Качество реагента	Дополнительные контрольно-измерительные устройства БД <sup>12</sup>	Даты ввода в действие: новые типы	Дата, начиная с которой Договаривающиеся стороны могут не принимать официальное утверждение типа
А <sup>9, 10</sup> В <sup>10</sup>	Строка "период ввода в действие" в таблицах 1 и 2 приложения 9А	Мониторинг эффективности <sup>3</sup>	Неприменимо	Период ввода в действие <sup>7</sup>	Период ввода в действие <sup>4</sup>	Неприменимо	Дата вступления в силу поправок серии 06 к Правилам № 49	1 сентября 2015 года <sup>9</sup> 31 декабря 2016 года <sup>10</sup>
В <sup>11</sup>	Строка "период ввода в действие" в таблицах 1 и 2 приложения 9А	Неприменимо	Строка "период ввода в действие" в таблице 2 приложения 9А	Неприменимо	Период ввода в действие <sup>4</sup>	Неприменимо	1 сентября 2014 года	31 декабря 2016 года
С	Строка "общие требования" в таблицах 1 и 2 приложения 9А	Строка "общие требования" в таблице 1 приложения 9А	Строка "общие требования" в таблице 2 приложения 9А	Общие требования <sup>8</sup>	Общие требования <sup>5</sup>	Да	31 декабря 2015 года	

*Примечания:*

<sup>1</sup> Требования к мониторингу "ПЗБД для NO<sub>x</sub>", изложенные в таблице 1 приложения 9А для двигателей с воспламенением от сжатия и двухтопливных двигателей, а также оснащенных такими двигателями транспортных средств, и в таблице 2 приложения 9А для двигателей с принудительным зажиганием и оснащенных такими двигателями транспортных средств.

<sup>2</sup> Требования к мониторингу "ПЗБД для VЧ", изложенные в таблице 1 приложения 9А для двигателей с воспламенением от сжатия и двух топливных двигателей, а также оснащенных такими двигателями транспортных средств.

<sup>3</sup> Требования к "мониторингу эффективности", изложенные в пункте 2.3.2.2 приложения 9А.

<sup>4</sup> Требования к качеству реагента в "период ввода в действие", изложенные в пункте 7.1.1.1 приложения 11.

<sup>5</sup> "Общие" требования к качеству реагента, изложенные в пункте 7.1.1 приложения 11.

<sup>6</sup> Требования к мониторингу "ПЗБД для СО", изложенные в таблице 2 приложения 9А для двигателей с принудительным зажиганием и оснащенных такими двигателями транспортных средств.

<sup>7</sup> За исключением подтверждения, требуемого в соответствии с пунктом 6.4.1 приложения 9А.

<sup>8</sup> Включая подтверждение, требуемое в соответствии с пунктом 6.4.1 приложения 9А.

- <sup>9</sup> Для двигателей с принудительным зажиганием и оснащенных такими двигателями транспортных средств.
- <sup>10</sup> Для двигателей с воспламенением от сжатия и двухтопливных двигателей, а также оснащенных такими двигателями транспортных средств.
- <sup>11</sup> Применимо только к двигателям с принудительным зажиганием и оснащенным такими двигателями транспортным средствам.
- <sup>12</sup> "Дополнительные положения, касающиеся требований к мониторингу", изложенные в пункте 2.3.1.2 приложения 9А.
- <sup>13</sup> Свойства КЭЭ изложены в приложениях 9А и 9С к настоящим Правилам. КЭЭ не применяется к двигателям с принудительным зажиганием».

*Приложение 9А*

*Пункт 2.2* изменить следующим образом:

«2.2 Требования в отношении последовательностей операций и ездовых циклов для гибридных транспортных средств и транспортных средств, оснащенных системами запуска-остановки двигателя».

*Включить новые пункты 2.2.1–2.2.2.3* следующего содержания:

«2.2.1 Последовательность операций

2.2.1.1 Для транспортных средств, использующих алгоритмы выключения двигателя, управляемые системой управления двигателем (например, для гибридного автобуса, оснащенного двигателем, который выключается в холостом режиме), после которого происходит проворачивание коленчатого вала двигателя, последовательность операций (выключение двигателя – проворачивание коленчатого вала двигателя) считают частью существующей последовательности операций.

2.2.1.2 Изготовитель предоставляет описание таких алгоритмов в документации, предусмотренной в пунктах 3.1.3 а) и 3.1.3 б) настоящих Правил.

2.2.1.3 В случае гибридного транспортного средства последовательность операций начинают в момент запуска двигателя или в момент начала движения транспортного средства, в зависимости от того, что происходит раньше.

2.2.2 Ездовой цикл

2.2.2.1 Для транспортных средств, использующих алгоритмы выключения двигателя, управляемые системой управления двигателем (например, для гибридного автобуса, оснащенного двигателем, который выключается в холостом режиме), после которого происходит проворачивание коленчатого вала двигателя, последовательность операций (выключение двигателя – проворачивание коленчатого вала двигателя) считают частью существующего ездового цикла.

2.2.2.2 Изготовитель предоставляет описание таких алгоритмов в документации, предусмотренной в пунктах 3.1.3 а) и 3.1.3 б) настоящих Правил.

2.2.2.3 В случае гибридного транспортного средства ездовой цикл начинают в момент запуска двигателя или в момент начала движения транспортного средства, в зависимости от того, что происходит раньше».

*Пункт 2.3.2.2* изменить следующим образом:

«2.3.2.2 В случае дизельного сажевого фильтра (ДСФ) закрытого типа до даты, указанной в пункте 13.2.3 настоящих Правил для новых официальных утверждений типа и в пункте 13.3.3 для новых регистраций, изготовитель может по своему усмотрению применять требования к мониторингу эффективности, изложенные в добавлении 8 к приложению 9В, вместо требований пункта 2.3.2.1, если он может подтвердить с помощью соответствующей технической документации, что в случае ухудшения существует позитивная корреляция между снижением эффективности фильтрации и падением давления ("давление дельта") в пределах всего ДСФ в условиях работы двигателя, указанных в описании испытания, содержащемся в добавлении 8 к приложению 9В».

Пункт 2.4.1 со сноской 1 изменить следующим образом:

«2.4.1 По запросу изготовителя для транспортных средств категорий M<sub>2</sub> и N<sub>1</sub>, для транспортных средств категорий M<sub>1</sub> и N<sub>2</sub>, технически допустимая максимальная груженная масса которых не превышает 7,5 тонны, и для транспортных средств категории M<sub>3</sub> класса I, класса II и классов A и B<sup>1</sup>, допустимая масса которых не превышает 7,5 тонны, соблюдение требований, изложенных в приложении 11 к поправкам серии 07 к Правилам № 83, считают равнозначным соблюдению требований, изложенных в настоящем приложении, с учетом следующих эквивалентных соответствий:

---

<sup>1</sup> В соответствии с определениями, содержащимися в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, пункт 2 – [www.unecce.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unecce.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html)».

Включить новые пункты 2.4.1.1–2.4.1.3.2.2 следующего содержания:

- «2.4.1.1 Стандартные значения в разделе "Временные предельные значения БД" в таблице A11/3 приложения 11 к Правилам № 83 с поправками серии 07 считают эквивалентными значениям под буквой А в таблице 1 приложения 3 к настоящим Правилам.
- 2.4.1.2 Стандартные значения в разделе "Предварительные предельные значения БД" в таблице A11/2 приложения 11 к Правилам № 83 с поправками серии 07 считают эквивалентными значениям под буквой В в таблице 1 приложения 3 к настоящим Правилам.
- 2.4.1.3 Стандартные значения в разделе "Окончательные предельные значения БД" в таблице A11/1 приложения 11 к Правилам № 83 с поправками серии 07 считают эквивалентными значениям под буквой С в таблице 1 приложения 3 к настоящим Правилам.
- 2.4.1.3.1 Если используется подобное альтернативное официальное утверждение, то касающиеся систем БД данные, упомянутые в пункте 3.2.12.2.7 части 2 приложения 1, заменяют данными, указанными в пункте 3.2.12.2.7 приложения 1 к Правилам № 83 с поправками серии 07.
- 2.4.1.3.2 Эквивалентные соответствия, установленные в пункте 2.4.1, применяют следующим образом:
- 2.4.1.3.2.1 применяют ПЗБД и сроки, приведенные в таблице 1 приложения 3 к настоящим Правилам под определенной буквой, в соответствии с которой подается заявка на официальное утверждение;
- 2.4.1.3.2.2 применяют требования в отношении средств ограничения выбросов NO<sub>x</sub>, предусмотренные в пунктах 2.1.2.2.1–2.1.2.2.4 приложения 11».

Таблицу 2 изменить следующим образом:

«Таблица 2

**ПЗБД (двигатели с принудительным зажиганием)**

	Предельное значение в мг/кВт·ч	
	NO <sub>x</sub>	CO <sup>1</sup>
Период ввода в действие	1 500	7 500
Общие требования	1 200	7 500

<sup>1</sup> Переходные положения, касающиеся введения ПЗБД для CO, содержатся в пунктах 13.2.2 и 13.3.2 настоящих Правил».

*Приложение 9B*

Пункт 3.5 изменить следующим образом:

«3.5 "Режим постоянной работы ИС" означает непрерывное функционирование индикатора сбоя, последовательно указывающего сбой с момента поворота ключа в замке зажигания в рабочее положение и запуска двигателя (при включенном зажигании и работающем двигателе) или начала движения транспортного средства, в зависимости от того, что происходит раньше, и гаснущего при повороте ключа в нерабочее положение».

Пункт 3.22 изменить следующим образом:

«3.22 "Режим временной работы ИС" означает работу индикатора сбоя, последовательно указывающего сбой в течение 15 секунд с момента поворота ключа в замке зажигания в рабочее положение и запуска двигателя (при включенном зажигании и работающем двигателе) или начала движения транспортного средства, и гаснущего либо по истечении этих 15 секунд, либо при повороте ключа в нерабочее положение, в зависимости от того, что происходит раньше».

Пункт 4.6.4 изменить следующим образом:

«4.6.4 Активация ИС в том случае, когда ключ повернут в замке зажигания в рабочее положение/двигатель выключен

Активация ИС в том случае, когда ключ повернут в замке зажигания в рабочее положение и двигатель выключен, предполагает следующие две последовательности с пятисекундным интервалом при отключенном ИС:

- а) цель первой последовательности состоит в проверке работы ИС и готовности элементов, являющиеся объектом мониторинга;
- б) цель второй последовательности состоит в указании наличия сбоя.

Первая последовательность начинается с момента первого поворота ключа в замке зажигания в рабочее положение и прекращается либо при своем обычном завершении, либо после поворота ключа в замке зажигания в нерабочее положение, в зависимости от того, что происходит раньше.



Вторую последовательность повторяют либо до запуска двигателя<sup>1</sup>, либо до начала движения транспортного средства, либо до поворота ключа в замке зажигания в нерабочее положение, в зависимости от того, что происходит раньше.

---

<sup>1</sup> Двигатель может считаться запущенным на этапе проворачивания коленчатого вала».

Пункты 4.6.5.1.1 (первое предложение) и 4.6.5.1.2 (первое предложение) изменить следующим образом:

«4.6.5.1.1 Счетчик ИС, используемый в режиме постоянной работы

БД-система должна иметь счетчик ИС, используемый в режиме постоянной работы, для записи количества часов, в течение которых двигатель внутреннего сгорания работал в условиях активации режима постоянной работы ИС...

4.6.5.1.2 Счетчик ИС кумулятивного учета в режиме постоянной работы

БД-система должна иметь счетчик ИС кумулятивного учета в режиме постоянной работы для записи совокупного количества часов, в течение которых двигатель внутреннего сгорания – в продолжение всего срока его службы – работал в условиях активации режима постоянной работы ИС...».

Пункт 4.6.5.2.1 изменить следующим образом:

«4.6.5.2.1 Единичный счетчик В1

БД-система должна иметь счетчик В1 для регистрации количества часов, в течение которых двигатель внутреннего сгорания работал в условиях наличия сбоя класса В1 ...».

*Приложение 9С*

Пункт 5.5 изменить следующим образом:

«5.5 Требования к приращению показаний счетчика циклов зажигания

Приращение показаний счетчика циклов зажигания производится только один раз на каждый ездовой цикл».

*Приложение 11*

Пункт 2.1.1 со сноской 1 изменить следующим образом:

«2.1.1 По запросу изготовителя для транспортных средств категорий М<sub>2</sub> и N<sub>1</sub>, для транспортных средств категорий М<sub>1</sub> и N<sub>2</sub>, технически допустимая максимальная груженная масса которых не превышает 7,5 тонны, и для транспортных средств категории М<sub>3</sub> класса I, класса II и классов А и В<sup>1</sup>, допустимая масса которых не превышает 7,5 тонны, соблюдение требований, изложенных в приложении 6 к Правилам № 83 с поправками серии 07, считают равнозначным соблюдению требований, изложенных в настоящем приложении.

---

<sup>1</sup> В соответствии с определениями, содержащимися в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, пункт 2 – [www.unecce.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unecce.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html)».

Включить новые пункты 2.1.2–2.1.2.2.5 следующего содержания:

- «2.1.2 В случае использования альтернативного официального утверждения:
- 2.1.2.1 данные, касающиеся правильной работы средств ограничения  $\text{NO}_x$ , которые предусмотрены в пунктах 3.2.12.2.8.1–3.2.12.2.8.5 части 2 приложения 1 к настоящим Правилам, заменяют данными, предусмотренными в пункте 3.2.12.2.8 приложения 1 к Правилам № 83 с поправками серии 07;
  - 2.1.2.2 применяют следующие исключения в отношении применения требований, изложенных в добавлении 6 к Правилам № 83 с поправками серии 07 и в настоящем приложении:
    - 2.1.2.2.1 вместо положений пунктов 4.1 и 4.2 добавления 6 к Правилам № 83 с поправками серии 07 применяют положения о контроле за качеством реагента, изложенные в пунктах 7.1–7.1.2 настоящего приложения;
    - 2.1.2.2.2 вместо положений пункта 5 добавления 6 к Правилам № 83 с поправками серии 07 применяют положения о контроле за процессом дозирования, изложенные в пункте 8.4 настоящего приложения;
    - 2.1.2.2.3 под системой предупреждения водителя, упомянутой в пунктах 4, 7 и 8 настоящего приложения, понимается система предупреждения водителя, упомянутая в пункте 3 добавления 6 к Правилам № 83 с поправками серии 07;
    - 2.1.2.2.4 не применяют пункт 6 добавления 6 к Правилам № 83 с поправками серии 07;
    - 2.1.2.2.5 в случае транспортных средств, используемых аварийно-спасательными службами, или транспортных средств, предназначенных и сконструированных для использования вооруженными силами, подразделениями гражданской обороны, пожарными службами и силами, ответственными за поддержание общественного порядка, применяют положения, изложенные в пункте 5.2 настоящего приложения».

Пункты 7.1.1–7.1.1.2 изменить следующим образом:

- «7.1.1 Изготовитель указывает значение  $\text{CD}_{\min}$ , которое превышает самый высокий уровень концентрации реагента, допускающий превышение предельных показателей выбросов из выхлопной трубы, указанных в пункте 5.3 настоящих Правил.
- 7.1.1.1 В течение периода ввода в действие, указанного в пункте 4.10.7 настоящих Правил, и по просьбе изготовителя ссылку на уровень выбросов  $\text{NO}_x$ , указанную в пункте 5.3 настоящих Правил, заменяют для целей пункта 7.1.1 значением 900 мг/кВт·ч.
  - 7.1.1.2 Значение  $\text{CD}_{\min}$  подтверждают в ходе официального утверждения типа в порядке, установленном в добавлении 6 к настоящему приложению, и регистрируют в расширенном комплекте документации, указанном в пункте 5.1.4 настоящих Правил».

Пункт 8, заголовок изменить следующим образом:

- «8. Контроль за расходом реагента и процессом дозирования»

*Пункт 8.1* изменить следующим образом:

«8.1 Транспортное средство должно быть оснащено устройством определения расхода реагента, прерывания процесса дозирования реагента и обеспечения внешнего доступа к показаниям расхода».

*Пункт 8.3.1* изменить следующим образом:

«8.3.1 Максимальный период выявления недостаточного расхода реагента составляет пять часов или период, эквивалентный заданному расходу реагента в количестве как минимум два литра, в зависимости от того, какой период дольше».

*Включить новый пункт 8.3.1.1*, следующего содержания:

«8.3.1.1 Если контроль за расходом реагента осуществляется с использованием как минимум одного из следующих параметров:

- а) уровень реагента в бортовой заправочной емкости; или
- б) расход реагента или количество реагента, впрыснутого в точку, расположенной как можно ближе, насколько это технически возможно, к точке впрыска в систему последующей обработки отработавших газов,

то максимальный период выявления недостаточного расхода реагента увеличивается до 48 часов или до периода, эквивалентного заданному расходу реагента в количестве как минимум 15 литров, в зависимости от того, какой период дольше».

*Пункт 8.3.2* исключить.

*Пункт 8.4.1* изменить следующим образом:

«8.4.1 Система предупреждения водителя, описанная в пункте 4, активируется в случае отклонения среднего расхода реагента более чем на пятьдесят % от среднего расхода реагента, заданного системой двигателя, в течение периода, определяемого по усмотрению изготовителя, который все же должен быть не дольше максимального периода, указанного в пункте 8.3.1, или, если это применимо, в пункте 8.3.1.1. Если система предупреждения включает в себя систему отображения сообщений, то высвечивается сообщение, указывающее на причину предупреждения (например, "неправильная дозировка мочевины", «неправильная дозировка "адблю"» или "неправильная дозировка реагента")».

*Пункт 8.4.1.1* исключить.

*Добавление 2,*

*Пункт А.2.4.1.1* изменить следующим образом:

«А.2.4.1.1 В соответствии с требованиями настоящего приложения данная система включает счетчики для регистрации количества часов, в течение которых работал двигатель после обнаружения этой системой любой из следующих неисправностей:...».

*Приложение 15*

*Пункт 4.2.2* изменить следующим образом:

«4.2.2 Эксплуатационное ограничение, применимое к двухтопливным транспортным средствам, когда они работают в сервисном режиме, приводится в действие "системой активной мотивации", указанной в прило-

жении 11, либо в особом случае, описанном в пункте 4.2.2.3, при ограничении мощности, предусмотренной в этом пункте».

*Включить новые пункты 4.2.2.2–4.2.2.3.3 следующего содержания:*

«4.2.2.2 Отключение эксплуатационного ограничения

В случае порожнего газового баллона эксплуатационное ограничение в двухтопливном режиме из-за отсутствия газообразного топлива должно быть деактивировано, как только газовый баллон наполняется выше критического уровня.

4.2.2.3 Ремонт и техническое обслуживание двухтопливных двигателей типа А, работающих на СПГ, и оснащенных такими двигателями транспортных средств

В случае двухтопливных двигателей типа А, работающих на СПГ, и оснащенных такими двигателями транспортных средств изготовитель может вместо ограничения скорости автомобиля до 20 км/ч выбрать вариант ограничения мощности двигателя до 20% от заявленной максимальной мощности в двухтопливном режиме, причем может делать это при любой частоте вращения двигателя, когда во время операции по ремонту или обслуживанию активируется сервисный режим.

4.2.2.3.1 Функция ограничения мощности может быть активирована только в том случае, если система выявляет отсутствие топлива в газовом баллоне не позднее чем через 5 минут с момента проворачивания коленчатого вала двигателя, когда двигатель работает на холостом ходу.

4.2.2.3.2 Функция ограничения мощности не должна активироваться, когда система выявляет отсутствие топлива в газовом баллоне после предыдущего ездового цикла и газовый баллон не был вновь наполнен.

4.2.2.3.3 В ходе официального утверждения типа изготовитель должен продемонстрировать, что функция ограничения мощности может быть активирована только во время операции по ремонту или техническому обслуживанию».