|  |  |
| --- | --- |
|  | E/ECE/324/Rev.1/Add.82/Rev.5/Amend.4−E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.82/Rev.5/Amend.4 |
|  |  | 26 July 2017 |

 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[[1]](#footnote-1)\*

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

 Добавление 82 – Правила № 83

 Пересмотр 5 – Поправка 4

Дополнение 4 к поправкам серии 07 – Дата вступления в силу: 22 июня 2017 года

 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении выбросов загрязняющих веществ в зависимости от требований к моторному топливу

Настоящий документ опубликован исключительно в информационных целях. Аутентичным и юридически обязательным текстом является документ ECE/TRANS/WP.29/2016/109.



**ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**

*Пункт 7.1.4.1* изменить следующим образом:

«7.1.4.1 Идентичные параметры для распространения официального утверждения включают:

 Двигатель:

 а) процесс сжигания топлива.

 Систему периодической регенерации (т.е. каталитический нейтрализатор, уловитель взвешенных частиц):

 a) конструкцию (т.е. тип корпуса, вид драгоценного металла, тип субстрата, плотность ячеек);

 b) тип и принцип работы;

 c) систему дозирования и присадок;

 d) объем ±10%;

 e) расположение (температура ±50 °C при 120 км/ч либо отклонение от максимальной температуры/максимального давления не более 5%)».

*Добавление 6, включить новый пункт 8.1.1* следующего содержания:

«8.1.1 Требование, касающееся системы мотивации водителя, не применяется к транспортным средствам, предназначенным и сконструированным для использования спасательными службами, вооруженными силами, силами гражданской обороны, пожарными службами и силами по поддержанию правопорядка. В случае этих транспортных средств постоянное отключение системы мотивации водителя может быть произведено только изготовителем транспортного средства».

*Приложение 2, добавление, пункт 2.1.1* изменить следующим образом:

«2.1.1 В случае двухтопливных транспортных средств таблицу повторно используют для испытаний типа I в отношении обоих типов топлива. В случае гибкотопливных транспортных средств, если испытание типа I предполагают проводить с использованием обоих типов топлива согласно таблице А настоящих Правил, и в случае транспортных средств, работающих на СНГ или ПГ/биометане, будь то монотопливные или двухтопливные транспортные средства, таблицу повторно используют для различных типов эталонных газов, применяемых в ходе соответствующего испытания, при этом в дополнительной таблице указывают наихудшие полученные результаты. В надлежащих случаях согласно пунктам 3.1.4 и 3.1.5 приложения 12 к настоящим Правилам включают указание на то, был ли данный результат получен посредством измерений или расчетов».

*Приложение 4а, добавление 3, пункт 1.2.12.6* изменить следующим образом:

«1.2.12.6 В случае системы, обеспечивающей непрерывный поток газов (теплообменник), для получения репрезентативной пробы используют детектор HFID, если не производится компенсация для переменного объемного потока СVS».

*Приложение 10, Тип: Бензин (Е10), таблицу* изменить следующим образом:

«

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| … | ... | … | … |
| Содержание воды | % объема | макс. 0,05 | EN 12937 |
| Вид при –7 °C |  | Чистый и светлый |  |
| … | … | … | … |

»

*Приложение 11*

*Пункт 3.3.3.1* изменить следующим образом:

«3.3.3.1 снижение эффективности каталитического нейтрализатора в отношении выбросов NMHC и NOx. Изготовители могут осуществлять контроль лишь одного переднего нейтрализатора или этого нейтрализатора в сочетании со следующим(и) нейтрализатором(ами), расположенным(и) за ним. Каждый контролируемый нейтрализатор или комплект нейтрализаторов считается неисправным, если уровень выбросов NMHC или NOx превышает предельные значения, предусмотренные пунктом 3.3.2 настоящего приложения».

*Пункт 3.3.3.4* изменить следующим образом:

«3.3.3.4 при работе на выбранном топливе − другие элементы или системы ограничения выбросов либо элементы или системы трансмиссии, имеющие отношение к выбросам, которые подсоединены к компьютеру и сбой в работе которых может привести к превышению предельных значений БД, указанных в пункте 3.3.2 настоящего приложения».

*Пункт 3.3.4.4* изменить следующим образом:

«3.3.4.4 другие элементы или системы контроля за выбросами либо элементы или системы трансмиссии, имеющие отношение к выбросам, которые подсоединены к компьютеру и сбой в работе которых может привести к превышению предельных значений БД, указанных в пункте 3.3.2 настоящего приложения. В качестве примера можно сослаться на системы или элементы, используемые для контроля и регулирования расхода массы воздуха, расхода объема воздуха (и температуры), давления наддува и давления во всасывающем коллекторе (и соответствующих датчиков, позволяющих реализовать эти функции)».

*Пункты 3.3.5–3.3.5.2* изменить следующим образом:

«3.3.5 Изготовители могут направлять органу по официальному утверждению типа доказательства того, что определенные элементы или системы не нуждаются в контроле, если в случае их полного выхода из строя или демонтажа предельные значения БД не будут превышать пределы, указанные в пункте 3.3.2 настоящего приложения.

3.3.5.1 Вместе с тем в целях выявления полного выхода из строя или демонтажа (если их демонтаж приведет к превышению применимых предельных значений выбросов**,** предусмотренных в пункте 5.3.1.4 настоящих Правил) надлежит производить контроль следующих устройств:

 a) уловителя взвешенных частиц, установленного в качестве отдельного блока или встроенного в комбинированное устройство контроля за выбросами, на транспортных средствах, оснащенных двигателями с воспламенением от сжатия;

 b) системы последующей обработки NOx, установленной в качестве отдельного блока или встроенной в комбинированное устройство контроля за выбросами, на транспортных средствах, оснащенных двигателями с воспламенением от сжатия;

 c) дизельного окислительного каталитического нейтрализатора (ДОКН), установленного в качестве отдельного блока или встроенного в комбинированное устройство контроля за выбросами, на транспортных средствах, оснащенных двигателями с воспламенением от сжатия.

3.3.5.2 Кроме того, контроль устройств, упомянутых в пункте 3.3.5.1 настоящего приложения, производится на предмет любого выхода их из строя, влекущего за собой превышение применимых предельных значений БД».

1. \* 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. [↑](#footnote-ref-1)