



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**

**Рабочая группа по проблемам энергии
и загрязнения окружающей среды**

Шестидесят девятая сессия

Женева, 5 и 6 июня 2014 года

Пункт 4 b) предварительной повестки дня

Большегрузные транспортные средства –

Правила № 49 ООН

**(выбросы из двигателей с воспламенением от сжатия
и с принудительным зажиганием (СНГ и КПП))**

**Предложение по поправкам к Правилам № 49
(двигатели с воспламенением от сжатия и
с принудительным зажиганием (СНГ и КПП))**

Представлено экспертом от МОПАП*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) для изменения некоторых требований с учетом текущего уровня развития техники и недавних решений ЕС в отношении предельных значений для БД. Изменения к нынешнему тексту пересмотра 6 Правил № 49 выделены жирным шрифтом в случае новых положений и зачеркиванием в случае исключенных элементов.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2012–2016 годы (ECE/TRANS/224, пункт 94, и документ ECE/TRANS/2012/12, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

GE.14-21506 (R) 190514 200514



* 1 4 2 1 5 0 6 *

Просьба отправить на вторичную переработку



I. Предложение

Пункт 4.10.8 изменить следующим образом:

"4.10.8 Если до даты, указанной в пункте ~~13.2.2~~ **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 Договаривающие стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальное утверждение ЕЭК для системы двигателя или транспортного средства только в том случае, если они удовлетворяют:

- a) требованиям пункта 4.1 настоящих Правил;
- b) требованиям к мониторингу эффективности, содержащимся в пункте 2.3.2.2 приложения 9А, **в случае дизельных и двухтопливных двигателей и транспортных средств;**
- c) требованиям к мониторингу ПЗБД NO_x, указанным в строке "период ввода в действие" в таблице ~~1~~ **2** приложения 9А, **в случае дизельных и двухтопливных двигателей и транспортных средств;**
- d) **требованиям к мониторингу NO_x, указанным в строке "период ввода в действие" в таблице 2 приложения 9А, в случае дизельных и двухтопливных двигателей и транспортных средств;**
- e) требованиям к качеству ~~и расходу~~ реагента в "период ввода в действие", изложенным в пункте ~~7.1.1.1~~ ~~и 8.4.1.1~~ приложения 11.

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

13.2.2 Начиная с 1 сентября 2014 года **в случае газовых двигателей и двигателей с принудительным зажиганием** Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальное утверждение **ООН** для системы двигателя или транспортного средства только в том случае, если они удовлетворяют:

- a) требованиям пункта 4.1 настоящих Правил;
- b) ~~требованиям к мониторингу ПЗБД массы ВЧ, изложенным в строке "период ввода в действие" в таблице 1 приложения 9А;~~
- e) **b)** требованиям к мониторингу ПЗБД NO_x, изложенным в строке "период ввода в действие" в таблице ~~1~~ **2** приложения 9А;

- c) **требованиям к мониторингу ПЗБД для CO, изложенным в строке "период ввода в действие" в таблице 2 приложения 9А;**
- d) требованиям к качеству ~~и расходу~~ реагента в "период ввода в действие", изложенным в пунктах ~~7.1.1.1 и 8.4.1.1~~ 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 ЕЭК для системы двигателя или транспортного средства только в том случае, если они соответствуют:
- a) требованиям пункта 4.1 настоящих Правил;
- b) **требованиям к мониторингу ПЗБД массы ВЧ, изложенным в строке "общие требования" в таблице 1 приложения 9А, в случае дизельных и двухтопливных двигателей и транспортных средств;**
- c) **требованиям к мониторингу ПЗБД NO_x, изложенным в строке "общие требования" в таблице ~~1 и 2~~ приложения 9А, в случае дизельных и двухтопливных двигателей и транспортных средств;**
- d) **требованиям к мониторингу ПЗБД для NO_x и CO, изложенным в строке "период ввода в действие" в таблице 2 приложения 9А, в случае дизельных и двухтопливных двигателей и транспортных средств;**
- ~~e) e)~~ "общим" требованиям к качеству ~~и расходу~~ реагента, изложенным в пунктах ~~7.1.1.1 и 8.4.1~~ приложения 11;
- ~~e) f)~~ требованиям, касающимся плана и применения методов мониторинга в соответствии с пунктами 2.3.1.2 и 2.3.1.2.1 приложения 9А;
- ~~f) g)~~ требованиям пункта 6.4.1 приложения 9А в отношении представления информации о соответствии БД эксплуатационным требованиям.
- 13.3 Ограничение срока действия официального утверждения типа
- 13.3.1 Начиная с 1 января 2014 года официальные утверждения типа, предоставленные на основании настоящих Правил с поправками серии 05, утрачивают силу.
- 13.3.2 Начиная с 1 сентября 2015 года **в случае газовых двигателей и двигателей с принудительным зажиганием** официальные утверждения типа, предоставленные на основании настоящих Правил с поправками серии 06, которые не отвечают требованиям пункта 13.2.2, утрачивают силу.

13.3.3 Начиная с 31 декабря 2016 года официальные утверждения типа, предоставленные на основании настоящих Правил с поправками серии 06, которые не отвечают требованиям пункта ~~13.2.2~~ 13.2.3, утрачивают силу".

Включить новый пункт 13.3.4 следующего содержания:

"13.3.4 Официальные утверждения типа, предоставленные в отношении двигателей с воспламенением от сжатия и двухтопливных двигателей, а также в отношении оснащенных такими двигателями транспортных средств, которые удовлетворяют требованиям настоящих Правил и в случае которых проставляется буква В за номером официального утверждения, как это указано в приложении 3 к настоящим Правилам, остаются в силе до даты, предусмотренной в пункте 13.3.3".

Приложение 1, часть 1, таблица, исключить раздел 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 NO_x^1	ПЗБД ВЧ ²	ПЗБД для CO^6	КЭЭ ¹³	Качество реагента	Дополнительные контрольно-измерительные устройства БД ¹²	Даты ввода в действие: новые типы	Дата прекращения действия официального утверждения типа
А	Строка "период ввода в действие" в таблицах 1 и 2 приложения 9А	Мониторинг эффективности ³	Непр.	Период ввода в действие ⁷	Период ввода в действие ⁴	Непр.	Дата вступления в силу Правил № 49 с поправками серии 06	31 августа 2015 года ⁹ 31 декабря 2016 года ¹⁰
В ¹¹	Строка "период ввода в действие" в таблицах 1 и 2 приложения 9А	Непр.	Строка "период ввода в действие" в таблице 2 приложения 9А	Период ввода в действие ⁷	Период ввода в действие ⁴	Непр.	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 ⁸	Общие требования ⁵	Да	31 декабря 2015 года	

Примечания:

¹ Требования к мониторингу "ПЗБД NO_x " для дизельных и двухтопливных двигателей и транспортных средств, изложенные в таблице 1 приложения 9А, и для газовых двигателей и двигателей с принудительным зажиганием, а также для оснащенных такими двигателями транспортных средств, изложенные в таблице 2 приложения 9А.

² Требования к мониторингу "ПЗБД ВЧ" для дизельных и двухтопливных двигателей и транспортных средств, изложенные в таблице 1 приложения 9А.

³ Требования к "мониторингу эффективности", изложенные в пункте 2.3.2.2 приложения 9А.

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

⁵ "Общие" требования к качеству реагента, изложенные в пункте 7.1.1 приложения 11.

⁶ Требования к мониторингу "ПЗБД для CO " для газовых двигателей и двигателей с принудительным зажиганием и для оснащенных такими двигателями транспортных средств, изложенные в таблице 2 приложения 9А.

⁷ За исключением подтверждения, требуемого в соответствии с пунктом 6.4.1 приложения 9А.

⁸ Включая подтверждение, требуемое в соответствии с пунктом 6.4.1 приложения 9А.

⁹ Для двигателей и транспортных средств с принудительным зажиганием.

¹⁰ Для двигателей с воспламенением от сжатия и двухтопливных двигателей и оснащенных такими двигателями транспортных средств.

¹¹ Применимо только к двигателям и транспортным средствам с принудительным зажиганием.

¹² "Дополнительные положения, касающиеся требований к мониторингу", изложенные в пункте 2.3.1.2 приложения 9А.

¹³ 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 ~~Зарезервирован~~ Требования в отношении последовательностей операций и ездовых циклов для гибридных транспортных средств и транспортных средств, оснащенных системами запуска-остановки двигателя".

Приложение 9А, 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 глушения двигателя, управляемые системой управления двигателем (например, для гибридного автобуса, оснащенного двигателем, который глушится в холостом режиме), после которого происходит запуск двигателя, последовательность операций (глушение двигателя – запуск двигателя) считается 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 начинается 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 глушения двигателя, управляемые системой управления двигателем (например, для гибридного автобуса, оснащенного двигателем, который глушится в холостом режиме), после которого происходит запуск двигателя, последовательность операций (глушение двигателя – запуск двигателя) считается 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 начинается в момент запуска двигателя или в момент начала движения транспортного средства, в зависимости от того, что происходит раньше".

Приложение 9А, пункт 2.3.2.2, изменить следующим образом:

- "2.3.2.2 В случае дизельного сажевого фильтра закрытого типа (ДСФ) 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 собственному усмотрению применять требования к мониторингу эффективности, изложенные в добавлении 8 к приложению 9В, вместо требований пункта 2.3.2.1, если он может доказать при помощи соответствующей технической документации, что в случае ухудшения существует позитивная корреляция между снижением эффективности фильтра-

ции и падением давления ("давление дельта") в пределах всего ДСФ в условиях работы двигателя, указанных в описании испытания, содержащемся в добавлении 8 к приложению 9В".

Приложение 9А, пункт 2.4.1, включая сноску, изменить следующим образом:

"2.4.1 Зарезервирован¹ По запросу изготовителя для транспортных средств категорий М₂ и N₁, для транспортных средств категорий М₁ и М₂ с технически допустимой максимальной массой с грузом, не превышающей 7,5 тонн, и для транспортных средств категории М₃ класса I, класса II и классов А и В¹ с допустимой массой, не превышающей 7,5 тонн, удовлетворение требованиям, изложенным в приложении 11 к поправкам серии 07 к Правилам № 83, считается равнозначным удовлетворению требованиям, изложенным в настоящем приложении, с учетом следующих эквивалентных соответствий:

¹ Настоящий пункт зарезервирован для будущих альтернативных официальных утверждений (например, в связи с переносом Директивы "Евро VI" в Правила № 83). 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.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html".

Приложение 9А, 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" таблицы А11/3 приложения 11 к поправкам серии 07 к Правилам № 83 считаются 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" таблицы А11/2 приложения 11 к поправкам серии 07 к Правилам № 83 считаются 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" таблицы А11/1 приложения 11 к поправкам серии 07 к Правилам № 83 считаются 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 разделе 3.2.12.2.7 части 2 приложения 1, заменяются данными, указанными в разделе 3.2.12.2.7 приложения 1 к поправкам серии 07 к Правилам № 83.
- 2.4.1.3.2 Эквивалентные соответствия, установленные в пункте 2.4.1, применяются следующим образом:
- 2.4.1.3.2.1 применяются 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 применяются требования в отношении средств ограничения выбросов NO_x , предусмотренные в пунктах 2.1.2.2.1–2.1.2.2.4 приложения 11".

Приложение 9А, таблицу 2 изменить следующим образом:

"Таблица 2

ПЗБД (все газовые двигатели и двигатели с принудительным зажиганием, установленные на транспортных средствах категории М₃, транспортных средствах категории N₂ с максимально допустимой массой более 7,5 т и на транспортных средствах категории N₃)

	Предельное значение в мг/кВт·ч	
	NO_x	CO^+
Период ввода в действие	1 500	7 500 ¹
Общие требования	1 200	7 500

¹ ПЗБД для CO будут установлены позднее. Является обязательным начиная с дат, указанных в пунктах 13.2.2 и 13.3.2 настоящих Правил соответственно".

Приложение 9В, пункт 3.5 изменить следующим образом:

"3.5 "Режим постоянной работы ИС" означает непрерывное функционирование индикатора сбоев, последовательно указывающего сбой в течение всего времени, когда ключ повернут в замке зажигания в рабочее положение и двигатель работает с того момента, когда ключ в замке зажигания повернут в рабочее положение и двигатель запущен (при включенном зажигании и работающем двигателе) или когда транспортное средство начинает движение, в зависимости от того, что происходит раньше, и гаснущего, когда ключ повернут в нерабочее положение".

Приложение 9В, пункт 3.22 изменить следующим образом:

"3.22 "Режим временной работы ИС" означает работу индикатора сбоев, последовательно указывающего сбой в течение 15 секунд с того момента, когда ключ в замке зажигания повернут в рабочее положение и двигатель запущен (при включенном зажигании и работающем двигателе) или когда транспортное средство начинает движение, и гаснущего либо по истечении этих 15 секунд, либо после поворота ключа в замке зажигания в нерабочее положение, в зависимости от того, что происходит раньше".

Приложение 9В, 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 того, действует ли ИС и находятся ли элементы, являющиеся объектом мониторинга, в состоянии готовности;

- b) цель второй последовательности состоит в указании наличия сбоя.

Первая последовательность начинается с того момента, когда ключ в замке зажигания впервые повернут 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 двигателя¹ (двигатель работает), либо до того момента, когда транспортное средство начинает движение, либо до поворота ключа в замке зажигания в нерабочее положение, в зависимости от того, что происходит раньше.**

~~По просьбе изготовителя допускается однократная активация ИС в ходе одной последовательности операций (например, для систем запуска-остановки двигателя).~~

¹ Двигатель может считаться запущенным на этапе проворачивания коленчатого вала".

Приложение 9B, пункты 4.6.5.1.1 и 4.6.5.1.2 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. ..." (далее без изменений)

"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 числа часов, в течение которых двигатель **внутреннего сгорания** – в продолжение всего срока его службы – работал в условиях активированного режима постоянной работы ИС. ..." (далее без изменений)

Приложение 9B, 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 числа часов, в течение которых двигатель **внутреннего сгорания** работал в условиях сбоя класса В1. ..." (далее без изменений)

Приложение 9C, 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 ~~запуск двигателя~~ **ездовой цикл**".

Приложение 11, пункт 2.1.1, включая сноску, изменить следующим образом:

"2.1.1 ~~Зарезервирован¹~~ По запросу изготовителя для транспортных средств категорий М₂ и N₁, для транспортных средств категорий М₁ и N₂ с технически допустимой максимальной массой с грузом, не превышающей 7,5 тонн, и для транспортных средств категории М₃ класса I, класса II и классов А и В¹ с допустимой

массой, не превышающей 7,5 тонн, удовлетворение требованиям, изложенным в приложении 6 к поправкам серии 07 к Правилам № 83, считается равнозначным удовлетворению требованиям, изложенным в настоящем приложении.

¹ Настоящий пункт зарезервирован для будущих альтернативных официальных утверждений (например, в связи с переносом Директивы "Евро VI" в Правила № 83). В соответствии с определениями, содержащимися в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2, пункт 2 – www.unecese.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html".

Приложение 11, 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 функции ограничения 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, заменяются данными, предусмотренными в пункте 3.2.12.2.8 приложения 1 к поправкам серии 07 к Правилам № 83;
- 2.1.2.2** применяются следующие исключения в отношении применения требований, установленных в добавлении 6 к поправкам серии 07 к Правилам № 83 и в настоящем приложении:
- 2.1.2.2.1** вместо положений пунктов 4.1 и 4.2 добавления 6 к поправкам серии 07 к Правилам № 83 применяются положения о контроле за качеством реагента, установленные в пунктах 7.1–7.1.2 настоящего приложения;
- 2.1.2.2.2** вместо положений раздела 5 добавления 6 к поправкам серии 07 к Правилам № 83 применяются положения о контроле за процессом дозирования, установленные в разделе 8.4 настоящего приложения;
- 2.1.2.2.3** под системой предупреждения водителя, упомянутой в разделах 4, 7 и 8 настоящего приложения, понимается система предупреждения водителя, упомянутая в разделе 3 добавления 6 к поправкам серии 07 к Правилам № 83;
- 2.1.2.2.4** раздел 6 добавления 6 к поправкам серии 07 к Правилам № 83 не применяется;
- 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, применяются положения, установленные в пункте 5.2 настоящего приложения".

Приложение 11, пункты 7.1.1–7.1.1.2 изменить следующим образом:

- "7.1.1 Изготовитель указывает ~~минимально приемлемый уровень концентрации реагента CD_{min}~~ **значение CD_{min} , превышающее самый высокий уровень концентрации, не** допускающий превышения 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 ссылка на уровень выбросов NO_x , указанная в пункте 5.3 настоящих Правил, заменяется для целей пункта 7.1.1 значением 900 мг/кВт·ч.
- 7.1.1.2 ~~Правильное~~ **З**начение CD_{min} подтверждается в ходе официального утверждения типа в порядке, установленном в добавлении 6 к настоящему приложению, и регистрируется в расширенном комплекте документации, указанном в пункте 5.1.4 настоящих Правил".

Приложение 11, пункты 8.1–8.2.3 изменить следующим образом:

- "8.1 Транспортное средство должно быть оснащено устройством определения **прекращения процесса дозирования реагента расхода и обеспечения внешнего доступа к показаниям расхода (в том числе по причине блокирования системы дозирования реагента)**.
- 8.2 Счетчики ~~расхода реагента и~~ процесса дозирования
- 8.2.1 Для проверки ~~расхода реагента должен быть предусмотрен специальный счетчик ("счетчик наработки с реагентом неподходящего качества") и еще один счетчик для проверки~~ процесса дозирования **должен быть предусмотрен специальный счетчик ("счетчик наработки в процессе дозирования")**. ~~Эти~~ **Этот** счетчик ~~ведет отсчет количества часов работы двигателя с неправильным расходом реагента и, соответственно, часов наработки после прекращения процесса дозирования реагента.~~
- 8.2.2 Подробная информация о критериях и механизмах активации и выключения ~~счетчика расхода реагента и~~ счетчика дозирования содержится в добавлении 2 к настоящему приложению.
- 8.2.3 Показания ~~счетчика расхода реагента и~~ счетчика дозирования выдаются в стандартном виде в соответствии с положениями добавления 5 к настоящему приложению".

Приложение 11, пункты 8.3–8.3.2 исключить.

Приложение 11, пункты 8.4.1 и 8.4.1.1 исключить.

Приложение 11, прежний пункт 8.4.2, изменить нумерацию на 8.4.1.

Приложение 11, пункты 8.5.1 и 8.5.2 изменить следующим образом:

- "8.5.1 Пассивная система мотивации, описанная в пункте 5.3, включается и впоследствии активируется в соответствии с предписаниями указанного раздела, если причина ~~ошибки в расходе реагента или~~ прекращения дозирования реагента не устраняется в течение 10 часов работы двигателя после активации системы предупреждения водителя в соответствии с пунктом 8.4.1 ~~и 8.4.2~~.
- 8.5.2 Активная система мотивации, описанная в пункте 5.4, включается и впоследствии активируется в соответствии с предписаниями ука-

занного раздела, если причина ~~ошибки в расходе реагента или~~ прекращения дозирования реагента не устраняется в течение 20 часов работы двигателя после активации системы предупреждения водителя в соответствии с пунктом 8.4.1 ~~и 8.4.2~~".

Приложение 11, добавление 2, пункт A.2.2.1 изменить следующим образом:

«A.2.2.1 Система предупреждения водителя активируется в том случае, когда диагностический код неисправности (ДКН), связанный с соответствующим сбоем в работе и явившийся причиной ее активации, ~~имеет статус, определенный в таблице 1~~ имеет статус "подтвержденный и активный"».

Приложение 11, добавление 2, таблицу 1 исключить.

Приложение 11, добавление 2, пункт A.2.4.1.1 изменить следующим образом:

"A.2.4.1.1 В соответствии с требованиями настоящего приложения данная система включает ~~не менее пяти~~ отдельные счетчики для регистрации числа часов, в течение которых работал двигатель после обнаружения этой системой любой из следующих неисправностей:

- a) несоответствие реагента по качеству;
- ~~b) неправильный расход реагента;~~
- ⇒ b) прекращение процесса дозирования реагента;
- ⇒ c) засорение клапана РОГ;
- ⇒ d) возникновение неисправности в системе мониторинга в соответствии с подпунктом b) пункта 9.1 настоящего приложения".

Приложение 11, добавление 2, таблицу 2 изменить следующим образом:

"Таблица 2

Счетчики и мотивация

	<i>Статус ДКН для начальной активации счетчика</i>	<i>Показание счетчика для пассивной системы мотивации</i>	<i>Показание счетчика для активной системы мотивации</i>	<i>Зафиксированное показание, которое сохраняет счетчик в период сразу же после включения активной системы мотивации</i>
Счетчик контроля за качеством реагента	Подтвержденный и активный	10 часов	20 часов	18 часов
Счетчик расхода реагента	Потенциальный или подтвержденный и активный (см. таблицу 1)	10 часов	20 часов	18 часов

	<i>Статус ДКН для начальной активации счетчика</i>	<i>Показание счетчика для пассивной системы мотивации</i>	<i>Показание счетчика для активной системы мотивации</i>	<i>Зафиксированное показание, которое сохраняет счетчик в период сразу же после включения активной системы мотивации</i>
Счетчик дозирования	Подтвержденный и активный	10 часов	20 часов	18 часов
Счетчик наработки с неисправным клапаном РОГ	Подтвержденный и активный	36 часов	100 часов	95 часов
Счетчик системы мониторинга	Подтвержденный и активный	36 часов	100 часов	95 часов

II. Обоснование

1. Предлагаемые поправки нацелены на перенос в пересмотр 6 Правил № 49 положений, касающихся ПЗБД и содержащихся в нормативе 133/2014 (ЕС), которые пока не включены в Правила № 49, и решения Комиссии ЕС относительно даты введения ПЗБД ВЧ.

2. Предлагаемые поправки нацелены на включение в приложения 9А и 9В к пересмотру 6 Правил № 49 положений, касающихся БД, которые необходимы для официального утверждения типа транспортных средств, оснащенных системой запуска–остановки двигателя, и гибридных транспортных средств.

3. Предлагаемые поправки нацелены на обеспечение учета нынешнего уровня развития техники, а также соответствующих требований в отношении ограничения выбросов NO_x . В частности, в них предлагается отказаться от требований, касающихся контроля за расходом реагента из резервуара для реагента, и тем самым исключается какой-либо риск нанесения ущерба окружающей среде:

а) основной смысл предлагаемых поправок сводится к тому, что во всех системах двигателей стандарта Евро-VI используется принцип замкнутого цикла, который, среди прочего, позволяет регулировать расход реагента с учетом фактической потребности в сокращении NO_x ;

б) в этой связи отмечается, что предлагаемые поправки позволят более эффективно согласовать требования стандарта Евро-VI-Б, касающиеся запрета подделки, с теми требованиями, которые в настоящее время считаются достаточными во всем мире и, в частности по мнению европейских компетентных органов, достаточными в контексте самой современной внедорожной подвижной техники;

с) как это уже было сделано в недавних весьма жестких правилах, будет обеспечен учет следующих возможных видов подделок: незаполнение резервуара для реагента после того, как реагент был израсходован; прекращение процесса дозирования; использование ненадлежащего уровня концентрации реагента; выведение из строя устройства, которое используется для выявления подделки.

4. В ходе некоторых операций по ремонту транспортных средств, работающих на СПГ, необходимо удалять весь газ из топливной системы. Поскольку в некоторых районах давление на станциях для заправки СПГ является весьма низким, для соблюдения действующих требований на двухтопливных транспортных средствах типа А, не оснащенных дизельным двигателем, приходится часами двигаться со скоростью 20 км/ч, что ведет к образованию заторов. Поэтому в данном конкретном случае предлагается предусмотреть альтернативное требование, которое позволяло бы ограничивать доступную мощность, с тем чтобы исключить возможность коммерческой эксплуатации таких транспортных средств и в то же время обеспечить возможность их движения с приемлемой скоростью.
