

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*

(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

* 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.

GE.17-11489 (R) 091117 101117

1711489

Просьба отправить на вторичную переработку



Пункт 7.1.4.1 изменить следующим образом:

«7.1.4.1 Идентичные параметры для распространения официального утверждения включают:

Двигатель:

a) 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 $\pm 10\%$;

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

Добавление б, 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 испытания 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 CVS».

Приложение 10, Тип: Бензин (E10), 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 NO_x. 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 NO_x 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 NO_x, 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».
