



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств****170-я сессия**

Женева, 15–18 ноября 2016 года

Пункт 4.9.2 предварительной повестки дня

**Соглашение 1958 года:****рассмотрение проектов поправок****к действующим правилам, представленных GRPE****Предложение по дополнению 4 к поправкам серии 07  
к Правилам № 83 (выбросы загрязняющих веществ  
транспортными средствами M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub>)****Представлено Рабочей группой по проблемам энергии  
и загрязнения окружающей среды\***

Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) на ее семьдесят третьей сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/73, пункт 9). В его основу положены документы ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/10 и ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/11. Этот текст представляется Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету АС.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2016 года.

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2014–2018 годы (ECE/TRANS/240, пункт 105, и ECE/TRANS/2014/26, 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.



## Дополнение 4 к поправкам серии 07 к Правилам № 83 (выбросы загрязняющих веществ транспортными средствами M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub>)

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  $\pm 50$  °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 исполь-

зуют 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 $-7^{\circ}\text{C}$		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  $\text{NO}_x$ . 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  $\text{NO}_x$  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 выхо-

да 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  $\text{NO}_x$ , 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».

---