



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств****Сто девяностая сессия**

Женева, 20–22 июня 2023 года

Пункт 4.7.7 предварительной повестки дня

**Соглашение 1958 года:****Рассмотрение проектов поправок  
к существующим правилам ООН,  
представленных GRPE****Предложение по дополнению 16 к поправкам серии 07  
к Правилам № 83 ООН (выбросы транспортными  
средствами категорий 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 восемьдесят седьмой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/87, п. 16). Он основан на документах ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2023/10 и GRPE-87-13-Rev.2 с поправками, содержащимися в приложении VI к докладу. Этот текст представляется Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету (AC.1) для рассмотрения на их сессиях в июне 2023 года.

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2023 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2023 год (A/77/6 (разд. 20), п. 20.6), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



*Приложение 4А*

Пункт 3.2.7 изменить следующим образом:

«3.2.7 Подлежащее испытанию транспортное средство должно быть оснащено системой дневных ходовых огней с наибольшим потреблением электроэнергии по сравнению с другими системами дневных ходовых огней, устанавливаемыми изготовителем на транспортные средства, относящиеся к группе, представленной транспортным средством официально утвержденного типа. Изготовитель передает органам по официальному утверждению типа надлежащую техническую документацию.

Дневные ходовые огни, определение которых содержится в пункте 2 Правил № 48, во время проведения цикла испытания должны быть включены».

Включить новый пункт 3.2.8 следующего содержания:

«3.2.8 Для испытаний в соответствии с настоящими Правилами, проводимых после [xx-xx-20xx<sup>1</sup>], задние габаритные огни устанавливают в рабочий режим, который применяется, когда показатель окружающих условий освещенности превышает 7000 люкс (например, в режиме работы транспортного средства на динамометрическом стенде)».

*Приложение 11, пункт 3.2.1.2* изменить следующим образом:

«3.2.1.2 Изготовитель может деактивировать любую отдельную программу контроля БД для данного ездового цикла при температуре окружающей среды или охлаждающей жидкости двигателя ниже 266 К (−7 °С) или на высотах более 2500 м над уровнем моря, при условии что изготовитель представит данные и/или результаты инженерной оценки, которые надлежащим образом подтверждают, что в таких условиях осуществляемый контроль будет ненадежным. Изготовитель может также запросить деактивацию любой отдельной программы контроля БД при других температурах окружающей среды или охлаждающей жидкости двигателя на другой высоте над уровнем моря, если он представит компетентному органу данные и/или результаты инженерной оценки, которые подтверждают, что при таких условиях диагностика будет неверной. Если в процессе регенерации предельные значения БД превышаются, то при условии отсутствия дефекта индикатор неисправности (ИН) может не загораться.

Температура охлаждающей жидкости двигателя считается подлежащей официальному утверждению, только если она используется вместо температуры окружающей среды».

*Приложение 11 — Добавление 1*

Пункт 6.5.1.3 изменить следующим образом:

«6.5.1.3 В случае всех систем ограничения выбросов, применительно к которым проводят конкретные бортовые оценочные испытания (каталитического нейтрализатора, кислородного датчика и т. д.) в соответствии с настоящим приложением, за исключением выявления пропусков зажигания, контроля за топливной системой и комплексного контроля всех элементов, результаты самого последнего испытания, пройденного транспортным средством, и предельные значения, с которыми сравниваются параметры системы, передают через последовательный порт данных на стандартном диагностическом разъеме в соответствии с техническими требованиями, приведенными в пункте 6.5.3 настоящего

<sup>1</sup> Дата будет заменена датой вступления в силу настоящего предложения, когда она будет известна.

добавления. В случае контролируемых элементов и систем, помимо упомянутых среди исключений выше, через разъем данных передают сообщение о соответствии/несоответствии в отношении самых последних результатов испытаний.

Все данные, касающиеся эксплуатационной эффективности БД-системы, подлежащие регистрации в соответствии с положениями пункта 7.6 настоящего добавления, передаются через последовательный порт на стандартном диагностическом разъеме в соответствии с техническими требованиями, приведенными в пункте 6.5.3 настоящего добавления».

*Пункты 6.5.3.4 и 6.5.3.5 изменить следующим образом:*

«6.5.3.4 Основные диагностические данные (указанные в пункте 6.5.1) и информация о двустороннем контроле предоставляются с использованием формата и единиц, предусмотренных в стандарте, указанном в пункте 6.5.3.2 а) настоящего добавления, и должны быть доступны при помощи диагностических средств, отвечающих требованиям стандарта, указанного в пункте 6.5.3.2 б) настоящего добавления.

Изготовитель транспортного средства предоставляет ответственному органу по стандартизации подробную информацию о любых диагностических данных, связанных с выбросами, например идентификаторы параметров (PID), идентификаторы программ контроля БД (monitor ID) и идентификаторы испытаний (test ID), которые не определены в стандарте, указанном в пункте 6.5.3.2 а) настоящего добавления, но имеют отношение к настоящим Правилам».

«6.5.3.5 При регистрации неисправности изготовитель идентифицирует ее с помощью надлежащего кода неисправности ISO/SAE, указанного в одном из стандартов, перечисленных в пункте 6.5.3.2 d) настоящего добавления в отношении “кодов диагностированных неисправностей в системе выбросов”. Если такая идентификация невозможна, то изготовитель может использовать контролируемые им коды диагностики неисправностей в соответствии с тем же стандартом. Полный доступ к кодам неисправностей обеспечивается при помощи стандартного диагностического оборудования, соответствующего положениям пункта 6.5.3.3 настоящего добавления.

Изготовитель транспортного средства предоставляет ответственному органу по стандартизации подробную информацию о любых диагностических данных, связанных с выбросами, например идентификаторы параметров (PID), идентификаторы программ контроля БД (monitor ID) и идентификаторы испытаний (test ID), которые не определены в стандарте, указанном в пункте 6.5.3.2 а) настоящего добавления, но имеют отношение к настоящим Правилам».