



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 4.7.6 предварительной повестки дня

Соглашение 1958 года:

**Рассмотрение проектов поправок к существующим
правилам ООН, представленных GRPE**

Предложение по дополнению 19 к поправкам серии 06 к Правилам № 83 ООН (выбросы транспортными средствами категорий M₁ и N₁)

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. 15). Он основан на документах ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2023/10 и GRPE-87-13-Rev.2 с поправками, содержащимися в приложении V 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

Включить новый пункт 3.2.7 следующего содержания:

«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-20xx¹], 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 добавления. В случае контролируемых элементов и систем, помимо

¹ Дата будет заменена датой вступления в силу настоящего предложения, когда она будет известна.

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».

Пункт 6.5.3.3 изменить следующим образом:

«6.5.3.3 Основные диагностические данные (указанные в пункте 6.5.1) и информация о двустороннем контроле должны предоставляться с использованием формата и единиц, предусмотренных в стандарте ISO DIS 15031-5 «Транспорт дорожный — Связь между транспортным средством и наружным оборудованием для диагностики выбросов автомобиля в окружающий воздух — Часть 5: Службы диагностики выбросов» от 1 ноября 2001 года, и должны быть доступны при помощи диагностических средств, отвечающих требованиям стандарта ISO DIS 15031-4. 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 указаны в стандарте ISO 15031-5, но имеют отношение к настоящим Правилам».

Включить новый пункт 6.5.3.3.1 следующего содержания:

«6.5.3.3.1 В качестве варианта вместо стандарта ISO 15031-5 «Транспорт дорожный — Связь между транспортным средством и наружным оборудованием для диагностики выбросов автомобиля в окружающий воздух — Часть 5: Службы диагностики выбросов» для передачи информации относительно БД могут быть использованы стандарты ISO 27145 «Транспорт дорожный — Соблюдение требований к всемирно согласованным бортовым диагностическим системам (BC-БД)» от 15 августа 2012 года или SAE J 1979-2 «Режимы диагностических испытаний E/E: БД на базе EDC», апрель 2021 года».

Пункт 6.5.3.4 изменить следующим образом:

«6.5.3.4 При регистрации неисправности изготовитель должен идентифицировать ее с помощью надлежащего кода неисправности, соответствующего кодам, приведенным в разделе 6.3 стандарта ISO 15031-6 «Транспорт дорожный — Связь между транспортным средством и наружным оборудованием для диагностики выбросов автомобиля в окружающий воздух — Часть 6: Определения кодов диагностированных неисправностей» в отношении «кодов диагностированных неисправностей в системе выбросов». Если такая идентификация невозможна, то изготовитель может использовать коды диагностики неисправностей, указанные в разделах 5.3 и 5.6 стандарта ISO DIS 15031-6. Полный доступ к кодам неисправностей должен обеспечиваться при помощи стандартного диагностического оборудования, соответствующего положениям пункта 6.5.3.2 настоящего приложения. 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 указаны в стандарте ISO 15031-5, но имеют отношение к настоящим Правилам».