

12 February 2024

Соглашение

О принятии согласованных технических правил Организации Объединенных Наций 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 правил Организации Объединенных Наций*

(Пересмотр 3, включающий поправки, вступившие в силу 14 сентября 2017 года)

Добавление 82 — Правила № 83 ООН

Пересмотр 3 — Поправка 12

Дополнение 17 к поправкам серии 05 — Дата вступления в силу: 5 января 2024 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.29/2023/61.



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

* Прежние названия 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 (первоначальный вариант);
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, совершено в Женеве 5 октября 1995 года (Пересмотр 2).



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 6.5.3.3 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».
