|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Организация Объединенных Наций | |  | ECE/2015/55 | |
| _unlogo | **Экономический  и Социальный Совет** | | | Distr.:  10 April 2015  Russian  Original: |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств**

**166-я сессия**

Женева, 23−26 июня 2015 года

Пункт 4.7.1 предварительной повестки дня

**Соглашение 1958 года − Рассмотрение проектов поправок  
к существующим правилам, представленных GRPE**

Предложение по дополнению 3 к поправкам серии 06 к Правилам № 49 (выбросы из двигателей   
с воспламенением от сжатия и из двигателей   
с принудительным зажиганием (СНГ и КПГ))

Представлено Рабочей группой по проблемам энергии и загрязнения[[1]](#footnote-1)\*

Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) на ее семидесятой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/70, пункт 21). В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2015/3 с поправками, содержащимися в приложении V к докладу. Этот текст представлен на рассмотрение Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету AC.1 на их сессии в июне 2015 года.

*Пункт 4.10.8* изменить следующим образом:

"4.10.8 Если до даты, указанной в пункте 13.2.3, изготовитель предпочитает вариант новых официальных утверждений типа, он может использовать для целей контроля дизельного сажевого фильтра (ДСФ) альтернативные положения, изложенные в пункте 2.3.2.2 приложения 9А".

*Пункты 13.2.1−13.3.3* изменить следующим образом:

"13.2.1 Начиная с даты вступления в силу поправок серии 06 к настоящим Правилам Договаривающие стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальное утверждение ЕЭК для системы двигателя или транспортного средства только в том случае, если они отвечают:

a) требованиям пункта 4.1 настоящих Правил;

b) требованиям к мониторингу эффективности, содержащимся в пункте 2.3.2.2 приложения 9А, в случае двигателей с воспламенением от сжатия и двухтопливных двигателей, а также оснащенных такими двигателями транспортных средств;

c) требованиям к мониторингу ПЗБД для NOx, указанным в строке "период ввода в действие" в таблице 1 приложения 9А, в случае двигателей с воспламенением от сжатия и двухтопливных двигателей, а также оснащенных такими двигателями транспортных средств;

d) требованиям к мониторингу NOx, указанным в строке "период ввода в действие" в таблице 2 приложения 9A, в случае двигателей с принудительным зажиганием, а также оснащенных такими двигателями транспортных средств;

e) требованиям к качеству реагента в течение "периода ввода в действие", изложенным в пункте 7.1.1.1 приложения 11.

13.2.1.1 В соответствии с требованиями пункта 6.4.4 приложения 9А изготовители освобождаются от обязанности представлять информацию о соответствии БД эксплуатационным требованиям.

13.2.2 В случае двигателей с принудительным зажиганием и оснащенных такими двигателями транспортных средств начиная с 1 сентября 2014 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальное утверждение для системы двигателя или транспортного средства только в том случае, если они отвечают:

a) требованиям пункта 4.1 настоящих Правил;

b) требованиям к мониторингу ПЗБД NOx, изложенным в строке "период ввода в действие" в таблице 2 приложения 9A;

c) требованиям к мониторингу ПЗБД для CO, изложенным в строке "период ввода в действие" в таблице 2 приложения 9A;

d) требованиям к качеству реагента в течение "периода ввода в действие", изложенным в пункте 7.1.1.1 приложения 11.

13.2.2.1 Согласно требованиям пункта 6.4.4 приложения 9А изготовители освобождаются от обязанности представлять информацию о соответствии БД эксплуатационным требованиям.

13.2.3 Начиная с 31 декабря 2015 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, предоставляют официальное утверждение для системы двигателя или транспортного средства только в том случае, если они отвечают:

a) требованиям пункта 4.1 настоящих Правил;

b) требованиям к мониторингу ПЗБД для массы ВЧ, изложенным в строке "общие требования" в таблице 1 приложения 9А, в случае двигателей с воспламенением от сжатия и двухтопливных двигателей, а также оснащенных такими двигателями транспортных средств;

c) требованиям к мониторингу ПЗБД для NOx, изложенным в строке "общие требования" в таблице 2 приложения 9A, в случае двигателей с воспламенением от сжатия и двухтопливных двигателей, а также оснащенных такими двигателями транспортных средств;

d) требованиям к мониторингу ПЗБД для NOx и CO, изложенным в строке "общие требования" в таблице 2 приложения 9A, в случае двигателей с принудительным зажиганием и оснащенных такими двигателями транспортных средств;

e) "общим" требованиям к качеству реагента, изложенным в пункте 7.1.1.1 приложения 11;

f) требованиям, касающимся плана и применения методов мониторинга в соответствии с пунктами 2.3.1.2 и 2.3.1.2.1 приложения 9А;

g) требованиям пункта 6.4.1 приложения 9А в отношении представления информации о соответствии БД эксплуатационным требованиям.

13.3 Принятие уже предоставленных официальных утверждений типа

13.3.1 Начиная с 31 декабря 2013 года Договаривающиеся стороны могут отказывать в принятии официальных утверждений типа, предоставленных на основании настоящих Правил и не отвечающих требованиям пункта 13.2.1 выше.

13.3.2 Начиная с 1 сентября 2015 года Договаривающиеся стороны могут отказывать в принятии официальных утверждений типа двигателей с принудительным зажиганием и оснащенных такими двигателями транспортных средств, предоставленных на основании настоящих Правил, которые не отвечают требованиям пункта 13.2.2 выше.

13.3.3 Начиная с 31 декабря 2016 года Договаривающиеся стороны могут отказывать в принятии официальных утверждений типа, предоставленных на основании настоящих Правил, которые не отвечают требованиям, упомянутым в пункте 13.2.3 выше".

*Приложение 1, часть 1, из таблицы* исключить пункт 3.2.12.2.8.6.

*Приложение 3, таблицу 1 с примечаниями* заменить следующей таблицей:

"Таблица 1  
Буквы, используемые для ссылок на требования к системам БД и СКВ

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| *Буква* | *ПЗБД для NOx*1 | *ПЗБД для ВЧ*2 | *ПЗБД для CO*6 | *КЭЭ*13 | *Качество реагента* | *Дополнительные контрольно-измерительные устройства БД*12 | *Даты ввода в действие:  новые типы* | *Дата, начиная с которой Договаривающиеся стороны могут не принимать официальное утверждение типа* |
| A9, 10  B10 | Строка "период ввода в действие" в таблицах 1 и 2 приложения 9A | Мониторинг эффективности3 | Неприменимо | Период ввода в действие7 | Период ввода в действие4 | Неприменимо | Дата вступления в силу поправок серии 06 к Правилам № 49 | 1 сентября 2015 года9  31 декабря 2016 года10 |
| B11 | Строка "период ввода в действие" в таблицах 1 и 2 приложения 9A | Неприменимо | Строка "период ввода в действие" в таблице 2 приложения 9A | Неприменимо | Период ввода в действие4 | Неприменимо | 1 сентября 2014 года | 31 декабря 2016 года |
| C | Строка "общие требования" в таблицах 1 и 2 приложения 9A | Строка "общие требования" в таблице 1 приложения 9A | Строка "общие требования" в таблице 2 приложения 9A | Общие требования8 | Общие требования*5* | Да | 31 декабря 2015 года |  |

*Примечания:*

1 Требования к мониторингу "ПЗБД для NOx", изложенные в таблице 1 приложения 9A для двигателей с воспламенением от сжатия и двухтопливных двигателей, а также оснащенных такими двигателями транспортных средств, и в таблице 2 приложения 9A для двигателей с принудительным зажиганием и оснащенных такими двигателями транспортных средств.

2 Требования к мониторингу "ПЗБД для ВЧ", изложенные в таблице 1 приложения 9A для двигателей с воспламенением от сжатия и двухтопливных двигателей, а также оснащенных такими двигателями транспортных средств.

3 Требования к "мониторингу эффективности", изложенные в пункте 2.3.2.2 приложения 9A.

4 Требования к качеству реагента в "период ввода в действие", изложенные в пункте 7.1.1.1 приложения 11.

5 "Общие" требования к качеству реагента, изложенные в пункте 7.1.1 приложения 11.

6 Требования к мониторингу "ПЗБД для CO", изложенные в таблице 2 приложения 9A для двигателей с принудительным зажиганием и оснащенных такими двигателями транспортных средств.

7 За исключением подтверждения, требуемого в соответствии с пунктом 6.4.1 приложения 9A.

8 Включая подтверждение, требуемое в соответствии с пунктом 6.4.1 приложения 9A.

9 Для двигателей с принудительным зажиганием и оснащенных такими двигателями транспортных средств.

10 Для двигателей с воспламенением от сжатия и двухтопливных двигателей, а также оснащенных такими двигателями транспортных средств.

11 Применимо только к двигателям с принудительным зажиганием и оснащенным такими двигателями транспортным средствам.

12 "Дополнительные положения, касающиеся требований к мониторингу", изложенные в пункте 2.3.1.2 приложения 9A.

13 Свойства КЭЭ изложены в приложениях 9A и 9C к настоящим Правилам. КЭЭ не применяется к двигателям с принудительным зажиганием".

*Приложение 9A*

*Пункт 2.2* изменить следующим образом:

"2.2 Требования в отношении последовательностей операций и ездовых циклов для гибридных транспортных средств и транспортных средств, оснащенных системами запуска-остановки двигателя".

*Включить новые пункты 2.2.1−2.2.2.3* следующего содержания:

"2.2.1 Последовательность операций

2.2.1.1 Для транспортных средств, использующих алгоритмы выключения двигателя, управляемые системой управления двигателем (например, для гибридного автобуса, оснащенного двигателем, который выключается в холостом режиме), после которого происходит проворачивание коленчатого вала двигателя, последовательность операций (выключение двигателя − проворачивание коленчатого вала двигателя) считают частью существующей последовательности операций.

2.2.1.2 Изготовитель предоставляет описание таких алгоритмов в документации, предусмотренной в пунктах 3.1.3 a) и 3.1.3 b) настоящих Правил.

2.2.1.3 В случае гибридного транспортного средства последовательность операций начинают в момент запуска двигателя или в момент начала движения транспортного средства, в зависимости от того, что происходит раньше.

2.2.2 Ездовой цикл

2.2.2.1 Для транспортных средств, использующих алгоритмы выключения двигателя, управляемые системой управления двигателем (например, для гибридного автобуса, оснащенного двигателем, который выключается в холостом режиме), после которого происходит проворачивание коленчатого вала двигателя, последовательность операций (выключение двигателя − проворачивание коленчатого вала двигателя) считают частью существующего ездового цикла.

2.2.2.2 Изготовитель предоставляет описание таких алгоритмов в документации, предусмотренной в пунктах 3.1.3 a) и 3.1.3 b) настоящих Правил.

2.2.2.3 В случае гибридного транспортного средства ездовой цикл начинают в момент запуска двигателя или в момент начала движения транспортного средства, в зависимости от того, что происходит раньше".

*Пункт 2.3.2.2* изменить следующим образом:

"2.3.2.2 В случае дизельного сажевого фильтра (ДСФ) закрытого типа до даты, указанной в пункте 13.2.3 настоящих Правил для новых официальных утверждений типа и в пункте 13.3.3 для новых регистраций, изготовитель может по своему усмотрению применять требования к мониторингу эффективности, изложенные в добавлении 8 к приложению 9В, вместо требований пункта 2.3.2.1, если он может подтвердить с помощью соответствующей технической документации, что в случае ухудшения существует позитивная корреляция между снижением эффективности фильтрации и падением давления ("давление дельта") в пределах всего ДСФ в условиях работы двигателя, указанных в описании испытания, содержащемся в добавлении 8 к приложению 9В".

*Пункт 2.4.1 со сноской* изменить следующим образом:

"2.4.1 По запросу изготовителя для транспортных средств категорий M2 и N1, для транспортных средств категорий M1 и N2, технически допустимая максимальная груженая масса которых не превышает 7,5 тонны, и для транспортных средств категории M3 класса I, класса II и классов A и B1, допустимая масса которых не превышает 7,5 тонны, соблюдение требований, изложенных в приложении 11 к поправкам серии 07 к Правилам № 83, считают равнозначным соблюдению требований, изложенных в настоящем приложении, с учетом следующих эквивалентных соответствий:

1 В соответствии с определениями, содержащимися в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), документ ECE/TRANS/WP.29/ 78/Rev.3, пункт 2 − [www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html)".

*Включить новые пункты 2.4.1.1−2.4.1.3.2.2* следующего содержания:

"2.4.1.1 Стандартные значения в разделе "Временные предельные значения БД" в таблице A11/3 приложения 11 к Правилам № 83 с поправками серии 07 считают эквивалентными значениям под буквой A в таблице 1 приложения 3 к настоящим Правилам.

2.4.1.2 Стандартные значения в разделе "Предварительные предельные значения БД" в таблице A11/2 приложения 11 к Правилам № 83 с поправками серии 07 считают эквивалентными значениям под буквой B в таблице 1 приложения 3 к настоящим Правилам.

2.4.1.3 Стандартные значения в разделе "Окончательные предельные значения БД" в таблице A11/1 приложения 11 к Правилам № 83 с поправками серии 07 считают эквивалентными значениям под буквой C в таблице 1 приложения 3 к настоящим Правилам.

2.4.1.3.1 Если используется подобное альтернативное официальное утверждение, то касающиеся систем БД данные, упомянутые в пункте 3.2.12.2.7 части 2 приложения 1, заменяют данными, указанными в пункте 3.2.12.2.7 приложения 1 к Правилам № 83 с поправками серии 07.

2.4.1.3.2 Эквивалентные соответствия, установленные в пункте 2.4.1, применяют следующим образом:

2.4.1.3.2.1 применяют ПЗБД и сроки, приведенные в таблице 1 приложения 3 к настоящим Правилам под определенной буквой, в соответствии с которой подается заявка на официальное утверждение;

2.4.1.3.2.2 применяют требования в отношении средств ограничения выбросов NOx, предусмотренные в пунктах 2.1.2.2.1−2.1.2.2.4 приложения 11".

*Таблицу 2* изменить следующим образом:

"Таблица 2

**ПЗБД (двигатели с принудительным зажиганием)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | *Предельное значение в мг/кВт·ч* | |
| *NOx* | *CO*1 |
| Период ввода в действие | 1 500 | 7 500 |
| Общие требования | 1 200 | 7 500 |

1 Переходные положения, касающиеся введения ПЗБД для СО, содержатся в пунктах 13.2.2 и 13.3.2 настоящих Правил".

Приложение 9B

*Пункт 3.5* изменить следующим образом:

"3.5 "*Режим постоянной работы ИС*" означает непрерывное функционирование индикатора сбоев, последовательно указывающего сбои с момента поворота ключа в замке зажигания в рабочее положение и запуска двигателя (при включенном зажигании и работающем двигателе) или начала движения транспортного средства, в зависимости от того, что происходит раньше, и гаснущего при повороте ключа в нерабочее положение".

*Пункт 3.22* изменить следующим образом:

"3.22 "*Режим временной работы ИС*" означает работу индикатора сбоев, последовательно указывающего сбои в течение 15 секунд с момента поворота ключа в замке зажигания в рабочее положение и запуска двигателя (при включенном зажигании и работающем двигателе) или начала движения транспортного средства, и гаснущего либо по истечении этих 15 секунд, либо при повороте ключа в нерабочее положение, в зависимости от того, что происходит раньше".

*Пункт 4.6.4* изменить следующим образом:

"4.6.4 Активация ИС в том случае, когда ключ повернут в замке зажигания в рабочее положение/двигатель выключен

Активация ИС в том случае, когда ключ повернут в замке зажигания в рабочее положение и двигатель выключен, предполагает следующие две последовательности с пятисекундным интервалом при отключенном ИС:

a) цель первой последовательности состоит в проверке работы ИС и готовности элементов, являющиеся объектом мониторинга;

b) цель второй последовательности состоит в указании наличия сбоя.

Первая последовательность начинается с момента первого поворота ключа в замке зажигания в рабочее положение и прекращается либо при своем обычном завершении, либо после поворота ключа в замке зажигания в нерабочее положение, в зависимости от того, что происходит раньше.

Вторую последовательность повторяют либо до запуска двигателя1, либо до начала движения транспортного средства, либо до поворота ключа в замке зажигания в нерабочее положение, в зависимости от того, что происходит раньше.

1 Двигатель может считаться запущенным на этапе проворачивания коленчатого вала".

*Пункты 4.6.5.1.1 (первое предложение) и 4.6.5.1.2* *(первое предложение)* изменить следующим образом:

"4.6.5.1.1 Счетчик ИС, используемый в режиме постоянной работы

БД-система должна иметь счетчик ИС, используемый в режиме постоянной работы, для записи количества часов, в течение которых двигатель внутреннего сгорания работал в условиях активации режима постоянной работы ИС…

4.6.5.1.2 Счетчик ИС кумулятивного учета в режиме постоянной работы

БД-система должна иметь счетчик ИС кумулятивного учета в режиме постоянной работы для записи совокупного количества часов, в течение которых двигатель внутреннего сгорания − в продолжение всего срока его службы − работал в условиях активации режима постоянной работы ИС…".

*Пункт 4.6.5.2.1* изменить следующим образом:

"4.6.5.2.1 Единичный счетчик В1

БД-система должна иметь счетчик В1 для регистрации количества часов, в течение которых двигатель внутреннего сгорания работал в условиях наличия сбоя класса В1 …".

*Приложение 9C*

*Пункт 5.5* изменить следующим образом:

"5.5 Требования к приращению показаний счетчика циклов зажигания

Приращение показаний счетчика циклов зажигания производится только один раз на каждый ездовой цикл".

*Приложение 11*

*Пункт 2.1.1 со сноской* изменить следующим образом:

"2.1.1 По запросу изготовителя для транспортных средств категорий M2 и N1, для транспортных средств категорий M1 и N2, технически допустимая максимальная груженая масса которых не превышает 7,5 тонны, и для транспортных средств категории M3 класса I, класса II и классов A и B1, допустимая масса которых не превышает 7,5 тонны, соблюдение требований, изложенных в приложении 6 к Правилам № 83 с поправками серии 07, считают равнозначным соблюдению требований, изложенных в настоящем приложении.

1 В соответствии с определениями, содержащимися в Сводной резолюции   
о конструкции транспортных средств (СР.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, пункт 2 − [www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html)".

*Включить новые пункты 2.1.2−2.1.2.2.5* следующего содержания:

"2.1.2 В случае использования альтернативного официального утверждения:

2.1.2.1 данные, касающиеся правильной работы средств ограничения NOx, которые предусмотрены в пунктах 3.2.12.2.8.1−3.2.12.2.8.5 части 2 приложения 1 к настоящим Правилам, заменяют данными, предусмотренными в пункте 3.2.12.2.8 приложения 1 к Правилам № 83 с поправками серии 07;

2.1.2.2 применяют следующие исключения в отношении применения требований, изложенных в добавлении 6 к Правилам № 83 с поправками серии 07 и в настоящем приложении:

2.1.2.2.1 вместо положений пунктов 4.1 и 4.2 добавления 6 к Правилам № 83 с поправками серии 07 применяют положения о контроле за качеством реагента, изложенные в пунктах 7.1−7.1.2 настоящего приложения;

2.1.2.2.2 вместо положений пункта 5 добавления 6 к Правилам № 83 с поправками серии 07 применяют положения о контроле за процессом дозирования, изложенные в пункте 8.4 настоящего приложения;

2.1.2.2.3 под системой предупреждения водителя, упомянутой в пунктах 4, 7 и 8 настоящего приложения, понимается система предупреждения водителя, упомянутая в пункте 3 добавления 6 к Правилам № 83 с поправками серии 07;

2.1.2.2.4 не применяют пункт 6 добавления 6 к Правилам № 83 с поправками серии 07;

2.1.2.2.5 в случае транспортных средств, используемых аварийно-спасательными службами, или транспортных средств, предназначенных и сконструированных для использования вооруженными силами, подразделениями гражданской обороны, пожарными службами и силами, ответственными за поддержание общественного порядка, применяют положения, изложенные в пункте 5.2 настоящего приложения".

*Пункты 7.1.1−7.1.1.2* изменить следующим образом:

"7.1.1 Изготовитель указывает значение CDmin, которое превышает самый высокий уровень концентрации реагента, допускающий превышение предельных показателей выбросов из выхлопной трубы, указанных в пункте 5.3 настоящих Правил.

7.1.1.1 В течение периода ввода в действие, указанного в пункте 4.10.7 настоящих Правил, и по просьбе изготовителя ссылку на уровень выбросов NOx, указанную в пункте 5.3 настоящих Правил, заменяют для целей пункта 7.1.1 значением 900 мг/кВт·ч.

7.1.1.2 Значение CDmin подтверждают в ходе официального утверждения типа в порядке, установленном в добавлении 6 к настоящему приложению, и регистрируют в расширенном комплекте документации, указанном в пункте 5.1.4 настоящих Правил".

*Пункт 8, заголовок* изменить следующим образом:

"8. Контроль за расходом реагента и процессом дозирования"

*Пункт 8.1* изменить следующим образом:

"8.1 Транспортное средство должно быть оснащено устройством определения расхода реагента, прерывания процесса дозирования реагента и обеспечения внешнего доступа к показаниям расхода".

*Пункт 8.3.1* изменить следующим образом:

"8.3.1 Максимальный период выявления недостаточного расхода реагента составляет пять часов или период, эквивалентный заданному расходу реагента в количестве как минимум два литра, в зависимости от того, какой период дольше".

*Включить новый пункт 8.3.1.1,* следующего содержания:

"8.3.1.1 Если контроль за расходом реагента осуществляется с использованием как минимум одного из следующих параметров:

а) уровень реагента в бортовой заправочной емкости; или

b) расход реагента или количество реагента, впрыснутого в точке, расположенной как можно ближе, насколько это технически возможно, к точке впрыска в систему последующей обработки отработавших газов,

то максимальный период выявления недостаточного расхода реагента увеличивается до 48 часов или до периода, эквивалентного заданному расходу реагента в количестве как минимум 15 литров, в зависимости от того, какой период дольше".

*Пункт 8.3.2* исключить.

*Пункт 8.4.1* изменить следующим образом:

"8.4.1 Система предупреждения водителя, описанная в пункте 4, активируется в случае отклонения среднего расхода реагента более чем на пятьдесят % от среднего расхода реагента, заданного системой двигателя, в течение периода, определяемого по усмотрению изготовителя, который все же должен быть не дольше максимального периода, указанного в пункте 8.3.1, или, если это применимо, в пункте 8.3.1.1. Если система предупреждения включает в себя систему отображения сообщений, то высвечивается сообщение, указывающее на причину предупреждения (например, "неправильная дозировка мочевины", «неправильная дозировка "адблю"» или "неправильная дозировка реагента")".

*Пункт 8.4.1.1* исключить.

*Добавление 2, пункт A.2.4.1.1* изменить следующим образом:

"A.2.4.1.1 В соответствии с требованиями настоящего приложения данная система включает счетчики для регистрации количества часов, в течение которых работал двигатель после обнаружения этой системой любой из следующих неисправностей:…".

*Приложение 15*

*Пункт 4.2.2* изменить следующим образом:

"4.2.2 Эксплуатационное ограничение, применимое к двухтопливным транспортным средствам, когда они работают в сервисном режиме, приводится в действие "системой активной мотивации", указанной в приложении 11, либо в особом случае, описанном в пункте 4.2.2.3, при ограничении мощности, предусмотренной в этом пункте".

*Включить новые пункты 4.2.2.2−4.2.2.3.3* следующего содержания:

"4.2.2.2 Отключение эксплуатационного ограничения

В случае порожнего газового баллона эксплуатационное ограничение в двухтопливном режиме из-за отсутствия газообразного топлива должно быть деактивировано, как только газовый баллон наполняется выше критического уровня.

4.2.2.3 Ремонт и техническое обслуживание двухтопливных двигателей типа А, работающих на СПГ, и оснащенных такими двигателями транспортных средств

В случае двухтопливных двигателей типа А, работающих на СПГ, и оснащенных такими двигателями транспортных средств изготовитель может вместо ограничения скорости автомобиля до 20 км/ч выбрать вариант ограничения мощности двигателя до 20% от заявленной максимальной мощности в двухтопливном режиме, причем может делать это при любой частоте вращения двигателя, когда во время операции по ремонту или обслуживанию активируется сервисный режим.

4.2.2.3.1 Функция ограничения мощности может быть активирована только в том случае, если система выявляет отсутствие топлива в газовом баллоне не позднее чем через 5 минут с момента проворачивания коленчатого вала двигателя, когда двигатель работает на холостом ходу.

4.2.2.3.2 Функция ограничения мощности не должна активироваться, когда система выявляет отсутствие топлива в газовом баллоне после предыдущего ездового цикла и газовый баллон не был вновь наполнен.

4.2.2.3.3 В ходе официального утверждения типа изготовитель должен продемонстрировать, что функция ограничения мощности может быть активирована только во время операции по ремонту или техническому обслуживанию".

1. \* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2012−2016 годы (ECE/TRANS/224, пункт 94, и ECE/TRANS/2012/12, 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. [↑](#footnote-ref-1)