



---

## **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 7.2 предварительной повестки дня

**Соглашение 1997 года (периодические технические  
осмотры) – Обновление предписаний № 1 и 2 ООН**

### **Предложение по поправкам к Предписанию № 1**

#### **Пересмотренное предложение по пересмотру 2 Предписания № 1 о единообразных предписаниях, касающихся периодических технических осмотров колесных транспортных средств, в отношении охраны окружающей среды**

#### **Передано Неофициальной рабочей группой по периодическим техническим осмотрам\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами Неофициальной рабочей группы по периодическим техническим осмотрам (ПТО) в целях согласования положений Предписания № 1 с положениями самых последних правил, прилагаемых к Соглашению 1958 года, и директивами Европейского союза (ЕС). В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/2013/132/Rev.1. Изменения к существующему тексту Предписания № 1 (ECE/RCTE/CONF/4/Add.1/Rev.1/Corr.1) выделены жирным шрифтом, а текст, подлежащий исключению, – зачеркнут.

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2016–2017 годы (ECE/TRANS/254, пункт 159, и ECE/TRANS/2016/28/Add.1, направление работы 3.1) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



Предписание № 1 изменить следующим образом:

«Содержание

Стр.

Предписание

1. Область применения .....	3
2. Определения .....	3
3. Периодичность технических осмотров .....	4
4. Технические осмотры .....	4
5. Требования, предъявляемые к осмотру .....	4
<b>6. Методы проведения осмотра .....</b>	<b>5</b>
<b>7. Основные причины для отказа и оценка дефектов .....</b>	<b>5</b>
8. Названия и адреса .....	6

Приложение

Минимальные требования, предъявляемые к осмотру .....	7
---	---

## 1. Область применения

- 1.1 Для целей статьи 1 Соглашения о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров подлежащие осмотру позиции имеют отношение к соблюдению экологических требований;
- 1.2 колесные транспортные средства, **определенные в пункте 2.4** и используемые в международном сообщении, должны соответствовать изложенным ниже требованиям;
- 1.3 Договаривающиеся стороны могут принять решение распространить требование пункта 1.2 выше и на транспортные средства, используемые для внутренних перевозок.

## 2. Определения

Для целей настоящего Предписания

- 2.1 «Соглашение» означает Венское соглашение 1997 года о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров;
- 2.2 «*международный сертификат технического осмотра*» означает сертификат периодических технических осмотров колесных транспортных средств в соответствии с положениями статьи 1 и добавления 2 к настоящему Соглашению;
- 2.3 «*периодический технический осмотр*» означает единообразную периодическую процедуру, с помощью которой уполномоченные центры технического осмотра, ответственные за проведение инспекционных испытаний, проверяют соответствие представленного колесного транспортного средства ~~по крайней мере~~ требованиям настоящего Предписания;
- 2.4 «*колесное транспортное средство*» означает механические транспортные средства категорий **M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub>** и **прицепы категорий O<sub>3</sub> и O<sub>4</sub>\***, используемые в международном сообщении; ~~разрешенная максимальная масса которых превышает 3 500 кг;~~
- 2.5 «*проверка*» означает доказательство соответствия предписаниям, изложенным в приложении к настоящему Предписанию, полученное посредством испытаний и проверок, проводимых с использованием доступных в настоящее время методов и оборудования, причем без демонтажа или снятия какой-либо части транспортного средства;
- 2.6 «*Женевское соглашение 1958 года*» означает Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транс-

\* В соответствии с определениями, содержащимися в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (CP.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.4, пункт 2 – [www.unecese.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unecese.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html).

портных 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, совершенное в Женеве 20 марта 1958 года и включающее поправки, вступившие в силу 16 октября 1995 года;

- 2.7 «Правила ЕЭК» означают правила, прилагаемые к Женевскому соглашению 1958 года.

### 3. Периодичность технических осмотров

<i>Категории транспортных средств</i>	<i>Периодичность осмотров</i>
<p><b>Механические транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров: M<sub>1</sub></b></p> <p><b>Грузовые транспортные средства: N<sub>1</sub></b></p>	<p><b>Через четыре года после первого ввода в эксплуатацию или первой регистрации и затем один раз в два года</b></p>
<p>Механические транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров: M<sub>1</sub>, используемые в качестве такси и машин скорой помощи, M<sub>2</sub> и M<sub>3</sub></p> <p>Грузовые транспортные средства: N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub></p> <p><b>Прицепы: O<sub>3</sub> и O<sub>4</sub></b></p>	<p>Через один год после <b>первого ввода в эксплуатацию или первой регистрации</b> и затем ежегодно <del>в случае транспортных средств зарегистрированных в странах, где применяются все соответствующие правила ЕЭК ООН или директивы ЕС в отношении официального утверждения типа. В странах, где эти документы не применяются, требуется проведение осмотра при первой регистрации.</del></p>

### 4. Технические осмотры

Транспортные средства, к которым применяются настоящие положения, должны подвергаться периодическому техническому осмотру в соответствии с приведенным ниже приложением к настоящему Предписанию.

После проверки соответствие – по крайней мере положениям приложения к настоящему Предписанию – подтверждается международным сертификатом технического осмотра.

### 5. Требования, предъявляемые к осмотру

Осмотр охватывает:

- 5.1 опознавательные знаки транспортного средства;

- 5.2 негативные факторы;
- 5.3 прочие позиции, имеющие отношение к соблюдению экологических требований и перечисленные в пункте 5 нижеследующего приложения к настоящему Предписанию.

## 6. Методы проведения осмотра

Метод проведения осмотра, предусмотренный в приложении к настоящему Предписанию, соответствует минимальному требованию. Если в качестве соответствующего метода указан визуальный осмотр, то это означает, что инспектор – помимо собственно осмотра – может также трогать детали и узлы, оценивать уровень шума и прочее.

## 7. Основные причины для отказа и оценка дефектов

В приложении к настоящему Предписанию указаны основные причины для отказа и оценка дефектов. Ниже определяются три критерия применительно к оценке дефектов.

- 7.1 К «*незначительным дефектам*» (НД) относятся технические дефекты, не сказывающиеся существенным образом на безопасности транспортного средства, и другие незначительные несоответствия. Проведение повторного осмотра транспортного средства не требуется, поскольку можно с полным основанием рассчитывать на то, что выявленные дефекты будут безотлагательно устранены.
- 7.2 К «*серьезным дефектам*» (СД) относятся дефекты, которые могут нанести ущерб безопасности транспортного средства и/или поставить под угрозу других участников дорожного движения, а также иные более существенные несоответствия. Дальнейшее использование транспортного средства в дорожных условиях без устранения выявленных дефектов не допускается, хотя оно может все же быть отогнано до места проведения ремонтных работ и впоследствии до специальной площадки для проверки качества выполненного ремонта.
- 7.3 К «*опасным дефектам*» (ОД) относятся дефекты, которые представляют прямую и непосредственную угрозу для безопасности дорожного движения, причем транспортное средство не должно использоваться в дорожных условиях ни при каких обстоятельствах.
- 7.4 Транспортное средство, имеющее дефекты, подпадающие под более чем одну группу дефектов, следует классифицировать в соответствии с наиболее серьезным из выявленных дефектов. Транспортное средство с несколькими дефектами, относящимися к одной и той же группе, может быть приписано к следующей порядковой группе, если совокупность имеющихся дефектов делает транспортное средство более опасным в эксплуатации.

## **8. Названия и адреса**

Договаривающиеся стороны Соглашения, применяющие настоящее Предписание, сообщают в Секретариат Организации Объединенных Наций основную информацию об административных органах, ответственных за осуществление контроля за проведением инспекционных испытаний.

## Приложение

### Минимальные требования, предъявляемые к осмотру

#### 1. Область применения

Осмотр охватывает по крайней мере перечисленные ниже позиции.

#### 2. Опознавательные знаки транспортного средства

<del>Позиции, подлежащие проверке/испытанию</del>
Регистрационный знак
Номер шасси

Позиция	Метод	Основные причины для отказа	Оценка дефектов		
			НД	СД	ОД
2.1 Регистрационные номерные знаки (если их наличие диктуется требованиями <sup>a</sup> )	Визуальный осмотр	<p>a) Номерной(ые) знак(и) отсутствует(ют) или закреплен(ы) настолько ненадежно, что он(и) может (могут) отвалиться.</p> <p>b) Надпись отсутствует или неразборчива.</p> <p>c) Не соответствует документам или протоколам на транспортное средство.</p>		X	
2.2 Идентификационный номер шасси/серийный номер транспортного средства	Визуальный осмотр	<p>a) Отсутствует или невозможно найти.</p> <p>b) Неполный, неразборчивый, явно подделанный или не соответствующий документам на транспортное средство.</p> <p>c) Неразборчивые записи в документах на транспортное средство или канцелярские неточности.</p>	X	X	

<sup>a</sup> «Требования» диктуются требованиями в отношении официального утверждения типа, действующими на дату первой регистрации или первого ввода в эксплуатацию, а также обязательствами в отношении переоборудования либо национальным законодательством в стране регистрации.

### 3. Экологические негативные факторы

- 3.1 Выбросы отработавших газов
- 3.1.1 Транспортные средства, оснащенные двигателями с принудительным зажиганием
- ~~3.1.1.1 Транспортные средства, оснащенные двигателями с принудительным зажиганием и работающие на бензине, система выпуска~~
- ~~3.1.1.1.1 Если выбросы загрязняющих веществ не ограничиваются такими современными системами контроля за выбросами, как трехступенчатый каталитический преобразователь с лямбда зондом:~~
- ~~3.1.1.1.1.1 визуальный осмотр системы выпуска в целях проверки ее укомплектованности и удовлетворительного состояния, а также отсутствия пропускания газов;~~
- ~~3.1.1.1.1.2 визуальный осмотр любого оборудования для ограничения выброса загрязняющих веществ, установленного изготовителем, в целях проверки его укомплектованности и удовлетворительного состояния, а также отсутствия пропускания газов.~~
- ~~3.1.1.1.2 Если выбросы загрязняющих веществ ограничиваются такими современными системами контроля за выбросами, как трехступенчатый каталитический преобразователь с лямбда зондом:~~
- ~~3.1.1.1.2.1 визуальный осмотр системы выпуска для проверки ее укомплектованности и удовлетворительного состояния, а также отсутствия пропускания газов;~~
- ~~3.1.1.1.2.2 визуальный осмотр любого оборудования для ограничения выброса загрязняющих веществ, установленного изготовителем, в целях проверки его укомплектованности и удовлетворительного состояния и отсутствия пропускания газов.~~
- 3.1.1.2 Транспортные средства, оснащенные двигателями с принудительным зажиганием и работающие на бензине, без современных систем ограничения выброса загрязняющих веществ, содержание CO
- Если выбросы загрязняющих веществ не ограничиваются такими современными системами контроля за выбросами, как трехступенчатый каталитический преобразователь с лямбда зондом:
- после достаточного периода предварительной подготовки (с учетом рекомендаций изготовителя) содержание окиси углерода (CO) в отработавших газах измеряется при работе двигателя в режиме холостого хода (без нагрузки);
- предельное допустимое содержание CO в отработавших газах должно соответствовать значению, указанному изготовителем транспортного средства. Если эта информация отсутствует или если компетентные органы Договаривающихся сторон решили не использовать это значение в качестве исходной величины, то содержание CO не должно превышать:



- a) для транспортных средств, впервые зарегистрированных или введенных в эксплуатацию до 1 октября 1986 года: 4,5% по объему;
- b) для транспортных средств, впервые зарегистрированных или введенных в эксплуатацию после 1 октября 1986 года: 3,5% по объему.

3.1.1.3 Транспортные средства, оснащенные двигателями с принудительным зажиганием и работающие на бензине, с современными системами ограничения выброса загрязняющих веществ, содержание CO

Если выбросы загрязняющих веществ ограничиваются такими современными системами контроля за выбросами, как трехступенчатый каталитический преобразователь с лямбда зондом:

3.1.1.3.1 Определение эффективности системы контроля за выбросами загрязняющих веществ транспортными средствами путем измерения лямбда числа и содержания CO в отработавших газах в соответствии с пунктом 4 или методами, предложенными изготовителем и одобренными во время предоставления официального утверждения типа. Перед каждым испытанием двигатель подвергается предварительной подготовке в соответствии с рекомендациями изготовителя транспортного средства.

3.1.1.3.2 Выбросы загрязняющих веществ из выпускной трубы — предельные значения

Предельное допустимое содержание CO в отработавших газах должно соответствовать значению, указанному изготовителем транспортного средства. Если эта информация отсутствует, то содержание CO не должно превышать следующих величин:

- a) Измерение при работе двигателя в режиме холостого хода:

Предельное допустимое содержание CO в отработавших газах не должно превышать 0,5% по объему, а для транспортных средств, соответствующих предельным значениям, указанным в графе А или графе В таблицы, приведенной в пункте 5.3.1.4 второго пересмотренного варианта Правил № 83 или в последующих поправках, предельное содержание CO не должно превышать 0,3% по объему. Если установление соответствия требованиям второго пересмотренного варианта Правил № 83 не представляется возможным, то вышеуказанные требования применяются к транспортным средствам, которые были зарегистрированы либо впервые введены в эксплуатацию после 1 июля 2002 года.

- b) Измерение при высоком числе оборотов в режиме холостого хода (без нагрузки), число оборотов двигателя должно быть не ниже 2 000 мин<sup>-1</sup>:

содержание CO: не более 0,3% по объему, а в случае транспортных средств, соответствующих предельным значениям, указанным в графе А или графе В таблицы, приведенной в пункте 5.3.1.4 второго пересмотренного варианта Правил № 83 или в последующих поправках, предельное содержание CO не должно превышать 0,2% по объему. Если уста-

новление соответствия требованиям второго пересмотренного варианта Правил № 83 не представляется возможным, то вышеуказанные требования применяются к транспортным средствам, которые были зарегистрированы либо впервые введены в эксплуатацию после 1 июля 2002 года;

значение лямбда:  $1 \pm 0,03$  или в соответствии с техническими требованиями изготовителя.

- е) В случае механических транспортных средств, оборудованных бортовыми диагностическими системами (БДС) в соответствии со вторым пересмотренным вариантом Правил № 83 и последующими поправками, Договаривающиеся стороны могут в качестве альтернативы испытанию, указанному в подпункте i) выше, определять правильное функционирование системы выброса путем надлежащего снятия показаний с БДС и одновременной проверки правильности функционирования системы БДС.

Позиция	Метод	Основные причины для отказа	Оценка дефектов		
			НД	СД	ОД
3.1.1.1 Устройства ограничения выбросов отработавших газов	Визуальный осмотр	а) Устройства ограничения выбросов, установленные изготовителем, отсутствуют, модифицированы или явно неисправны;  б) утечки, которые могут повлиять на измерения уровня выбросов.		Х	
3.1.1.2 Газообразные выбросы	а) для транспортных средств до классов выбросов Евро 5 и Евро V включительно:  измерение с использованием анализатора отработавших газов, в соответствии с требованиями <sup>а</sup> , или снятие показаний с БДС.  Если не предусмотрено иное, оценка отработавших газов производится на основе метода, предусматривающего снятие показаний в выхлопной трубе. На	а) Либо газообразные выбросы превышают установленные уровни, указанные изготовителем;  б) либо, если данная информация отсутствует, выбросы СО превышают:  i) для транспортных средств, не оснащенных усовершенствованной системой ограничения выбросов,  4,5% <sup>1</sup>  или  3,5% <sup>2</sup>		Х	

Позиция	Метод	Основные причины для отказа	Оценка дефектов		
	<p>основании оценки эквивалентности и принимая во внимание соответствующее законодательство об официальном утверждении по типу конструкции, государства-члены могут разрешить использование БДС в соответствии с рекомендациями изготовителя и другими требованиями;</p> <p>в) для транспортных средств начиная с классов выбросов Евро-6 и Евро-VI<sup>1</sup>: измерение с использованием анализатора отработавших газов, в соответствии с требованиями<sup>*</sup>, или снятие показаний с БДС, в соответствии с рекомендациями изготовителя и другими требованиями<sup>*</sup>.</p> <p>В отношении двухтактных двигателей данные методы измерения не применяются.</p>	<p>в соответствии с датой первой регистрации или первого использования, указанной в требованиях<sup>*</sup>;</p> <p>ii) для транспортных средств, оснащенных усовершенствованной системой ограничения выбросов;</p> <p>на холостом ходу двигателя: 0,5%,</p> <p>при высоких оборотах холостого хода: 0,3%,</p> <p>или</p> <p>на холостом ходу двигателя: 0,3%<sup>3</sup>,</p> <p>при высоких оборотах холостого хода: 0,2%<sup>3</sup>,</p> <p>в соответствии с датой первой регистрации или первого использования, указанной в требованиях<sup>*</sup>;</p> <p>е) лямбда за пределами диапазона <math>1 \pm 0,03</math> или не соответствует техническим условиям изготовителя;</p> <p>д) показания БДС указывают на существенные неинформации.</p>			

<sup>\*</sup>—«Требования» диктуются требованиями в отношении официального утверждения типа, действующими на дату первой регистрации или первого ввода в эксплуатацию, а также обязательствами в отношении переоборудования либо национальным законодательством в стране регистрации.

<sup>1</sup>—Транспортные средства, зарегистрированные или впервые введенные в эксплуатацию до 1 октября 1986 года.

<sup>2</sup>—Транспортные средства, зарегистрированные или впервые введенные в эксплуатацию после 1 октября 1986 года.

~~<sup>3</sup> Транспортные средства, зарегистрированные или впервые введенные в эксплуатацию после 1 июля 2008 года.~~

~~<sup>4</sup> Транспортные средства, официально утвержденные по типу конструкции по крайней мере в соответствии с предельными значениями, указанными в поправках серии 06 к Правилам № 83.~~

~~3.1.2 — Транспортные средства, оснащенные двигателями с воспламенением от сжатия~~

~~3.1.2.1 — Транспортные средства, оснащенные двигателями с воспламенением от сжатия, система выпуска~~

~~Визуальный осмотр любого оборудования для ограничения выброса загрязняющих веществ, установленного изготовителем, в целях проверки его укомплектованности и удовлетворительного состояния, а также отсутствия пропускания газов.~~

~~3.1.2.2 — Транспортные средства, оснащенные двигателями с воспламенением от сжатия, дымность~~

~~3.1.2.2.1 — Дымность отработавших газов измеряется в фазе свободного ускорения (без нагрузки от холостого хода до граничной скорости) при рычаге переключения передач в нейтральном положении и включенном сцеплении.~~

~~3.1.2.2.2 — Предварительная подготовка транспортного средства:~~

~~3.1.2.2.2.1 — Транспортные средства могут испытываться без предварительной подготовки, хотя по соображениям безопасности следует убедиться в том, что двигатель прогрет и находится в удовлетворительном механическом состоянии.~~

~~3.1.2.2.2.2 — За исключением случаев, предусмотренных в пункте 3.1.2.2.4.5, никакое транспортное средство не считается соответствующим установленным требованиям, если оно не было предварительно подготовлено в соответствии с указанными ниже требованиями.~~

~~a) — Двигатель должен быть полностью прогрет, например температура масла в двигателе, измеренная при помощи зонда, помещенного в трубку для щупа указателя уровня масла, должна составлять не менее 80 °C или должна быть ниже, если она соответствует обычному рабочему режиму температуры, либо температура в блоке цилиндров, измеренная по уровню инфракрасного излучения, должна иметь по крайней мере эквивалентное значение. Если конструкция транспортного средства не допускает этих измерений, то обычная рабочая температура двигателя может быть определена другими способами, например при помощи вентилятора охлаждения двигателя.~~

~~b) — Система выпуска должна быть прочищена при помощи, по крайней мере, трех циклов свободного ускорения или каким-либо другим эквивалентным способом.~~

~~3.1.2.2.3 — Процедура испытания:~~

~~3.1.2.2.3.1 — Двигатель и любой установленный на нем турбокомпрессор должны работать в режиме холостого хода до начала каждого из трех циклов свободного ускорения. В случае сверхмощных дизельных~~

двигателей это означает, что надлежит выждать в течение не менее 10 секунд после освобождения дроссельной заслонки.

- 3.1.2.2.3.2 Для начала каждого из трех циклов свободного ускорения педаль управления дроссельной заслонкой должна быть полностью выжата быстро и непрерывно (менее чем за одну секунду), но не резко, с тем чтобы можно было обеспечить максимальную подачу топлива инжекторным насосом.
- 3.1.2.2.3.3 В течение каждого из трех циклов свободного ускорения частота вращения двигателя должна достигать граничного значения или в случае транспортных средств с автоматической трансмиссией — значения, указанного изготовителем, а при отсутствии этих данных — двух третей от граничного значения до момента освобождения дроссельной заслонки. Это можно проверить, например, посредством контроля за изменением частоты вращения двигателя или путем замера промежутка времени между первоначальным нажатием на педаль акселератора и ее освобождением, который в случае транспортных средств категорий M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub> должен составлять не менее двух секунд.
- 3.1.2.2.4 Предельные значения
- 3.1.2.2.4.1 Уровень концентрации не должен превышать уровня, указанного на табличке в соответствии со вторым пересмотренным вариантом Правил № 24.
- 3.1.2.2.4.2 Если эта информация отсутствует или если компетентные органы Договаривающихся сторон решают не использовать ее в качестве исходной величины, то уровень концентрации не должен превышать уровня, указанного изготовителем, или следующих предельных величин коэффициента поглощения:

Предельный коэффициент поглощения для:

- a) — безнаддувных дизельных двигателей —  $2,5 \text{ м}^+$ ;
- b) — дизельных двигателей с турбонаддувом —  $3,0 \text{ м}^+$ ;
- e) — предельная величина  $1,5 \text{ м}^+$  применяется к следующим транспортным средствам, соответствующим предельным значениям, указанным в:
- i) — графе В таблицы, приведенной в пункте 5.3.1.4 второго пересмотренного варианта Правил № 83 (дизельные двигатели для транспортных средств малой грузоподъемности — Евро 4);
  - ii) — в графе В1 таблиц, приведенных в пункте 5.2.1 поправки 1 к третьему пересмотренному варианту Правил № 49 (дизельные двигатели для транспортных средств большой грузоподъемности — Евро 4);
  - iii) — в графе В2 таблиц, приведенных в пункте 5.2.1 поправки 1 к третьему пересмотренному варианту Правил № 49 (дизельные двигатели для транспортных средств большой грузоподъемности — Евро 5);
  - iv) — в графе С таблиц, приведенных в пункте 5.2.1 поправки 1 к третьему пересмотренному варианту Пра-

вил № 49 (транспортные средства большой грузоподъемности – СЭТЭ);

~~либо предельные величины, указанные в последующих поправках к Правилам № 83, или предельные величины, указанные в последующих поправках к Правилам № 49.~~

~~В случаях, когда установление соответствия требованиям пункта 5.3.1.4 второго пересмотренного варианта Правил № 83 или пункта 5.2.1 поправки 1 к третьему пересмотренному варианту Правил № 49 не представляется возможным, вышеуказанные требования применяются к транспортным средствам, зарегистрированным или впервые введенным в эксплуатацию после 1 июля 2008 года.~~

- ~~3.1.2.2.4.3~~ Транспортные средства, зарегистрированные или впервые введенные в эксплуатацию до 1 января 1980 года, освобождаются от соблюдения этих требований.
- ~~3.1.2.2.4.4~~ Транспортные средства считаются не соответствующими установленным требованиям, если средние арифметические значения по крайней мере трех циклов свободного ускорения превышают предельное значение. Это можно рассчитать без учета любых результатов измерений, которые значительно отклоняются от измеренного среднего значения, или результата любого другого статистического расчета, учитывающего разброс показаний при измерениях. Договаривающиеся стороны могут ограничивать предельное число испытательных циклов.
- ~~3.1.2.2.4.5~~ Чтобы не проводить излишних испытаний, Договаривающиеся стороны могут, в порядке отступления от положений, приведенных в пункте 3.1.2.2.4.4, принимать решение о несоответствии установленным требованиям тех транспортных средств, на которых измеренные значения существенно превышают предельные после проведения не менее трех циклов свободного ускорения или после осуществления циклов очистки (либо эквивалентных циклов), указанных в подпункте 3.1.2.2.2.2 b). Чтобы не проводить излишних испытаний, Договаривающиеся стороны также могут в порядке отступления от положений пункта 3.1.2.2.4.4 признать соответствующими установленным требованиям те транспортные средства, на которых измеренные значения оказались значительно ниже предельных после проведения менее трех циклов свободного ускорения или после осуществления циклов очистки (либо эквивалентных циклов), указанных в подпункте 3.1.2.2.2.2 b).

Позиция	Метод	Основные причины для отказа	Оценка дефектов		
			НД	СД	ОД
<b>3.1 Выбросы двигателями с принудительным зажиганием</b>					
3.1.1 Устройства ограничения выбросов отработавших газов	Визуальный осмотр	<p>a) Устройства ограничения выбросов, установленные изготовителем, отсутствуют или явно неисправны;</p> <p>b) утечки, которые могут повлиять на измерения уровня выбросов.</p>		X	
3.1.2 Газообразные выбросы	<p>Для транспортных средств до классов выбросов Евро 5 и Евро V или эквивалентного класса:</p> <p>измерение с использованием анализатора отработавших газов в соответствии с требованиями<sup>1</sup> или снятие показаний с БДС. Если не предусмотрено иное, оценка отработавших газов производится на основе метода, предусматривающего снятие показаний в выхлопной трубе. На основании оценки эквивалентности и принимая во внимание соответствующее законодательство об официальном утверждении по типу конструкции, Договаривающиеся стороны могут разрешить использование БДС в соответствии с рекомендациями изготовителя и другими требованиями.</p> <p>Для транспортных средств начиная с классов выбросов Евро 6 и Евро VI или эквивалентного класса:</p>	<p>a) Либо газообразные выбросы превышают установленные уровни, указанные изготовителем;</p> <p>b) либо, если данная информация отсутствует, выбросы CO превышают:</p> <p>i) для транспортных средств, не оснащенных усовершенствованной системой ограничения выбросов: 4,5% или 3,5%.</p> <p>В соответствии с датой первой регистрации или первого использования, указанной в требованиях<sup>1</sup>;</p> <p>ii) для транспортных средств, оснащенных усовершенствованной системой ограничения выбросов:</p> <p>- на холостом ходу двигателя: 0,5%,</p> <p>- при высоких оборотах холостого хода: 0,3%;</p> <p>iii) для транспортных средств, относящихся к классу выбросов Евро 3 или эквивалентному</p>		X	

Позиция	Метод	Основные причины для отказа	Оценка дефектов		
			НД	СД	ОД
	<p>Измерение с использованием анализатора отработавших газов в соответствии с требованиями<sup>1</sup> или снятие показаний с БДС в соответствии с рекомендациями изготовителя и другими требованиями<sup>1</sup>.</p> <p>В отношении двухтактных двигателей данные методы измерения не применяются.</p>	<p>классу:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- на холостом ходу двигателя: 0,3%,</li> <li>- при высоких оборотах холостого хода: 0,2%;</li> </ul> <p>В соответствии с датой первой регистрации или первого использования, указанной, в требованиях<sup>1</sup>;</p> <p>c) коэффициент лямбда выходит за пределы диапазона <math>1 \pm 0,03</math> или не соответствует техническим условиям изготовителя;</p> <p>d) показания БДС указывают на существенные неисправности.</p>		X	
<b>3.2 Выбросы двигателями с воспламенением от сжатия</b>					
3.2.1 Устройства ограничения выбросов отработавших газов	Визуальный осмотр	<p>a) Устройства ограничения выбросов, установленные изготовителем, отсутствуют или явно неисправны;</p> <p>b) утечки, которые могут повлиять на измерения уровня выбросов.</p>		X	
3.2.2 Дымность Транспортные средства, зарегистрированные или впервые введенные в эксплуатацию до 1 января 1980 года, освобождаются от этого требования.	<p>Для транспортных средств до классов выбросов Евро 5 и Евро V или эквивалентных классов:</p> <p>Дымность отработавших газов измеряется в фазе свободного ускорения (без нагрузки от холостого хода до граничной скорости) при рычаге переключения передач в нейтральном положении и включенном сцеплении или путем снятия показа-</p>	<p>a) Для транспортных средств, впервые зарегистрированных или введенных в эксплуатацию после даты, указанной в требованиях<sup>1</sup>.</p> <p>Дымность превышает уровень, указанный на табличке изготовителя, установленной на транспортном средстве.</p>		X	



Позиция	Метод	Основные причины для отказа	Оценка дефектов		
			НД	СД	ОД
	<p>ний с БДС. Если не предусмотрено иное, оценка отработавших газов производится на основе метода, предусматривающего снятие показаний в выхлопной трубе. На основании оценки эквивалентности Договаривающиеся стороны могут разрешить использование БДС в соответствии с рекомендациями изготовителя и другими требованиями.</p> <p>Для транспортных средств начиная с классов выбросов Евро 6 и Евро VI или эквивалентных классов:</p> <p>дымность отработавших газов измеряется в фазе свободного ускорения (без нагрузки от холостого хода до граничной скорости) при рычаге переключения передач в нейтральном положении и включенном сцеплении или определяется путем снятия показаний с БДС, в соответствии с рекомендациями изготовителя и другими требованиями<sup>1</sup>.</p> <p>Предварительная подготовка транспортного средства:</p> <p>1. Транспортные средства могут испытываться без предварительной подготовки, хотя по соображениям безопасности следует убедиться в том, что двигатель прогрет и находится в удовле-</p>				

Позиция	Метод	Основные причины для отказа	Оценка дефектов		
			НД	СД	ОД
	<p>творительном механическом состоянии.</p> <p>2. Требования в отношении предварительной подготовки:</p> <p>i) Двигатель должен быть полностью прогрет, например, температура масла в двигателе, измеренная при помощи зонда, помещенного в трубку для щупа указателя уровня масла, должна составлять не менее 80 °C или должна быть ниже, если она соответствует обычному рабочему режиму температуры, либо температура в блоке цилиндров, измеренная по уровню инфракрасного излучения, должна иметь по крайней мере эквивалентное значение. Если конструкция транспортного средства не допускает этих измерений, то обычная рабочая температура двигателя может быть определена другими способами, например при помощи вентилятора охлаждения двигателя.</p> <p>ii) Система выпуска должна быть очищена при помощи по крайней мере трех циклов свободного ускорения или каким-либо другим эквивалентным способом.</p> <p>Процедура испытания:</p> <p>1. Двигатель и любой установленный на нем турбонагнетатель</p>	<p>b) В тех случаях, когда этой информации нет, или требования<sup>1</sup> не позволяют использовать исходные зна-</p>		X	

Позиция	Метод	Основные причины для отказа	Оценка дефектов		
			НД	СД	ОД
	<p>должны работать в режиме холостого хода до начала каждого из трех циклов свободного ускорения. В случае дизельных двигателей для транспортных средств большой грузоподъемности это означает, что надлежит выждать в течение не менее 10 секунд после отпущения педали регулятора подачи топлива.</p> <p>2. Для начала каждого из трех циклов свободного ускорения педаль регулятора подачи топлива должна быть полностью выжата быстро и непрерывно (менее чем за одну секунду), но не резко, с тем чтобы можно было обеспечить максимальную подачу топлива инжекторным насосом.</p> <p>3. В течение каждого из трех циклов свободного ускорения частота вращения двигателя должна достигать граничного значения или в случае транспортных средств с автоматической трансмиссией – значения, указанного изготовителем, а при отсутствии этих данных – двух третей от граничного значения до момента отпущения педали регулятора подачи топлива. Это можно проверить, например, посредством контроля за изменением частоты</p>	<p>чения,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- в безнаддувных двигателях: 2,5 м<sup>-1</sup></li> <li>- в двигателях с турбонаддувом: 3,0 м<sup>-1</sup></li> <li>- для транспортных средств, указанных в требованиях<sup>1</sup> или зарегистрированных впервые или введенных в эксплуатацию в первый раз после даты, указанной в требованиях: 1,5 м<sup>-1</sup> или 0,7 м<sup>-1</sup>.</li> </ul>			

Позиция	Метод	Основные причины для отказа	Оценка дефектов		
			НД	СД	ОД
	<p>вращения двигателя или путем замера промежутка времени между первоначальным нажатием на педаль регулятора подачи топлива и ее отпусканьем, который в случае транспортных средств категорий М<sub>2</sub>, М<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub> должен составлять не менее двух секунд.</p> <p>4. Транспортные средства считаются не соответствующими установленным требованиям только в том случае, если средние арифметические значения по крайней мере трех циклов свободного ускорения превышают предельное значение. Это можно рассчитать без учета любых результатов измерений, которые значительно отклоняются от измеренного среднего значения или результата любого другого статистического расчета, учитывающего разброс показаний при измерениях. Договаривающиеся стороны могут ограничивать число испытательных циклов.</p> <p>5. Для того чтобы не проводить излишних испытаний, Договаривающиеся стороны могут принимать решение о несоответствии установленным требованиям транспортных средств, на которых измеренные значения</p>				

Позиция	Метод	Основные причины для отказа	Оценка дефектов		
			НД	СД	ОД
	существенно превышают предельные после проведения не менее трех циклов свободного ускорения или после осуществления циклов очистки. Кроме того, с целью не проводить излишних испытаний, Договаривающиеся стороны могут признать соответствующими установленным требованиям те транспортные средства, на которых измеренные значения оказались значительно ниже предельных после проведения не менее трех циклов свободного ускорения или после осуществления циклов очистки.				

### 3.3 Испытательное оборудование

Уровень выбросов загрязняющих веществ транспортными средствами определяется с помощью оборудования, предназначенного для точного установления соответствия предписанным предельным значениям или значениям, указанным изготовителем.

## 4. Шум

ПОЗИЦИИ	ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ ДЛЯ ОТКАЗА
Система снижения шума	—отсутствует (частично или полностью) либо серьезно повреждена

Позиция	Метод	Основные причины для отказа	Оценка дефектов		
			НД	СД	ОД
4.1 Система снижения шума	Субъективная оценка (если инспектор не считает, что уровень шума может быть предельным, в случае чего может быть проведено стационарное испытание на уровень шума с использованием шумомера).	<p>a) Уровни шума, превышающие значения, допускаемые требованиями<sup>1</sup>;</p> <p>b) любая часть системы снижения шума плохо прикреплена, повреждена, неправильно установлена, отсутствует или явно модифицирована таким образом, что это может негативно повлиять на уровни шума;</p> <p>c) весьма велик риск того, что система отвалится.</p>		X	X

## 5. ПРОЧИЕ ПОЗИЦИИ, ИМЕЮЩИЕ ОТНОШЕНИЕ К ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ И СОБЛЮДЕНИЮ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ТРЕБОВАНИЙ

ПОЗИЦИИ	ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ ДЛЯ ОТКАЗА
Гидравлическая тормозная система	— течь

## 5. Прочие позиции, имеющие отношение к охране окружающей среды

Позиция	Метод	Основные причины для отказа	Оценка дефектов		
			НД	СД	ОД
5.1 Утечка жидкости		<p>a) Любая чрезмерная утечка жидкости, помимо воды, может нанести вред окружающей среде или создать угрозу для безопасности других участников дорожного движения;</p> <p>b) Устойчивое формирование капель, ведущее к возникновению весьма серьезной угрозы.</p>		X	X

**6. Подавление электромагнитных помех  
(рекомендуется)**

Позиция	Метод	Основные причины для отказа	Оценка дефектов		
			НД	СД	ОД
6.1 Электромагнитные помехи <sup>2</sup> (*)	Визуальный осмотр	а) Несоблюдение каких-либо требований <sup>1</sup> .	X		

<sup>1</sup> «Требования» устанавливаются на дату официального утверждения типа, на дату первой регистрации или первого ввода в эксплуатацию, а также в порядке соблюдения обязательств в отношении переоборудования, выполнения требований, касающихся соответствия транспортных средств, находящихся в эксплуатации, либо на основании национального законодательства в стране регистрации.

<sup>2</sup> (\*) обозначает позиции, которые касаются состояния транспортного средства и его пригодности для использования на дороге, но не считаются крайне важными при периодическом осмотре».