



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств****160-я сессия**

Женева, 25–28 июня 2013 года

Пункт 7.2 предварительной повестки дня

**Соглашение 1997 года (периодические технические
осмотры) – Обновление предписаний № 1 и 2 ООН****Предложение по пересмотру 2 Предписания № 1
о единообразных предписаниях, касающихся
периодических технических осмотров колесных
транспортных средств, в отношении охраны
окружающей среды****Представлено представителем Российской Федерации***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен представителями Российской Федерации и Международного комитета по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТОТ) с целью согласования положений Предписания № 1 с положениями последних правил ООН, прилагаемых к Соглашению 1958 года, и директивами ЕС. Этот проект поправок касается: i) согласования структуры Предписания № 1 с Предписанием № 2 (пригодность к эксплуатации), ii) включения категорий транспортных средств M₁ и N₁ и категорий прицепов O₂, O₃ и O₄ и iii) включения положений, касающихся методов проведения осмотра, оценки дефектов и современного состояния практики в этой области. В его основу положен документ без официального условного обозначения (WP.29-159-13), распространенный на 160-й сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (ECE/TRANS/WP.29/1102, пункт 73). Изменения к существующему тексту Пересмотра 1 Предписания № 1 (ECE/RCTE/CONF/4/Add.1/Rev.1) выделены жирным шрифтом, а текст, подлежащий исключению, – зачеркиванием.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2010–2014 годы (ECE/TRANS/208, пункт 106, и ECE/TRANS/2010/8, 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.

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	5
6.	Методы проведения осмотра.....	5
7.	Основные причины для отказа и оценка дефектов.....	5
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 **M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ и N₃** и **прицепы категорий O₂, O₃ и O₄¹**, 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;

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

- 2.6 "Женевское соглашение 1958 года" означает 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, 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>
Механические транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров: M₁ Грузовые транспортные средства: N₁ Прицепы: O₂	Через четыре года после первой регистрации и затем один раз в два года
Механические транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров: M ₂ массой свыше 3 500 кг и M ₃ Грузовые транспортные средства: N ₂ и N ₃ Прицепы: O₃ и O₄	Через один год после первой регистрации и затем ежегодно 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.

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 выброс отработавших газов;
- 5.3 шум;
- 5.4 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

Позиции, подлежащие проверке/испытанию
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 ^a)	Визуальный осмотр	a) Номерной(ые) знак(и) отсутствует(ют) или закреплен(ы) настолько ненадежно, что он(и) может (могут) отвалиться.		X	
		b) Надпись отсутствует или неразборчива.	X	X	
		c) Не соответствует документам или протоколам на транспортное средство.		X	
2.2 Идентификационный номер шасси/серийный номер транспортного средства	Визуальный осмотр	a) Отсутствует или невозможно найти.		X	
		b) Неполный, неразборчивый.		X	
		c) Не соответствует документам или протоколам на транспортное средство.		X	

^a "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 СО~~
- ~~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 (СО) в отработавших газах измеряется при работе двигателя в режиме холостого хода (без нагрузки);~~
- ~~предельное допустимое содержание СО 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 СО не должно превышать:~~
- ~~а) 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⁻¹:

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 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;

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	<p>а) Устройства ограничения выбросов, установленные изготовителем, отсутствуют, модифицированы или явно неисправны;</p> <p>б) утечки, которые могут повлиять на измерения уровня выбросов.</p>	X	X	
3.1.1.2 Газообразные выбросы	Измерение с использованием анализатора отработавших газов в соответствии с требованиями ^а . Как вариант, в случае транспортных средств, оснащенных подходящими бортовыми диагностическими системами, правильное функционирование системы выброса может быть проверено путем надлежащего снятия показаний с БДС и проверки правильности функционирования системы БДС вместо измерения уровня	<p>а) Либо газообразные выбросы превышают установленные уровни, указанные изготовителем;</p> <p>б) либо, если этой информации не имеется, выбросы СО превышают:</p> <p> i) для транспортных средств, не оснащенных усовершенствованной системой ограничения выбросов, 4,5%¹ или 3,5%²</p>		X	

Позиция	Метод	Основные причины для отказа	Оценка дефектов		
			НД	СД	ОД
	выбросов на холостом ходу двигателя в соответствии с рекомендациями изготовителя в отношении модификации по заданным условиям и другими требованиями ^а .	<p>в соответствии с датой первой регистрации или первого использования, указанной в требованиях^а;</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%³,</p> <p>при высоких оборотах холостого хода: 0,2%³,</p> <p>или</p> <p>на холостом ходу двигателя: 0,2%⁴,</p> <p>при высоких оборотах холостого хода: 0,1%⁴</p> <p>в соответствии с датой первой регистрации или первого использования, указанной в требованиях^а;</p> <p>с) лямбда за пределами диапазона $1 \pm 0,03$ или не соответствует техническим условиям изготовителя;</p>		X	

Позиция	Метод	Основные причины для отказа	Оценка дефектов		
			НД	СД	ОД
		d) показания БДС указывают на существенные неисправности.			

^a "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.

¹ Транспортные средства, зарегистрированные или впервые введенные в эксплуатацию до 1 октября 1986 года.

² Транспортные средства, зарегистрированные или впервые введенные в эксплуатацию после 1 октября 1986 года.

³ Транспортные средства, зарегистрированные или впервые введенные в эксплуатацию после 1 июля 2008 года.

⁴ 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.~~

~~а) — 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.

б) 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 турбонагнетатель 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_2 , M_3 , N_2 и N_3 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:

а) — безнаддувных дизельных двигателей = $2,5 \text{ м}^{-1}$;

б) — дизельных двигателей с турбонаддувом = $3,0 \text{ м}^{-1}$;

в) — предельная величина $1,5 \text{ м}^{-1}$ применяется к следующим транспортным средствам, соответствующим предельным значениям, указанным в:

и) — 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 Правил № 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 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 ускоре-~~

ния или после осуществления циклов очистки (либо эквивалентных циклов), указанных в подпункте 3.1.2.2.2.2 б).

Позиция	Метод	Основные причины для отказа	Оценка дефектов		
			НД	СД	ОД
3.1.2.1 Устройства ограничения выбросов отработавших газов	Визуальный осмотр	<p>а) Устройства ограничения выбросов, установленные изготовителем, отсутствуют, модифицированы или явно неисправны;</p> <p>б) утечки, которые могут повлиять на измерения уровня выбросов.</p>	X	X	
<p>3.1.2.2 Дымность (в соответствии с Правилами № 24).</p> <p>Транспортные средства, зарегистрированные или впервые введенные в эксплуатацию до 1 января 1980 года, освобождаются от этого требования.</p>	<p>а) 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.</p> <p>б) Предварительная подготовка транспортного средства:</p> <p>i) Транспортные средства могут испытываться без предварительной подготовки, хотя по соображениям безопасности следует убедиться в том, что двигатель прогрет и находится в удовлетворительном механическом состоянии.</p> <p>ii) Требования в отношении предварительной подготовки:</p>	<p>а) Для транспортных средств, впервые зарегистрированных или введенных в эксплуатацию после даты, указанной в требованиях^а, дымность превышает уровень, указанный на табличке изготовителя, установленной на транспортном средстве;</p> <p>б) если такой информации не имеется или требования^а не позволяют использовать эталонные значения, для двигателей без наддува: 2,5 м⁻¹, для двигателей с турбонаддувом: 3,0 м⁻¹, или</p>		X	
				X	

Позиция	Метод	Основные причины для отказа	Оценка дефектов		
			НД	СД	ОД
	<p>а. 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 °С 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>iii) Система выпуска должна быть прочищена при помощи по крайней мере трех циклов свободного ускорения или каким-либо</p>	<p>для транспортных средств, определенных в требованиях^а или впервые зарегистрированных либо введенных в эксплуатацию после даты, указанной в требованиях^а, 1,5 м⁻¹ 1 или 0,8 м⁻¹ 2;</p> <p>с) дистанционное измерение указывает на существенное несоответствие.</p>		X	

Позиция	Метод	Основные причины для отказа	Оценка дефектов		
			НД	СД	ОД
	<p>другим эквивалентным способом.</p> <p>с) Процедура испытания:</p> <p>i) Двигатель и любой установленный на нем турбонагнетатель 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.</p> <p>ii) 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.</p> <p>iii) 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 изгото-</p>				

Позиция	Метод	Основные причины для отказа	Оценка дефектов		
			НД	СД	ОД
	<p>вителем, 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 М₂, М₃, N₂ и N₃ должен составлять не менее двух секунд.</p> <p>iv) 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</p>				

Позиция	Метод	Основные причины для отказа	Оценка дефектов		
			НД	СД	ОД
	<p>измерениях. Договаривающиеся стороны могут ограничивать число испытательных циклов.</p> <p>v) Для того чтобы не проводить излишних испытаний, Договаривающиеся стороны могут принимать решение о несоответствии установленным требованиям транспортных средств, на которых измеренные значения существенно превышают предельные после проведения не менее трех циклов свободного ускорения или после осуществления циклов очистки. Для того чтобы не проводить излишних испытаний, Договаривающиеся стороны могут также 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.</p>				

^a "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.

- ¹ Транспортные средства, официально утвержденные по типу конструкции в соответствии с предельными значениями, указанными в:
- i) строке 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 строке 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 строке 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 строке С таблиц, приведенных в пункте 5.2.1 поправки 1 к третьему пересмотренному варианту Правил № 49 (транспортные средства большой грузоподъемности УЭТС); или зарегистрированные либо впервые введенные в эксплуатацию после 1 июля 2008 года.

² Транспортные средства, официально утвержденные по типу конструкции по крайней мере в соответствии с предельными значениями, указанными в поправках серии 06 к Правилам № 83.

3.2 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 только инспектор не считает, что уровень шума может быть предельным, в случае чего может быть проведено стандартное испытание на уровень шума с использованием шумометра).	<p>a) Уровни шума, превышающие значения, допускаемые требованиями^a;</p> <p>b) любая часть системы снижения шума плохо прикреплена, может отвалиться, повреждена, неправильно установлена, отсутствует или явно модифицирована таким образом, что это может негативно повлиять на уровни шума.</p>		X	X

^a "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.

~~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	Визуальный осмотр, в том числе топливных баков и труб, двигателя и трансмиссии, гидравлической тормозной системы, гидроусилителя руля, дополнительных гидроагрегатов, аккумулятора и системы кондиционирования и охлаждения воздуха.	а) Любая чрезмерная утечка жидкости может нанести вред окружающей среде или создать угрозу безопасности других участников дорожного движения.		X	X

6. Подавление электромагнитных помех (рекомендуется)

Позиция	Метод	Основные причины для отказа	Оценка дефектов		
			НД	СД	ОД
6.1 Электромагнитные помехи ^b (X)	Визуальный осмотр	а) Несоблюдение каких-либо положений требований ^a .	X		

^a "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.

^b "(X)" обозначает позиции, которые касаются состояния транспортного средства и его пригодности для использования на дороге, но не считаются крайне важными при периодическом осмотре".