

8 May 2018

---

## Соглашение

### **О принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров**

(совершено в Вене 13 ноября 1997 года)

### **Добавление 1 – Предписание № 1**

### **Пересмотр 2**

Дата вступления в силу: 8 февраля 2018 года

### **Единообразные предписания, касающиеся периодических технических осмотров колесных транспортных средств, в отношении охраны окружающей среды**

Настоящий документ подготовлен секретариатом для информации. Аутентичными и юридически обязательными текстами являются документы: ECE/RCTE/CONF/4/Add.1/Rev.1 и ECE/TRANS/WP.29/2017/90.



**ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**

GE.18-07274 (R) 230518 230518

**\*1807274\***

Просьба отправить на вторичную переработку 





## Содержание

	<i>Стр.</i>
Предписание	
1. Область применения .....	4
2. Определения .....	4
3. Периодичность технических осмотров .....	5
4. Технические осмотры .....	5
5. Требования, предъявляемые к осмотру.....	5
6. Методы проведения осмотра.....	6
7. Основные причины для отказа и оценка дефектов .....	6
8. Названия и адреса.....	6
9. Переходные положения .....	7
Приложение	
Минимальные требования, предъявляемые к осмотру .....	8

## 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 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><sup>1</sup>, используемые в международном сообщении;
- 2.5 «проверка» означает доказательство соответствия требованиям, 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 согласованных технических правил Организации Объединенных Наций для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих правил Организации Объединенных Наций, совершенное в Женеве 20 марта 1958 года и включающее поправки, вступившие в силу 14 сентября 2017 года\*;

<sup>1</sup> В соответствии с определениями, содержащимися в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (CP.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, пункт 2, – [www.unece.org/trans/main/wp29/wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wgs/wp29gen/wp29resolutions.html).

\* Примечания секретариата:

Прежние названия Соглашения:

- 2.7 «Правила» означают правила ООН, 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: М <sub>1</sub> , кроме такси и машин скорой помощи Грузовые транспортные средства: N <sub>1</sub>	Через четыре года после первого ввода в эксплуатацию или первой регистрации и затем один раз в два года
Механические транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров: М <sub>1</sub> , используемые в качестве такси и машин скорой помощи, М <sub>2</sub> и М <sub>3</sub> Грузовые транспортные средства: N <sub>2</sub> и N <sub>3</sub> Прицепы: O <sub>3</sub> и O <sub>4</sub>	Через один год после первого ввода в эксплуатацию или первой регистрации и затем ежегодно

### 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 экологические негативные факторы;
- 5.3 шумоизлучение;
- 5.4 прочие позиции, имеющие отношение к охране окружающей среды.

---

Соглашение о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств, совершено в Женеве 20 марта 1958 года (первоначальный вариант).  
Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, совершено в Женеве 5 октября 1995 года (Пересмотр 2).

## 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 определены три критерия для оценки 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 включено в следующую порядковую группу, 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.

## **9. Переходные положения**

- 9.1 По истечении 24 месяцев с даты вступления в силу настоящего пересмотра Договаривающиеся стороны, применяющие настоящее Предписание, выдают международные сертификаты технического осмотра только в том случае, если транспортное средство отвечает требованиям настоящего Предписания с поправками, внесенными на основании пересмотра 2.
- 9.2 Международные сертификаты технического осмотра, выданные в соответствии с предыдущим вариантом пересмотра настоящего Предписания, действительны до истечения указанного в них срока действия.

## Приложение

### Минимальные требования, предъявляемые к осмотру

#### 1. Область применения

Осмотр охватывает по крайней мере перечисленные ниже позиции.

#### 2. Опознавательные знаки транспортного средства

Позиция	Метод	Основные причины для отказа	Оценка дефектов		
			НД	СД	ОД
2.1 Регистрационные номерные знаки (если их наличие предписано требованиями <sup>a</sup> )	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	
		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, явно подделанный или не соответствующий документам на транспортное средство		X	
		c) Неразборчивые записи в документах на транспортное средство или канцелярские неточности	X		

<sup>a</sup> «Требования» предписаны 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

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.</p> <p>По умолчанию для оценки отработавших газов используется метод, предусматривающий 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>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>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%. 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> <ul style="list-style-type: none"> <li>– на холостом ходу двигателя: 0,5%;</li> <li>– при высоких оборотах холостого хода: 0,3%;</li> </ul> <p>для транспортных средств, относящихся к классам выбросов Евро-5 и Евро-6 или эквивалентному 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>		X	X

Позиция	Метод	Основные причины для отказа	Оценка дефектов		
			НД	СД	ОД
	В отношении двухтактных двигателей данные методы измерения не применяются	<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 показаний с БДС.</p> <p>По умолчанию для оценки отработавших газов используется метод, предусматривающий 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>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>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 удовлетворительном 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</p>				

Позиция	Метод	Основные причины для отказа	Оценка дефектов		
			НД	СД	ОД
	<p>вентилятора охлаждения двигателя</p> <p>ii) Система выпуска должна быть прочищена 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 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 отпускания 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 отпускания педали регулятора подачи топлива. Это можно проверить, например, посредством контроля за изменением частоты вращения двигателя или путем замера промежутка времени между</p>	<p>b) В тех случаях, когда этой информации нет, или требования<sup>1</sup> не позволяют использовать исходные значения,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– в безнаддувных двигателях: <math>2,5 \text{ м}^{-1}</math></li> <li>– в двигателях с турбонаддувом: <math>3,0 \text{ м}^{-1}</math></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: для транспортных средств, относящихся к классам выбросов Евро-5 и Евро V или эквивалентному классу: <math>1,5 \text{ м}^{-1}</math>; для транспортных средств, относящихся к классам выбросов Евро-6 и Евро VI или эквивалентному классу: <math>0,7 \text{ м}^{-1}</math></li> </ul>		X	

Позиция	Метод	Основные причины для отказа	Оценка дефектов		
			НД	СД	ОД
	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>4. Транспортные средства считаются не соответствующими установленным требованиям только в том случае, если среднеарифметические 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 тех транспортных средств, на которых измеренные значения 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 менее трех циклов свободного ускорения или после осуществления циклов очистки</p>				

## 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. Шумоизлучение

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 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 детали отвалятся</p>		X	X

## 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, что 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 для соблюдения обязательств в отношении переоборудования, выполнения требований, касающихся соответствия транспортных средств, находящихся в эксплуатации, либо на основании национального законодательства в стране регистрации. Эти причины для отказа применяются только после проверки соблюдения требований.

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