



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств****Сто восемьдесят пятая сессия**

Женева, 23–25 ноября 2021 года

Пункт 15.1 предварительной повестки дня

**Рассмотрение технических правил,  
подлежащих включению в Компендиум  
потенциальных ГТП ООН,  
если таковые представлены****Пересмотренная просьба о включении в Компендиум  
потенциальных глобальных технических правил  
(компендиум потенциальных правил) процедуры  
Соединенных Штатов Америки по контролю  
за соблюдением требований в отношении долговечности  
для двухколесных транспортных средств****Передано представителем Соединенных Штатов Америки\***

Приведенный ниже документ представлен Соединенными Штатами Америки для рассмотрения Исполнительным комитетом (АС.3). В нем содержится запрос о включении в компендиум потенциальных правил процедуры контроля за соблюдением требований в отношении долговечности транспортных средств. Для целей рассмотрения АС.3 к настоящему запросу прилагается копия вышеупомянутых правил (см. пункты 5.2.1, 5.2.1.1 и 5.2.2 статьи 5 Соглашения 1998 года).

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2021 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2021 год (A/75/6 (часть V, разд. 20), п. 20.51), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



## **Запрос о включении в Компендиум потенциальных глобальных технических правил (компендиум потенциальных правил) процедуры контроля за соблюдением требований в отношении долговечности**

1. Соединенные Штаты Америки запрашивают включение в компендиум потенциальных правил применяемой ими процедуры контроля за соблюдением требований в отношении долговечности.

### **I. Справочная информация**

2. Правила АООС США, касающиеся шоссейных мотоциклов/мотоциклов (двух- и трехколесных транспортных средств), содержат требования к долговечности. Эти требования рассматриваются в следующем разделе. Эти нормы перечислены в разделе 40 СФП, пункты 86.432-78 и 86.427-78 (АООС).

3. Закон о чистом воздухе (ЗЧВ) является основным федеральным законом США, касающимся качества воздуха, и предназначен для снижения и контроля уровня загрязнения воздуха по всей стране. Правила, принятые Агентством по охране окружающей среды в соответствии с этим законом, устанавливают национальные стандарты по контролю за выбросами из транспортных источников. Согласно этому закону, штату Калифорния также предоставлено право устанавливать нормы по выбросам при соблюдении определенных условий. Что касается процедур проверки долговечности, которые более подробно описаны ниже, правила штата Калифорния для шоссейных мотоциклов включают ссылку на раздел требований АООС, касающийся долговечности шоссейных мотоциклов. Выдержка из правил штата Калифорния также приведена здесь в справочных целях для полноты изложения.

### **II. Описание правил**

4. Агентство по охране окружающей среды Соединенных Штатов Америки

Выдержка из раздела 40 СФП, пункт 86.427-78 «Испытания на выбросы»:

a) i) На каждом испытуемом транспортном средстве должны быть установлены все необходимые и функционирующие должным образом системы ограничения выбросов; осуществляют эксплуатационную наработку каждого испытуемого транспортного средства до достижения значений полного испытательного пробега, указанных ниже, либо меньших значений пробега, которые руководитель испытаний сочтет соответствующими целям настоящей процедуры. (Определения классов см. в пункте 86.419.)

<i>Класс по литражу</i>	<i>Полный испытательный пробег (км)</i>	<i>Минимальный испытательный пробег (км)</i>	<i>Минимальное число испытаний</i>
I	6 000	2 500	4
II	9 000	2 500	4
III	15 000	3 500	4

ii) До начала эксплуатационной наработки может быть проведено испытание на выбросы при нулевом пробеге.

b) Все транспортные средства должны пройти не менее четырех испытаний на выбросы: одно — по достижении минимального испытательного пробега, одно — до проведения периодического технического обслуживания, одно — после проведения периодического технического обслуживания и одно — по достижении полного испытательного пробега. Если техническое обслуживание не предусмотрено, то между минимальным и полным испытательным пробегом проводят не менее двух испытаний через равные интервалы. Могут быть проведены дополнительные испытания; такие

испытания должны проводиться через равные интервалы, и их проведение должно быть утверждено руководителем испытаний до начала эксплуатационной наработки.

c) Если руководитель испытаний согласен на меньший пробег эксплуатационной наработки, то он может изменить положения данной главы, касающиеся технического обслуживания.

d) Все испытания, предусмотренные настоящей главой, должны проводиться при накопленном пробеге в пределах 250 километров (155 миль) от номинального пробега в каждой испытательной точке.

e) i) Если изготовитель проводит несколько испытаний в любой испытательной точке, данные по которой предполагается использовать при расчете коэффициента износа, то число испытаний должно быть одинаковым в каждой точке и не должно превышать трех действительных испытаний, если только изготовитель не решит усреднить результаты испытаний.

ii) Если изготовитель решает усреднить результаты испытаний в какой-либо точке, то он может провести больше испытаний, чем минимальное число испытаний, проведенных в любой другой точке.

Результаты нескольких испытаний усредняют для получения единственного значения, которое принимают за значение данной испытательной точки и используют при расчете коэффициента износа, как это указано в пункте 86.432-78.

iii) При использовании этого метода для получения данных для конкретной испытательной точки изготовитель должен включить в среднее значение все действительные испытательные данные, полученные для этой испытательной точки.

iv) Изготовитель должен следовать одной и той же процедуре в отношении всех выбросов загрязняющих веществ.

v) Результаты испытаний на выбросы, проведенных до и после технического обслуживания, влияющего на выбросы, не должны усредняться.

f) Руководитель испытаний может потребовать, чтобы какое-либо одно или несколько испытуемых транспортных средств были переданы ему в тех местах, которые он укажет, для проведения испытаний на выбросы. Руководитель испытаний может указать, что он будет проводить такие испытания на предприятии изготовителя, и в этом случае изготовитель должен предоставить приборы и оборудование, указанные руководителем испытаний, для целей проведения испытаний. Любые испытания, проводимые на предприятии изготовителя в соответствии с настоящим пунктом, должны планироваться изготовителем в кратчайшие сроки.

g) Всякий раз, когда руководитель испытаний проводит испытание испытуемого транспортного средства, результаты этого испытания, если они впоследствии не будут признаны недействительными руководителем испытаний, должны вноситься в данные по транспортному средству для этой предписанной испытательной точки, причем данные изготовителя для этой предписанной испытательной точки не должны использоваться при определении соответствия нормам по выбросам.

(42 ФП 1126 от 5 января 1977 года с изменениями, внесенными на основании 49 ФП 48139 от 10 декабря 1984 года.)

5. Выдержка из раздела 40 СФП, пункт 86.432-78 «Коэффициент износа»:

a) На основе результатов испытаний на выбросы определяют коэффициенты износа для каждого испытуемого транспортного средства. По каждому загрязняющему веществу определяют отдельный коэффициент. Для расчета этих коэффициентов следует использовать следующие данные:

- i) результаты всех действительных испытаний, проведенных изготовителем или руководителем испытаний, через запланированные испытательные интервалы;
  - ii) результаты испытаний, проведенных до и после планового технического обслуживания, если они специально не исключены руководителем испытаний;
  - iii) результаты испытаний, проведенных до и после внепланового технического обслуживания, если руководитель испытаний утвердил график технического обслуживания на основе данных, используемых для расчета коэффициента износа.
- b) Для целей настоящего раздела результаты по выбросам, которые составляют менее 0,10 г/км, считают равными 0,10 г/км.

c) Результаты испытаний по каждому загрязняющему веществу представляют на диаграмме в виде функции от пробега, накопленного на момент начала испытания на выбросы, с округлением до ближайшего километра. График результатов строят в виде прямой линии с использованием метода наименьших квадратов.

d) Коэффициент износа для выбросов отработавших газов рассчитывается путем деления значения прогнозируемых выбросов по достижении пробега, накопленного за период нормальной эксплуатации, на значение прогнозируемых выбросов по достижении полного испытательного пробега. Значение прогнозируемых выбросов получают на основе функции, построенной в пункте c) настоящего раздела.

Коэффициент = Прогнозируемые выбросы полного пробега ÷ Прогнозируемые выбросы полного испытательного пробега.

Эти интерполированные и экстраполированные значения следует определить с точностью как минимум до четырех знаков после запятой, а затем разделить одни на другие для получения коэффициента износа. Результаты округляют до трех знаков после запятой.

e) Коэффициенты износа, рассчитанное значение которых ниже 1,000, принимают за 1,000.

f) i) Изготовитель имеет возможность применить процедуру исключения какой-либо испытательной точки из набора данных о долговечности в рамках своей программы сертификационных испытаний для данного модельного года.

ii) Процедуру исключения определяет руководитель испытаний.

iii) Если изготовитель решил применить процедуру исключения, то для любого загрязняющего вещества в ходе испытаний на долговечность испытательные точки, которые были определены как подлежащие исключению, не должны учитываться при определении коэффициентов износа.

iv) Изготовитель должен сообщить руководителю испытаний о своем намерении использовать процедуру исключения до начала сертификации первого семейства двигателей данного модельного года.

v) После того как первое семейство двигателей данного модельного года было сертифицировано, изготовитель уже не может поменять применяемую процедуру.

vi) В случае если изготовитель решает применить процедуру исключения к набору данных, содержащему данные, которые были усреднены в соответствии с положениями пункта 86.427-78 e), процедура исключения должна быть проведена до усреднения данных.

(42 ФП 1126 от 5 января 1977 года с изменениями, внесенными на основании 42 ФП 56737 от 28 октября 1977 года; 49 ФП 48139 от 10 декабря 1984 года; 81 ФП 73979 от 25 октября 2016 года.)

### III. Справочные документы

6. Раздел 40 СФП, пункт 86.427-78 «Испытания на выбросы» — Свод федеральных правил (efr.io).
  7. Раздел 40 СФП, пункт 86.432-78 «Коэффициент износа» — Свод федеральных правил (efr.io).
  8. Раздел 13 Свода правил штата Калифорния (пункт 1958) «Стандарты и процедуры испытаний на выбросы отработавших газов — Мотоциклы и двигатели мотоциклов, изготовленные начиная с 1 января 1978 года».
-