**О безопасности колесных транспортных средств (с изменениями на 11 июля 2016 года)**

УТВЕРЖДЕН  
[Решением Комиссии  
Таможенного союза  
от 9 декабря 2011 года N 877](http://docs.cntd.ru/document/902320285)

Технический регламент Таможенного союза  
ТР ТС 018/2011

О безопасности колесных транспортных средств

(с изменениями на 11 июля 2016 года)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
     Документ с изменениями, внесенными:  
     [решением Совета ЕЭК от 30 января 2013 года N 6](http://docs.cntd.ru/document/499000257) (Официальный сайт Евразийской экономической комиссии www.tsouz.ru, 13.02.2013);  
     [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842) (Официальный сайт Евразийской экономической комиссии www.eaeunion.org, 07.12.2015);  
     [решением Совета ЕЭК от 11 июля 2016 года N 56](http://docs.cntd.ru/document/456012958) (Официальный сайт Евразийской экономической комиссии www.eaeunion.org, 16.08.2016).  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Настоящий Технический регламент принят [решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 года N 877](http://docs.cntd.ru/document/902320285).  
     В [решение Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 года N 877](http://docs.cntd.ru/document/902320285) внесены изменения:  
     [решением Коллегии ЕЭК от 2 декабря 2014 года N 223](http://docs.cntd.ru/document/420236762);

[решением Совета ЕЭК от 28 мая 2015 года N 27](http://docs.cntd.ru/document/420278281);  
     [решением Коллегии ЕЭК от 7 июня 2016 года N 65](http://docs.cntd.ru/document/456006930).

- Примечание изготовителя базы данных.  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

[Перечни документов по стандартизации,  
обеспечивающих соблюдение требований  
настоящего Технического регламента](http://docs.cntd.ru/document/902320285)

Предисловие

     Настоящий технический регламент разработан на основании [Соглашения о единых принципах и правилах технического регулирования в Республике Беларусь, Республике Казахстан и Российской Федерации (далее - государства - члены Таможенного союза) от 18 ноября 2010 года](http://docs.cntd.ru/document/902253396).  
       
     Техническое регулирование в отношении колесных транспортных средств осуществляется в целях обеспечения социально приемлемого уровня их безопасности, а также выполнения государствами - членами Таможенного союза своих обязательств, вытекающих из участия в международных соглашениях в сфере безопасности колесных транспортных средств.  
       
     Требования настоящего технического регламента гармонизированы с требованиями Правил Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (Правила ЕЭК ООН), принимаемых на основании "[Соглашения 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](http://docs.cntd.ru/document/902259041)", заключенного в Женеве 20 марта 1958 года (далее - Соглашение 1958 года), Глобальных технических правил, принимаемых на основании ["Соглашения о введении Глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах"](http://docs.cntd.ru/document/901789237), заключенного в Женеве 25 июня 1998 года (далее - Соглашение 1998 года) и Предписаний, принимаемых на основании "Соглашения о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров", заключенного в Вене 13 ноября 1997 года (далее - Соглашение 1997 года).  
       
     Технический регламент содержит: определения применяемых терминов; правила обращения на рынке или ввода в эксплуатацию объектов технического регулирования; требования безопасности; процедуры оценки соответствия типов транспортных средств (шасси), единичных транспортных средств, транспортных средств, находящихся в эксплуатации, типов компонентов транспортных средств; требования к маркировке продукции единым знаком обращения продукции на рынке государств - членов Таможенного союза; защитительную оговорку; заключительные положения о применении удостоверяющих соответствие документов, полученных до вступления технического регламента в силу.  
       
     Приложения включают:  
       
     перечень объектов технического регулирования;  
       
     требования к типам выпускаемых в обращение транспортных средств (шасси);  
       
     требования к выпускаемым в обращение единичным транспортным средствам;  
       
     габаритные и весовые ограничения, действующие в отношении транспортных средств;  
       
     требования к маркировке;  
       
     требования к транспортным средствам, находящимся в эксплуатации;  
       
     требования в отношении отдельных изменений, внесенных в конструкцию транспортного средства;  
       
     требования к типам компонентов транспортных средств;  
       
     подразделение транспортных средств на типы и модификации;  
       
     перечень документов, представляемых заявителем в целях оценки соответствия;  
       
     перечень основных вопросов, изучаемых при анализе состояния производства, правила и порядок проверки условий производства;  
       
     формы удостоверяющих соответствие документов;  
       
     формы и схемы подтверждения соответствия и рекомендации по их выбору.  
     

I. Общие положения

1. Настоящий технический регламент в целях защиты жизни и здоровья человека, имущества, охраны окружающей среды и предупреждения действий, вводящих в заблуждение потребителей, устанавливает требования к колесным транспортным средствам в соответствии с [пунктом 16](http://docs.cntd.ru/document/902320557), независимо от места их изготовления, при их выпуске в обращение и нахождении в эксплуатации на единой таможенной территории Таможенного союза.

2. К объектам технического регулирования, на которые распространяется действие настоящего технического регламента, относятся:  
       
     колесные транспортные средства категорий L, M, N и О, предназначенные для эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования (далее - транспортные средства), а также шасси;  
       
     компоненты транспортных средств, оказывающие влияние на безопасность транспортных средств.  
       
     Объекты технического регулирования устанавливаются согласно [приложению N 1](http://docs.cntd.ru/document/902320557).

3. Действие настоящего технического регламента не распространяется на транспортные средства:

1) имеющие максимальную скорость, предусмотренную их конструкцией, не более 25 км/ч;

2) предназначенные исключительно для участия в спортивных соревнованиях;

3) категорий L и M, с даты выпуска которых прошло 30 и более лет, а также категорий М, М и N, не предназначенные для коммерческих перевозок пассажиров и грузов, с даты выпуска которых прошло 50 и более лет, с оригинальными двигателем, кузовом и при наличии - рамой, сохраненные или отреставрированные до оригинального состояния;

4) ввозимые на единую таможенную территорию Таможенного союза, на срок не более 6 месяцев и помещаемые под таможенные режимы, которые не предусматривают возможность отчуждения;

5) ввозимые на единую таможенную территорию Таможенного союза в качестве личного имущества физическими лицами, являющимися участниками национальных государственных программ по оказанию содействия добровольному переселению лиц, проживающих за рубежом, либо признанными в установленном порядке беженцами или вынужденными переселенцами;

6) принадлежащие дипломатическим и консульским представительствам, международным (межгосударственным) организациям, пользующимся привилегиями и иммунитетами в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права, а также сотрудникам этих представительств (организаций) и членам их семей;

7) внедорожные большегрузные транспортные средства.

4. Действие настоящего технического регламента не распространяется на компоненты, предназначенные только для комплектации транспортных средств, указанных в [подпунктах 1)](http://docs.cntd.ru/document/902320557), [2)](http://docs.cntd.ru/document/902320557), [4)](http://docs.cntd.ru/document/902320557) и [5) пункта 3](http://docs.cntd.ru/document/902320557).

5. Государства - члены Таможенного союза могут принять решение о нераспространении на своей территории его положений на транспортные средства, поставляемые по государственному оборонному заказу.  
     

II. Определения

6. Для целей настоящего технического регламента используются понятия, установленные [Соглашением о единых принципах и правилах технического регулирования в Республике Беларусь, Республике Казахстан и Российской Федерации от 18 ноября 2010 года](http://docs.cntd.ru/document/902253396), а также применяются термины, которые означают следующее:  
       
     "автоматическое (аварийное) торможение" - торможение прицепа, выполняемое тормозной системой без управляющего воздействия водителя при разрыве тормозных магистралей тормозного привода;  
       
     "автопоезд" - транспортное средство, образованное автомобилем и буксируемым им полуприцепом или прицепом (прицепами);  
       
     "антиблокировочная тормозная система" - тормозная система транспортного средства с автоматическим регулированием в процессе торможения степени проскальзывания колес транспортного средства в направлении их вращения;  
       
      "аппаратура спутниковой навигации" - аппаратно-программное устройство, устанавливаемое на транспортное средство для определения его текущего местоположения, направления и скорости движения по сигналам не менее двух действующих глобальных навигационных спутниковых систем, обмена данными с дополнительным бортовым оборудованием, а также для обмена информацией по сетям подвижной радиотелефонной связи;  
     (Абзац дополнительно включен с 15 марта 2013 года [решением Совета ЕЭК от 30 января 2013 года N 6](http://docs.cntd.ru/document/499000257))      
       
     "база транспортного средства" - расстояние между центрами колес осей при максимальной массе транспортного средства (для полуприцепа - расстояние между осью шкворня и первой от шкворня осью);  
       
     "базовое транспортное средство" - выпущенное в обращение транспортное средство, которое в целом, или его основные компоненты в виде кузова или шасси были использованы для создания другого транспортного средства;  
       
     "безопасность транспортного средства" - состояние, характеризуемое совокупностью параметров конструкции и технического состояния транспортного средства, обеспечивающих недопустимость или минимизацию риска причинения вреда жизни или здоровью граждан, имуществу физических и юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, окружающей среде;  
       
     "блокирование колеса" - прекращение качения колеса при его перемещении по опорной поверхности;  
       
     "броневая защита" - совокупность броневых преград, предназначенных для полной или частичной нейтрализации воздействия средств поражения;  
       
     "бронестойкость" - устойчивость броневой защиты к воздействию средств поражения заданного типа;  
       
     "брызговик" - гибкий компонент системы защиты от разбрызгивания, устанавливаемый позади колеса и предназначенный для отражения воды и уменьшения опасности от выброса мелких предметов, захватываемых шиной;  
       
     "вентиляция" - обеспечение воздухообмена в кабине и пассажирском помещении транспортного средства;

"внедорожные большегрузные транспортные средства" - механические транспортные средства, по конструкции и назначению специально предназначенные для перевозки крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов преимущественно вне автомобильных дорог общего пользования, у которых один из параметров превышает допустимые нормы, установленные законодательством для проезда по автомобильным дорогам общего пользования, а масса, приходящаяся хотя бы на одну ось, превышает 10 т;  
       
     "внесение изменений в конструкцию транспортного средства" - исключение предусмотренных или установка не предусмотренных конструкцией конкретного транспортного средства составных частей и предметов оборудования, выполненные после выпуска транспортного средства в обращение и влияющие на безопасность дорожного движения;  
       
     "внешние световые приборы" - устройства для освещения дороги, государственного регистрационного знака, а также устройства световой сигнализации;  
       
     "восстановление соответствия" - комплекс мер, принимаемых на производстве в том случае, когда допущен выпуск продукции, не соответствующей требованиям настоящего технического регламента;  
       
     "вредные вещества" - содержащиеся в воздухе примеси, оказывающие неблагоприятное действие на здоровье человека, - оксид углерода, диоксид азота, оксид азота, углеводороды алифатические предельные, формальдегид и дисперсные частицы;  
       
     "время срабатывания тормозной системы" - интервал времени от начала торможения до момента, в который замедление транспортного средства принимает установившееся значение при проверках в дорожных условиях, либо до момента, в который тормозная сила при проверках на стендах принимает максимальное значение или происходит блокировка колеса транспортного средства на роликах стенда;  
       
     "вспомогательная тормозная система" - износостойкая (бесконтактная) тормозная система, предназначенная для уменьшения энергонагруженности тормозных механизмов рабочей тормозной системы транспортного средства;  
       
     "выбросы" - выбрасываемые в атмосферный воздух вредные вещества, содержащиеся в отработавших газах двигателей внутреннего сгорания и испарениях топлива транспортных средств, которыми являются оксид углерода (CO), углеводороды (HC), оксиды азота (NO), дисперсные частицы;  
       
     "выдвижная ось" - ось, которая может быть с помощью устройства разгрузки оси поднята над опорной поверхностью во время обычных условий эксплуатации транспортного средства;  
       
     "выпуск в обращение" - разрешение заинтересованным лицам без ограничений использовать и распоряжаться транспортным средством (шасси) или партией компонентов на единой таможенной территории Таможенного союза;  
       
     "гибридное транспортное средство" - транспортное средство, имеющее не менее двух различных преобразователей энергии (двигателей) и двух различных (бортовых) систем аккумулирования энергии для целей приведения в движение транспортного средства;  
       
     "грязезащитный кожух" - жесткий или полужесткий компонент системы защиты от разбрызгивания, предназначенный для отражения воды, выбрасываемой шинами при движении, выполненный полностью или частично как одно целое с кузовом либо другими частями транспортного средства (кабина, нижняя часть погрузочной платформы и т.д.);  
       
     "двигатель внутреннего сгорания" - тепловой двигатель, в котором химическая энергия топлива, сгорающего в рабочей полости, преобразуется в механическую работу;  
       
     "двигатель с принудительным зажиганием " - двигатель внутреннего сгорания, в котором воспламенение рабочей смеси инициируется электрической искрой;  
       
     "дефект" - каждое отдельное несоответствие продукции установленным требованиям;  
       
     "дизель" - двигатель внутреннего сгорания, работающий по принципу воспламенения от сжатия;  
       
     "дисперсные частицы" - любая субстанция, собранная на специальном фильтрующем материале после разбавления отработавших газов чистым фильтрованным воздухом при температуре не более 52°С;  
       
     "документ, идентифицирующий транспортное средство (шасси)" - документ, выпускаемый уполномоченным органом государства - члена Таможенного союза на каждое транспортное средство (шасси) и содержащий сведения о собственнике (владельце) транспортного средства (шасси), экологическом классе транспортного средства (шасси), и о документе, удостоверяющем соответствие транспортного средства (шасси) требованиям настоящего технического регламента;  
       
     "единичное транспортное средство" - транспортное средство:  
       
     - изготовленное в государствах - членах Таможенного союза:  
       
     в условиях серийного производства, в конструкцию которого в индивидуальном порядке были внесены изменения до выпуска в обращение; или  
       
     вне серийного производства в индивидуальном порядке из сборочного комплекта; или  
       
     являющееся результатом индивидуального технического творчества; или  
       
     выпускаемое в обращение из числа ранее поставленных по государственному оборонному заказу;  
       
     - ввозимое на единую таможенную территорию Таможенного союза: физическим лицом для собственных нужд; или  
       
     ранее участвовавшее в дорожном движении в государствах, не являющихся членами Таможенного союза, при условии, что с момента изготовления транспортного средства прошло более трех лет;  
       
     "запасная (аварийная) тормозная система" - тормозная система, предназначенная для снижения скорости транспортного средства при выходе из строя рабочей тормозной системы;  
       
     "зона, очищенная от обледенения" - зона наружной поверхности ветрового или заднего стекла, имеющая сухую поверхность или поверхность, покрытую растаявшим или частично растаявшим инеем, который может быть удален с наружной поверхности стеклоочистителем (эта зона не включает поверхность стекла, покрытую сухим нерастаявшим инеем);  
       
     "идентификация" - установление тождественности заводской маркировки, имеющейся на транспортном средстве (шасси) и его компонентах, и данных, содержащихся в представленной заявителем документации либо в удостоверяющих соответствие документах, проводимое без разборки транспортного средства (шасси) или его компонентов;  
       
     "изготовитель" - лицо, осуществляющее изготовление транспортного средства (шасси) или его компонентов с намерением выпуска их в обращение для реализации либо собственного пользования;  
       
     "инновационное транспортное средство" - транспортное средство, в котором применены новые конструктивные решения, качественно изменяющие его основные эксплуатационные показатели, и которое не может быть оценено в соответствии с настоящим техническим регламентом;  
       
     "источник света" - один или более элементов для генерирования электромагнитного излучения в оптической области спектра, которые могут использоваться в сборе с одной или более прозрачными оболочками и цоколем для механического крепежа и электрического соединения. Источником света также является крайний элемент световода;  
       
     "исходная ось" - линия, проходящая через ось симметрии лампы накаливания светового прибора, или линия, перпендикулярная плоскости, касающейся поверхности светового прибора в его геометрическом центре, определяющая ориентацию направления светоиспускания;  
       
     "категория транспортного средства" - классификационная характеристика транспортного средства, применяемая в целях установления в настоящем техническом регламенте требований;  
       
     "класс защиты" - показатель бронестойкости;  
       
     "класс источника света" - характеристика физического принципа излучения света: лампа накаливания (класс 0);  
       
     лампа накаливания с наполнением колбы галогеносодержащими газами (класс H), газоразрядная лампа (класс D), светоизлучающий диод (класс LED);  
       
     "коммерческие перевозки" - перевозки пассажиров или грузов колесными транспортными средствами, связанные с осуществлением предпринимательской деятельности, в соответствии с законодательством государств - членов Таможенного союза;  
       
     "комплектное транспортное средство" - транспортное средство, пригодное для эксплуатации в соответствии с его назначением;  
       
     "компоненты транспортного средства" - составные части конструкции транспортного средства, поставляемые на сборочное производство транспортных средств и (или) в качестве сменных (запасных) частей для транспортных средств, находящихся в эксплуатации;  
       
     "кондиционирование" - обеспечение регулируемого охлаждения воздуха в обитаемом помещении транспортного средства до уровня или ниже температуры внешней среды;  
       
     "контрольные испытания" - периодические испытания в целях подтверждения стабильности характеристик изготавливаемых транспортных средств и компонентов транспортных средств, в отношении типов которых была проведена оценка соответствия требованиям настоящего технического регламента;  
       
     "контурная маркировка" - серия светоотражающих полос, предназначенная для нанесения таким образом, чтобы они указывали очертания транспортного средства сбоку и сзади;  
       
     "корректор света фар" - устройство для регулирования вручную с места водителя или в автоматическом режиме угла наклона светового пучка фары ближнего и (или) дальнего света в зависимости от загрузки транспортного средства, и (или) профиля дороги и (или) условий видимости;  
       
     "малая партия транспортных средств (шасси)" - установленное в зависимости от категории транспортного средства (шасси) количество транспортных средств (шасси) одного типа, включая все модификации. Предельный объем малой партии для категорий L-L, M, O-Oсоставляет 150 штук, для категорий M, N-N, O-O - 100 штук, для категории M - 50 штук;  
       
     "марка" - используемое изготовителем продукции обозначение, помещаемое на изделии или его упаковке;  
       
     "масса транспортного средства в снаряженном состоянии" -определенная изготовителем масса комплектного транспортного средства с водителем без нагрузки. Масса включает не менее 90% топлива;  
       
     "междугородное сообщение" - перевозка пассажиров автобусами, осуществляемая за пределы границы населенного пункта на расстояние более 50 км;  
       
     "модельный год" - определяемый изготовителем период времени, в течение которого он не вносит существенных изменений в конструкцию производимых транспортных средств, и который может не совпадать с календарным годом по началу, окончанию и продолжительности, но не может превышать 730 дней;  
       
     "модификация" - вариант конструкции, отличающийся от других вариантов, относящихся к тому же типу;  
       
     "незавершенное изготовлением транспортное средство" - транспортное средство, которому требуется достройка для его эксплуатации;  
       
     "нейтральное положение рулевого колеса (управляемых колес)" -положение рулевого колеса (управляемых колес), соответствующее прямолинейному движению транспортного средства при отсутствии возмущающих воздействий;  
       
     "непросматриваемые зоны" - ограничивающие переднюю обзорность невидимые зоны, создаваемые непрозрачными элементами конструкции кабины, внутреннего и наружного оборудования;  
       
     "несоответствие" - невыполнение установленного требования;  
       
     "обзорность" - свойство конструкции транспортного средства, характеризующее объективную возможность и условия восприятия водителем визуальной информации, необходимой для безопасного и эффективного управления транспортным средством;  
       
     "обитаемое помещение" - внутренняя часть транспортного средства, используемая для размещения водителя (экипажа) и пассажиров;  
       
     "одобрение типа" - форма оценки соответствия транспортного средства (шасси) требованиям настоящего технического регламента, установленным в отношении типа транспортного средства (шасси);  
       
     "одобрение типа транспортного средства" - документ, удостоверяющий соответствие выпускаемых в обращение транспортных средств, отнесенных к одному типу, требованиям настоящего технического регламента;  
       
     "одобрение типа шасси" - документ, удостоверяющий соответствие выпускаемых в обращение шасси, отнесенных к одному типу, требованиям настоящего технического регламента;  
       
     "опознавательные знаки" - графическое изображение информации о ведомственной принадлежности и (или) функциональном назначении транспортного средства (гербы, эмблемы, логотипы и т.д.);  
       
     "оптическая ось прибора для проверки и регулировки фар" - линия, проходящая через центр объектива на экране, встроенном в прибор для проверки и регулировки фар;  
       
     "оптический центр (центр отсчета)" - обозначение на рассеивателе точки пересечения его наружной поверхности осью отсчета светового прибора;  
       
     "орган управления" - конструктивный элемент транспортного средства, на который воздействует водитель для изменения функционирования транспортного средства или его частей;  
       
     "оригинальные компоненты" - компоненты, поставляемые на сборочное производство транспортных средств;  
       
     "ось отсчета" - линия пересечения плоскостей, проходящих через оптический центр светового прибора параллельно продольной центральной плоскости транспортного средства и опорной поверхности;  
       
     "откидное сиденье" - дополнительное сиденье, которое предназначено для нерегулярного использования и обычно находится в сложенном состоянии;  
       
     "отопление" - регулируемое повышение и поддержание на заданном уровне температуры в обитаемом помещении;  
       
     "передаточное число рулевого управления" - отношение угла поворота рулевого колеса к среднему углу поворота управляемых колес;  
       
     "подтекание" - появление жидкости на поверхности и в соединениях деталей герметичных систем транспортного средства, воспринимаемое на ощупь;  
       
     "подушка безопасности" - мешок из эластичного материала, наполняемый газом при срабатывании пиротехнического газогенератора;  
     (Абзац в редакции, введенной в действие с 15 марта 2013 года [решением Совета ЕЭК от 30 января 2013 года N 6](http://docs.cntd.ru/document/499000257).  
       
     "представитель изготовителя" - юридическое лицо, зарегистрированное в установленном порядке в государстве - члене Таможенного союза, которое определено изготовителем на основании соглашения с ним для осуществления действий от его имени при оценке соответствия и размещении продукции на единой таможенной территории Таможенного союза, а также для возложения солидарной с изготовителем ответственности за несоответствие продукции требованиям настоящего технического регламента;  
       
     "продолжительность свечения" - период времени, в течение которого сила света вспышки специального светового сигнала превышает 10% максимальной силы света;  
       
     "продольная центральная (средняя) плоскость транспортного средства" - плоскость, перпендикулярная плоскости опорной поверхности и проходящая через середину колеи транспортного средства;  
       
     "прозрачная часть переднего и боковых окон" - часть стекла переднего и боковых окон, свободная от непрозрачных элементов конструкции, имеющая светопропускание не менее 70%;  
       
     "работоспособность" - состояние, при котором транспортное средство или его компоненты могут выполнять свои функции в соответствии с эксплуатационной документацией;  
       
     "рабочая тормозная система" - тормозная система, предназначенная для снижения скорости и (или) остановки транспортного средства;  
       
     "разгружаемая ось" - ось, нагрузка на которую может изменяться без отрыва оси от опорной поверхности с помощью устройства разгрузки оси;  
       
     "разрешенная максимальная масса" - установленная настоящим техническим регламентом или иными нормативными правовыми актами в зависимости от конструктивных особенностей максимальная масса транспортного средства;  
       
     "рассеиватель" - наиболее удаленный элемент светового прибора, который пропускает свет через освещающую поверхность;  
       
     "режим промышленной сборки" - способ организации производства, создаваемого с участием изготовителя комплектных транспортных средств или их компонентов, основанный на инвестиционном соглашении, утвержденном уполномоченным органом государственного управления в установленном порядке;  
       
     "рулевой механизм" - механизм, преобразующий вращение рулевого колеса в поступательное перемещение рулевого привода, вызывающее поворот управляемых колес;  
       
     "рулевой привод" - система тяг и рычагов, осуществляющая связь управляемых колес автомобиля с рулевым механизмом;  
       
     "самоуправляемая ось" - ось, шарнирно закрепленная в своей центральной части таким образом, что она может описывать дугу в горизонтальной плоскости (для целей настоящего технического регламента ось, оснащенная управляемыми колесами, также является самоуправляемой осью);  
       
     "самоустанавливающиеся колеса" - колеса, не приводимые в действие системой рулевого управления транспортного средства, но которые могут поворачиваться за счет трения в зоне контакта шины с опорной поверхностью;  
       
     "самоходное шасси" - шасси транспортного средства категории N, оснащенное кабиной и двигателем, которое может с ограничениями временно участвовать в дорожном движении;  
       
     "сборочный комплект" - группа составных частей, поставляемых изготовителем транспортного средства другому изготовителю для окончательной сборки транспортных средств;  
       
     "световой модуль" - светоизлучающая часть устройства освещения и световой сигнализации транспортного средства, состоящая из оптических, механических и электрических элементов, предназначенная для формирования или усиления светового пучка от источника света;  
       
     "свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства" - документ, удостоверяющий соответствие единичного транспортного средства, выпускаемого в обращение, требованиям настоящего технического регламента;  
       
     "сепаратор "воздух - вода" - компонент, образующий часть наружной боковины и (или) брызговика, который может пропускать воздух, одновременно уменьшая разбрызгивание воды;  
       
     "сертификационные испытания" - испытания репрезентативного образца (образцов) транспортного средства или компонента транспортного средства, на основании результатов которых делается заключение о соответствии требованиям настоящего технического регламента типа транспортного средства или типа компонента транспортного средства, объединяющего модификации, включенные в техническое описание, представляемое заявителем при проведении сертификационных испытаний;  
       
     "система вызова экстренных оперативных служб" - система, выполняющая функции устройства вызова экстренных оперативных служб, обеспечивающая передачу сообщения о транспортном средстве при дорожно-транспортном и ином происшествиях в автоматическом режиме;  
     (Абзац дополнительно включен с 15 марта 2013 года [решением Совета ЕЭК от 30 января 2013 года N 6](http://docs.cntd.ru/document/499000257))  
       
     "система защиты от разбрызгивания" - устройства, предназначенные для защиты от разбрызгивания воды, выбрасываемой шинами движущегося транспортного средства;  
       
     "система нейтрализации отработавших газов" - совокупность компонентов, обеспечивающих снижение выбросов загрязняющих веществ с отработавшими газами при работе двигателя;  
       
     "система омывания" - система, состоящая из устройства для хранения жидкости и подачи ее на наружную поверхность стекла, а также органов управления для приведения в действие и остановки устройства;  
       
     "система очистки" - система, состоящая из устройства для очистки наружной поверхности стекла, а также дополнительных приспособлений и органов управления для приведения в действие и остановки устройства;  
       
     "скорость транспортного средства" - линейная скорость центра масс транспортного средства;  
       
     "сообщение об официальном утверждении типа" - документ, выдаваемый на основании [Соглашения 1958 года](http://docs.cntd.ru/document/902259041), удостоверяющий соответствие транспортного средства или его компонента требованиям Правил ЕЭК ООН;  
       
     "сочлененное транспортное средство" - транспортное средство, которое состоит из двух или более жестких секций, шарнирно сочлененных друг с другом, разделение которых выполнимо только с помощью специального оборудования;  
       
     "специализированное пассажирское транспортное средство" - транспортное средство категории МG или МG, изготовленное на шасси транспортного средства повышенной проходимости категории NG, NG или NG;  
       
     "специализированное транспортное средство" - транспортное средство, предназначенное для перевозки определенных видов грузов (нефтепродукты, пищевые жидкости, сжиженные углеводородные газы, пищевые продукты и т.д.);  
       
     "специальное транспортное средство" - транспортное средство, предназначенное для выполнения специальных функций, для которых требуется специальное оборудование (автокраны, пожарные автомобили, автомобили, оснащенные подъемниками с рабочими платформами, автоэвакуаторы и т.д.);  
       
     "стабилизация рулевого управления" - свойство рулевого управления, заключающееся в самостоятельном возвращении выведенных из нейтрального положения управляемых колес и рулевого колеса в это положение после снятия усилия с рулевого колеса при движении транспортного средства;  
       
     "степень очистки нормативной зоны" - отношение площади поверхности нормативной зоны, очищаемой щетками стеклоочистителей, к общей площади поверхности соответствующей нормативной зоны, выраженное в процентах;  
       
     "стойки переднего окна" - опоры крыши кабины с примыкающими непрозрачными элементами дверей, уплотнителей или непрозрачной полосой по краям вклеиваемых стекол (средняя стойка переднего окна может не являться опорой крыши кабины);  
       
     "стояночная тормозная система" - тормозная система, предназначенная для удержания транспортного средства неподвижным;  
       
     "суммарный люфт в рулевом управлении" - угол поворота рулевого колеса от положения, соответствующего началу поворота управляемых колес в одну сторону, до положения, соответствующего началу их поворота в противоположную сторону от положения, соответствующего прямолинейному движению транспортного средства;  
       
     "техническая служба" - уполномоченная организация по проведению испытаний для официального утверждения типа транспортного средства в рамках [Соглашения 1958 года](http://docs.cntd.ru/document/902259041);  
       
     "техническая экспертиза конструкции транспортного средства" - анализ конструкции транспортного средства и технической документации на него без проведения испытаний ;  
       
     "технически допустимая максимальная масса" - установленная изготовителем максимальная масса транспортного средства со снаряжением, пассажирами и грузом, обусловленная его конструкцией и заданными характеристиками;  
       
     "технически допустимая максимальная масса автопоезда" - установленная изготовителем максимальная суммарная масса тягача и буксируемого им полуприцепа или прицепа (прицепов) со снаряжением, пассажирами и грузом;  
       
     "технически допустимая максимальная масса, приходящаяся на ось (группу осей)" - масса, соответствующая максимально допустимой статической вертикальной нагрузке, передаваемой осью (группой осей) на опорную поверхность, обусловленная конструкцией оси (группы осей) и транспортного средства, установленная его изготовителем;  
       
     "технически допустимая максимальная нагрузка на опорно-сцепное устройство" - величина, соответствующая максимально допустимой статической вертикальной нагрузке, передаваемой полуприцепом на тягач через опорно-сцепное устройство, установленная изготовителем тягача для тягача, а изготовителем полуприцепа - для полуприцепа;  
       
     "технически допустимая максимальная нагрузка на тягово-сцепное устройство" - величина, соответствующая максимально допустимой статической вертикальной нагрузке на сцепное устройство (без учета нагрузки от массы сцепного устройства транспортного средства категорий M и N), обусловленная конструкцией транспортного средства и (или) сцепного устройства, установленная изготовителем транспортного средства;  
       
     "технический осмотр" - проверка технического состояния находящегося в эксплуатации транспортного средства;  
       
     "техническое обслуживание транспортного средства" - совокупность регламентированных изготовителем работ, осуществляемых с установленной периодичностью для поддержания работоспособности транспортного средства или его компонентов при эксплуатации, с целью снижения риска возникновения отказов и неисправностей;  
       
     "техническое описание" - подготовленное изготовителем (заявителем) описание технических характеристик и основных параметров, идентифицирующее конструкцию транспортного средства (компонента), заявленного для оценки соответствия требованиям настоящего технического регламента;  
       
     "техническое состояние" - совокупность подверженных изменению в процессе эксплуатации свойств и установленных нормативными документами параметров транспортного средства, определяющая возможность его применения по назначению;  
       
     "тип транспортного средства (шасси, компонента)" - транспортные средства (шасси, компоненты) с общими конструктивными признаками, зафиксированными в техническом описании, изготовленные одним изготовителем;  
       
     "торможение" - процесс создания и изменения искусственного сопротивления движению транспортного средства;  
       
     "тормозная сила" - реакция опорной поверхности на колесо транспортного средства, вызывающая замедление колеса и (или) транспортного средства;  
       
     "тормозная система" - совокупность частей транспортного средства, предназначенных для его торможения при воздействии на орган управления тормозной системы;  
       
     "тормозной привод" - совокупность частей тормозного управления, предназначенных для управляемой передачи энергии от ее источника к тормозным механизмам с целью осуществления торможения;  
       
     "тормозной путь" - расстояние, пройденное транспортным средством от начала до конца торможения;  
       
     "транспортное средство" - устройство на колесном ходу категорий L, M, N, О, предназначенное для перевозки людей, грузов или оборудования, установленного на нем;  
       
     "угол регулировки светового пучка фар ближнего света или противотуманных фар транспортного средства" - угол между наклонной плоскостью, содержащей плоскую верхнюю (левую) границу светового пучка фары ближнего света или противотуманной фары, и горизонтальной плоскостью, проходящей через оптический центр фары;  
       
     "удельная мощность на единицу массы" - отношение максимальной полезной мощности двигателя, к технически допустимой максимальной массе транспортного средства, в кВт/т;  
       
     "управляемые колеса" - колеса, приводимые в действие рулевым управлением транспортного средства;  
       
     "уровень выбросов" - предельные значения выбросов, которые отражают максимально допустимую массу выбросов в атмосферу в расчете на единицу произведенной транспортным средством и двигателем внутреннего сгорания работы или пробега;  
       
     "установившееся замедление" - среднее значение замедления за время торможения от момента окончания периода нарастания замедления до начала его спада в конце торможения;  
       
     "устойчивость транспортного средства при торможении" - способность транспортного средства двигаться при торможениях в пределах установленного коридора движения;  
       
     "устройство вызова экстренных оперативных служб" - устройство, осуществляющее и обеспечивающее определение координат, скорости и направления движения транспортного средства с помощью сигналов не менее двух действующих глобальных навигационных спутниковых систем, передачу сообщения о транспортном средстве при дорожно-транспортном и ином происшествиях в ручном режиме и двустороннюю голосовую связь с экстренными оперативными службами по сетям подвижной радиотелефонной связи;  
     (Абзац дополнительно включен с 15 марта 2013 года [решением Совета ЕЭК от 30 января 2013 года N 6](http://docs.cntd.ru/document/499000257))  
       
     "устройство для уменьшения разбрызгивания" - компонент системы защиты от разбрызгивания, который может быть выполнен как энергопоглощающее устройство или как сепаратор "воздух - вода";  
       
     "устройство разгрузки оси" - устройство, предназначенное для уменьшения или увеличения нагрузки на ось (оси) в зависимости от дорожных условий движения транспортного средства с целью уменьшения износа шин в случае, когда транспортное средство загружено частично, и (или) для улучшения условий трогания транспортного средства (состава транспортных средств) на скользкой дороге путем увеличения нагрузки на ведущую ось;  
       
     "фары типа DR, DC, DCR" - фары с газоразрядными источниками света класса D дальнего DR-света и ближнего DC-света и двухрежимные (ближнего и дальнего) DCR-света;  
       
     "фары типа HR, HC, HCR" - фары с галогенными источниками света класса H дальнего HR-света и ближнего HC-света и двухрежимные (ближнего и дальнего) HCR-света;  
       
     "фары типа R, C, CR" - фары с источниками света в виде ламп накаливания класса 0 дальнего R-света и ближнего C-света и двухрежимные (ближнего и дальнего) CR-света;  
       
     "фары типа В и типа F3" - фары противотуманные, отличающиеся фотометрическими характеристиками и маркировкой, нанесенной на фару;  
       
     "форсунка стеклоомывателя" - устройство, которое направляет омывающую жидкость на ветровое стекло;  
       
     "холодный тормозной механизм" - тормозной механизм, температура которого, измеренная на поверхности трения тормозного барабана или тормозного диска, составляет менее 100°С;  
       
     "цветографическая схема" - графическое изображение компоновки, конфигурации и композиционной взаимосвязи основного цвета, декоративных полос, опознавательных знаков и информационных надписей, нанесенных на наружную поверхность транспортного средства;  
       
     "цикл стеклоочистителя" - один прямой и обратный ход щетки стеклоочистителя;  
       
     "шасси" - устройство на колесном ходу, не оснащенное и (или) кабиной, и (или) двигателем, и (или) кузовом, не предназначенное для эксплуатации в качестве транспортного средства;  
       
     "шип противоскольжения" - твердый профилированный стержень, состоящий из корпуса и износостойкого элемента и устанавливаемый в выступе протектора зимней шины для повышения сцепления шины с обледенелым или заснеженным дорожным покрытием;  
       
     "экологический класс" - классификационный код, характеризующий конструкцию транспортного средства или двигателя внутреннего сгорания в зависимости от уровня выбросов, а также уровня требований к системам бортовой диагностики;  
       
     "эксплуатация" - стадия жизненного цикла транспортного средства, на которой осуществляется его использование по назначению, с момента его государственной регистрации до утилизации;  
       
     "энергопоглощающее устройство" - компонент, образующий часть грязезащитного кожуха, и (или) наружной боковины, и (или) брызговика, поглощающий энергию воды и снижающий разбрызгивание;  
       
     "энергетическая установка гибридного транспортного средства" - совокупность двигателя внутреннего сгорания, электродвигателя, генератора (функции двигателя и генератора могут выполняться одной электромашиной), устройства аккумулирования энергии, электропреобразователей и системы управления;  
       
     "эффективность торможения" - свойство характеризующее способность тормозной системы создавать необходимое искусственное продольное сопротивление движению транспортного средства.  
     

III. Правила обращения на рынке или ввода в эксплуатацию

7. Транспортные средства и их компоненты допускаются к обращению на рынке при их соответствии настоящему техническому регламенту, что подтверждается их маркировкой единым знаком обращения продукции на рынке в соответствии с разделом VI настоящего технического регламента.  
       
     Датой выпуска в обращение транспортного средства (шасси) является дата оформления документа, идентифицирующего транспортное средство (шасси).

8. Документами, удостоверяющими соответствие требованиям настоящего технического регламента при выпуске в обращение, являются:  
       
     для транспортных средств, оценка соответствия которых проводилась в форме одобрения типа - одобрение типа транспортного средства;  
       
     для шасси - одобрение типа шасси;  
       
     для единичных транспортных средств - свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства;  
       
     для компонентов транспортных средств - декларация о соответствии или сертификат соответствия.  
       
     Документы, удостоверяющие соответствие требованиям настоящего технического регламента, в структуре своего регистрационного номера имеют единое обозначение, подтверждающее их действительность на единой таможенной территории Таможенного союза, а также отличительное обозначение государства, в котором они были оформлены.

9. Документы, оформленные по результатам оценки соответствия продукции, проведенной в установленном настоящим техническим регламентом порядке в одном из государств - членов Таможенного союза, действуют во всех государствах - членах Таможенного союза.  
     

IV. Требования безопасности

10. Запрещается изготовление транспортных средств из бывших в употреблении компонентов, за исключением транспортных средств, изготавливаемых для личного пользования.

11. Запрещается установка на транспортные средства категорий М и N конструкций, выступающих вперед относительно линии бампера, соответствующей внешнему контуру проекции транспортного средства на горизонтальную плоскость опорной поверхности, изготавливаемых из стали или других материалов с аналогичными прочностными характеристиками. Данное требование не распространяется на конструкции, предусмотренные штатной комплектацией транспортного средства и (или) прошедшие оценку соответствия в установленном порядке, а также на металлические решетки массой менее 0,5 кг, предназначенные для защиты только фар, и государственный регистрационный знак и элементы его крепления.

12. Не допускается в составе кондиционеров, а также холодильного оборудования, применяемых на транспортных средствах, наличие озоноразрушающих веществ и материалов, перечень которых утвержден Комиссией Таможенного союза.

13. Выпускаемые в обращение транспортные средства категории М, используемые для коммерческих перевозок пассажиров, а также специально предназначенные для перевозки детей, и категории N, используемые для перевозки твердых бытовых отходов и мусора (мусоровозы), специальных, опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов, а также транспортные средства оперативных служб подлежат оснащению аппаратурой спутниковой навигации. Конструкция указанных транспортных средств должна обеспечивать возможность оснащения их указанной аппаратурой.  
       
     Транспортные средства оперативных служб и транспортные средства категории N, используемые для перевозки твердых бытовых отходов и мусора (мусоровозы), оснащаются аппаратурой спутниковой навигации в порядке, установленном законодательством государств - членов Таможенного союза.  
       
     Оснащение указанной аппаратурой транспортных средств, находящихся в эксплуатации, осуществляется в порядке, установленном законодательством государств - членов Таможенного союза.  
     (Пункт в редакции, введенной в действие с 15 марта 2013 года [решением Совета ЕЭК от 30 января 2013 года N 6](http://docs.cntd.ru/document/499000257).

13\_1. Выпускаемые в обращение транспортные средства категории М, входящие в область применения Правил ЕЭК ООН N 94 и 95, и категории N, входящие в область применения Правил ЕЭК ООН N 95, оснащаются системой вызова экстренных оперативных служб, прочие выпускаемые в обращение транспортные средства категорий M и N, транспортные средства категорий М, М, N, N оснащаются устройством вызова экстренных оперативных служб.  
     (Пункт дополнительно включен с 15 марта 2013 года [решением Совета ЕЭК от 30 января 2013 года N 6](http://docs.cntd.ru/document/499000257))

14. Конструкция выпускаемых в обращение транспортных средств категорий М2 и М3, осуществляющих коммерческие перевозки пассажиров, категорий N2 и N3, осуществляющих коммерческие перевозки грузов, должна предусматривать возможность оснащения (штатные места установки, крепления, энергопитания) техническими средствами контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха (тахографами).  
       
     Оснащение указанной аппаратурой транспортных средств осуществляется в порядке, установленном нормативными правовыми актами государств - членов Таможенного союза.  
       
     Требования настоящего пункта не применяются в отношении транспортных средств, указанных в статье 2 Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР).

15. Функционирование интерфейса (совокупность элементов, обеспечивающих возможность взаимодействия пользователя с электронными системами, включая получение пользователем зрительной и голосовой информации и введение им команд управления) выпускаемых в обращение транспортных средств (шасси), а также нанесение на них информационных и предупреждающих надписей осуществляются на русском языке.  
       
     Указанное требование применяется при проведении оценки соответствия в форме одобрения типа в отношении:  
       
     выводимых на информационных экранах (дисплеях) или голосовых предупреждающих сообщений о неисправностях систем транспортного средства, опасности для жизни и здоровья людей, а также активации отдельных систем безопасности автомобиля;  
       
     надписей на табличках и наклейках на транспортном средстве, информирующих о порядке безопасного использования транспортного средства и его систем.  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
      За исключением требований, указанных в [Приложении N 7](http://docs.cntd.ru/document/902320557) настоящего технического регламента  
       
     При условии соответствующего перевода и (или) разъяснения в руководстве (инструкции) по эксплуатации транспортного средства указанное требование не применяется в отношении:  
       
     сообщений информационных экранов (дисплеев) аудио-, видео-, игровых и других мультимедийных систем;  
       
     аббревиатур;  
       
     надписей, нанесенных на органы управления и конструктивные элементы транспортного средства;  
       
     единиц измерения;  
       
     названий фирм, фирменных наименований транспортных средств, применяемых на них систем и компонентов транспортных средств;  
       
     маркировок официальных утверждений типа, предусмотренных обязательными требованиями Правил ЕЭК ООН и Глобальных технических правил.  
       
     сообщений и надписей, специально предназначенных для работников сервисных станций.

16. Реализация требований безопасности обеспечивается выполнением Правил ЕЭК ООН, Глобальных технических правил, непосредственно положений настоящего технического регламента в соответствии с:

1) [пунктами 11](http://docs.cntd.ru/document/902320557)-[15](http://docs.cntd.ru/document/902320557) и [приложениями N 2](http://docs.cntd.ru/document/902320557) и [3](http://docs.cntd.ru/document/902320557) - в отношении типов выпускаемых в обращение транспортных средств (шасси);

2) [пунктами 11](http://docs.cntd.ru/document/902320557)-[15](http://docs.cntd.ru/document/902320557) и [приложениями N 4](http://docs.cntd.ru/document/902320557) и [8](http://docs.cntd.ru/document/902320557) - в отношении выпускаемых в обращение единичных транспортных средств;

3) [приложением N 5](http://docs.cntd.ru/document/902320557) - в отношении габаритных и весовых ограничений выпускаемых в обращение транспортных средств;

4) [приложением N 6](http://docs.cntd.ru/document/902320557) - в отношении выпускаемых в обращение специальных и специализированных транспортных средств с учетом их функционального назначения;

5) [пунктами 11](http://docs.cntd.ru/document/902320557)-[14](http://docs.cntd.ru/document/902320557) и [приложением N 8](http://docs.cntd.ru/document/902320557) - в отношении находящихся в эксплуатации транспортных средств;

6) [приложением N 9](http://docs.cntd.ru/document/902320557) - в отношении находящихся в эксплуатации транспортных средств в случае внесения изменений в их конструкцию.  
       
     В случае инновационных транспортных средств требования безопасности устанавливаются решением уполномоченного органа по техническому регулированию государства - члена Таможенного союза, в котором проводится оценка соответствия. До введения указанных новых требований в технический регламент другие государства - члены Таможенного союза вправе не признавать на своей территории одобрения типа транспортного средства и одобрения типа шасси, выданные на основании подтверждения соответствия указанным требованиям.

17. Транспортные средства категорий М и N и двигатели внутреннего сгорания для них подразделяются на экологические классы в соответствии с [приложением N 1](http://docs.cntd.ru/document/902320557).

18. Каждое транспортное средство имеет индивидуальный идентификационный номер. Требования к идентификации выпускаемых в обращение транспортных средств (шасси) установлены [приложением N 7](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту.  
       
     Требования к содержанию идентификационного номера не распространяются на единичные транспортные средства, ввозимые на единую таможенную территорию Таможенного союза, а также на транспортные средства, выпущенные в обращение до вступления в силу технического регламента.

19. Запрещается выпуск в обращение транспортных средств с правосторонним расположением рулевого управления категорий М и М.  
       
     В Республике Беларусь и Республике Казахстан запрещается выпуск в обращение транспортных средств с правосторонним расположением рулевого управления, относящихся к другим категориям.

20. Компоненты, выпускаемые в обращение как сменные (запасные) части для находящихся в эксплуатации транспортных средств, при установке на транспортное средство не снижают уровень его безопасности по отношению к уровню на момент выпуска транспортного средства в обращение.  
       
     Перечень требований к типам компонентов транспортных средств установлен в [приложении N 10](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту.  
       
     Компоненты, выпускаемые в обращение как сменные (запасные) части для находящихся в эксплуатации транспортных средств, поставляемые на сборочное производство этих транспортных средств, считаются соответствующими требованию абзаца первого настоящего пункта в случае соответствия транспортного средства требованиям настоящего технического регламента.

21. Требования, предъявляемые к компонентам, являющимся сменными (запасными) частями к транспортным средствам, производство которых прекращено, сохраняются на уровне, действовавшем на момент окончания производства таких транспортных средств.

22. В случае применения настоящего технического регламента к транспортным средствам (шасси) и их компонентам, поставляемым для аварийно-спасательных нужд и по государственному оборонному заказу, перечень требований к ним и формы оценки соответствия устанавливается государственным заказчиком государства - члена Таможенного союза.  
     

V. Оценка соответствия

1. Проверка выполнения требований к типам выпускаемых в обращение транспортных средств (шасси)

23. Проверка выполнения требований к типам выпускаемых в обращение транспортных средств (шасси) проводится в форме одобрения типа. Подразделение транспортных средств на типы и модификации для целей оценки соответствия осуществляется согласно [приложению N 11](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту.  
       
     Проверка выполнения требований к типам шасси, изготавливаемых в государствах - членах Таможенного союза, проводится в случаях, когда предусматривается:

1) выпуск самоходного шасси в обращение и (или) перемещение шасси своим ходом по автомобильным дорогам общего пользования к месту дальнейшей достройки;

2) последующее распределение ответственности за выполнение отдельных требований настоящего технического регламента между изготовителем шасси и изготовителем комплектного транспортного средства на основании договора между ними. В случае если такое распределение ответственности не предусматривается, ответственность за выполнение требований настоящего технического регламента возлагается на изготовителя комплектного транспортного средства.  
       
     Проверка выполнения требований к типам шасси, ввозимых на единую таможенную территорию Таможенного союза, проводится независимо от целей их последующего использования.  
       
     Особенности проверки выполнения требований к типам транспортных средств (шасси), поставляемых по государственному оборонному заказу, устанавливаются государственным заказчиком государств - членов Таможенного союза.

24. Проверку выполнения требований к типам транспортных средств (шасси) осуществляют аккредитованные органы по сертификации, включенные в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза и заявленные государством - членом Таможенного союза для проведения одобрения типа (далее - органы по сертификации).  
       
     Необходимые испытания проводят испытательные лаборатории, компетенция которых соответствует требованиям стандарта ISO 17025, включенные в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза (далее - аккредитованные испытательные лаборатории).

25. Если транспортные средства (шасси) изготавливаются на единой таможенной территории Таможенного союза, то заявителем при проведении одобрения типа может быть зарегистрированный в соответствии с законодательством государства - члена Таможенного союза и являющийся резидентом этого государства изготовитель, которому был присвоен международный идентификационный код изготовителя транспортного средства, или официальный представитель изготовителя, действующий от его имени.  
       
     Изготовитель, не являющийся резидентом государства - члена Таможенного союза, назначает в каждом государстве - члене Таможенного союза своего представителя, несущего совместно с изготовителем ответственность за обеспечение соответствия выпускаемой в обращение продукции, прошедшей одобрение типа, требованиям технического регламента. Представителем изготовителя является юридическое лицо, зарегистрированное в соответствии с законодательством государства - члена Таможенного союза и являющееся его резидентом.  
       
     Все представители изготовителя указываются в одобрении типа транспортного средства (одобрении типа шасси).  
       
     Заявителем при проведении одобрения типа импортируемых на единую таможенную территорию Таможенного союза транспортных средств (шасси) может быть один из вышеуказанных представителей иностранного изготовителя, имеющий полномочия от изготовителя на проведение оценки соответствия его продукции требованиям настоящего регламента.  
       
     Изготовитель, не являющийся резидентом государства - члена Таможенного союза, выпускающий транспортные средства различных марок и (или) категорий, вправе назначить различных представителей изготовителя для каждого сочетания марки и (или) категории, являющихся заявителями при проведении оценки соответствия. При этом не допускается назначение различных представителей изготовителя для транспортных средств различных марок, но одной категории, имеющих одинаковый международный идентификационный код изготовителя.  
       
     Изготовитель, производящий транспортные средства различных марок, зарегистрированных за другим изготовителем, вправе назначить своего представителя, который может быть заявителем по каждой марке. Таким представителем может быть юридическое лицо - официальный представитель изготовителя - владельца данной марки.

26. В случае прекращения полномочий представителя изготовителя, проведшего работы по оценке соответствия, прекращается действие удостоверяющих соответствие требованиям настоящего технического регламента документов, в которых указан прекративший свои полномочия представитель изготовителя.

27. Обязательными условиями для оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) являются положительные результаты анализа производства изготовителя, проводимого органом по сертификации, подтверждающие:  
       
     наличие организационных и технических мероприятий, обеспечивающих стабильность характеристик продукции или параметров производственного процесса;  
       
     наличие планов проведения периодических проверок и испытаний выпускаемой продукции для подтверждения её соответствия требованиям настоящего технического регламента;  
       
     наличие предписаний, касающихся эксплуатации транспортных средств, а также их предпродажной подготовки, технического обслуживания и ремонта;  
       
     наличие мер по восстановлению соответствия выпускаемых и, при необходимости - находящихся в эксплуатации транспортных средств (шасси), требованиям настоящего технического регламента в случае выявления несоответствий, обнаруженных при проведении проверок или испытаний транспортных средств (шасси).  
       
     Если при производстве транспортного средства была использована продукция другого изготовителя, обязанности каждого изготовителя могут быть разделены между ними на основании договора (протокола) о взаимных обязательствах. При отсутствии такого договора (протокола) изготовитель конечной продукции несет ответственность за соответствие продукции требованиям настоящего технического регламента в полном объеме.

28. Одобрение типа проводится в следующем порядке:

1) подача заявки в орган по сертификации, в которой указываются наименование и реквизиты заявителя, тип транспортного средства, сведения о ранее выданных одобрениях типа транспортного средства (далее - заявка). В отношении типа транспортного средства подается одна заявка в один орган по сертификации. К заявке прилагаются документы по перечню согласно [приложению N 12](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту;

2) принятие органом по сертификации решения по заявке в течение 15 дней, заключение с заявителем договора (контракта) на выполнение работ. В решении отражаются: возможность признания и достаточность документов; необходимость проведения испытаний с целью получения недостающих доказательственных материалов; необходимость и сроки проведения проверки условий производства;

3) проведение идентификации представленных образцов транспортных средств (шасси) аккредитованной испытательной лабораторией, их сертификационные испытания, оформление протоколов, к каждому из которых прилагается составленное изготовителем и заверенное аккредитованной испытательной лабораторией техническое описание;

4) проведение анализа производства изготовителя в соответствии с [пунктом 27](http://docs.cntd.ru/document/902320557);

5) регистрация органом по сертификации деклараций о соответствии, оформление сертификатов соответствия транспортного средства отдельным требованиям, предусмотренным [приложениями N 2](http://docs.cntd.ru/document/902320557), [3](http://docs.cntd.ru/document/902320557) и [6](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту и выдача их заявителю;

6) подготовка органом по сертификации заключения о возможности оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) на основании выполнения [подпунктов 3)](http://docs.cntd.ru/document/902320557) - [5) настоящего пункта](http://docs.cntd.ru/document/902320557) при условии соответствия транспортного средства (шасси) требованиям настоящего технического регламента, действующим на момент оформления удостоверяющего соответствие документа;

7) оформление органом по сертификации одобрения типа транспортного средства (одобрение типа шасси);

8) утверждение и регистрация одобрения типа транспортного средства (одобрение типа шасси) уполномоченным органом государственного управления государства - члена Таможенного союза;

9) осуществление органом по сертификации контроля за соответствием транспортных средств требованиям настоящего технического регламента в период действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси).

29. Орган по сертификации предоставляет заявителю всю информацию в отношении правил, процедур и требований, связанных с проведением оценки соответствия.

30. Протоколы испытаний и измерений являются основой для оформления сертификатов соответствия в течение двух лет с момента оформления.  
       
     В одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси) вносятся номера указанных сертификатов, если иное не предусмотрено [пунктами 35](http://docs.cntd.ru/document/902320557), [36](http://docs.cntd.ru/document/902320557) и [39](http://docs.cntd.ru/document/902320557).

31. Аккредитованная испытательная лаборатория на основании решения органа по сертификации проводит экспертизу представленных заявителем технических описаний, идентификацию образцов транспортных средств и их испытания, оформляет протоколы испытаний, организует их регистрацию и учет. При включении в заявку нескольких модификаций транспортного средства (шасси) испытания проводятся в отношении модификаций транспортных средств, как правило, с ожидаемыми наихудшими показателями. В протоколе испытаний отражается возможность распространения их результатов на другие модификации транспортных средств, включенные в заявку.  
       
     Испытания проводятся в соответствии с Правилами ЕЭК ООН, Глобальными техническими правилами, а в случае их отсутствия - в соответствии со стандартами, включенными в Перечень стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения требований технического регламента Таможенного союза о безопасности колесных транспортных средств и осуществления оценки (подтверждения) соответствия продукции. В случае отсутствия указанных стандартов применяются правила и методы исследований (испытаний) и измерений, утвержденные решением Комиссии Таможенного союза.

32. Заявитель осуществляет подготовку образцов транспортных средств для проведения испытаний из модификаций, согласованных с аккредитованной испытательной лабораторией.  
       
     По окончании испытаний образцы возвращаются заявителю.  
       
     Аккредитованная испытательная лаборатория по результатам проведенных испытаний и технической экспертизы представленных документов оформляет протокол идентификации и результатов испытаний комплектного транспортного средства и передает его в орган по сертификации.  
       
     Оформление протокола идентификации и результатов испытаний комплектного транспортного средства обязательно при проведении испытаний для целей оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), кроме выдаваемых в соответствии с [пунктами 35](http://docs.cntd.ru/document/902320557), [59](http://docs.cntd.ru/document/902320557) и [65 настоящего технического регламента](http://docs.cntd.ru/document/902320557).  
       
     Протокол идентификации и результатов испытаний комплектного транспортного средства подлежит рассмотрению органом по сертификации, если с момента его оформления до даты рассмотрения прошло не более двух лет.  
       
     Протоколы аккредитованной испытательной лаборатории, а также документация, послужившая основанием для их оформления, хранятся в испытательной лаборатории не менее 5 лет.

33. Орган по сертификации проводит анализ состояния производства согласно [пункту 27](http://docs.cntd.ru/document/902320557) и [приложению N 13](http://docs.cntd.ru/document/902320557).  
       
     В качестве доказательственных материалов, подтверждающих наличие на производстве условий, обеспечивающих постоянство выпуска продукции с уровнем характеристик и показателей, соответствующих требованиям настоящего технического регламента, могут рассматриваться:  
       
     сертификат соответствия системы менеджмента качества изготовителя применительно к производству продукции, подлежащей оценке соответствия;  
       
     документы, подтверждающие соответствие производства требованиям Дополнения 2 к [Соглашению 1958 года](http://docs.cntd.ru/document/902259041);  
       
     подготовленное заявителем описание условий производства, предусмотренное [приложением N 13](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту;  
       
     документ органа по сертификации о результатах ранее проведенных проверках условий производства.  
       
     Порядок и сроки проверки условий производства орган по сертификации согласует с заявителем.  
       
     При наличии у изготовителя сертификата соответствия системы менеджмента качества, выданного органом по сертификации, включенным в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза, проверка условий производства не проводится.  
       
     Проверка условий производства транспортных средств (шасси), изготовители которых не зарегистрированы в странах - участницах [Соглашения 1958 года](http://docs.cntd.ru/document/902259041), проводится в обязательном порядке до оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси).  
       
     Результаты анализа условий производства оформляются заключением.

34. Изготовители продукции, зарегистрированные на территории государства, являющегося договаривающейся стороной [Соглашения 1958 года](http://docs.cntd.ru/document/902259041), при проведении оценки соответствия транспортного средства (шасси), относящегося к типу транспортного средства (шасси), ранее не проходившего оценку соответствия требованиям настоящего технического регламента, имеют право применять процедуры, предусмотренные [пунктом 35 настоящего технического регламента](http://docs.cntd.ru/document/902320557).

35. В отношении требований, предусмотренных [приложением N 2](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту, а в случае специальных и специализированных транспортных средств - также предусмотренных [приложением N 6](http://docs.cntd.ru/document/902320557), в качестве доказательственных материалов могут быть представлены декларации о соответствии, принятые изготовителем по схемам декларирования 3д, 4д, 6д или 7д (в отношении транспортных средств категорий М и М схема 7д не применяется). Описание схем декларирования приводится в [приложении N 19](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту.  
       
     При представлении деклараций о соответствии обязательно согласование с органом по сертификации плана проведения контрольных испытаний для целей подтверждения соответствия выпускаемых транспортных средств.  
       
     Орган по сертификации вправе направить представленные заявителем протоколы испытаний и измерений, на основании которых были оформлены декларации о соответствии, в аккредитованную испытательную лабораторию для проведения технической экспертизы.  
       
     Оформление протокола идентификации и результатов испытаний комплектного транспортного средства не является обязательным при оформлении одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) на основании настоящего пункта при условии, что заявителем представлены подтверждающие соответствие документы в полном объеме, и все они признаны органом по сертификации в качестве доказательственных материалов.  
       
     На основании вышеуказанных доказательственных материалов оформляются одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), в которые вносятся сведения об указанных декларациях о соответствии, со сроком действия до одного года либо на малую партию транспортных средств (шасси) без ограничения срока действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси).  
       
     Указанная в настоящем пункте процедура оценки соответствия типа транспортного средства (шасси) применяется однократно. Последующая оценка соответствия этого типа транспортного средства (шасси) проводится на общих основаниях.  
       
     В случае, когда изготовитель транспортных средств имеет международный идентификационный код изготовителя, в третьей позиции которого используется цифра 9, или годовая программа выпуска транспортных средств (шасси) такого изготовителя не превышает предельных объемов малых партий, допускается неоднократное применение указанной в настоящем пункте процедуры. Новое одобрение типа транспортного средства (шасси) на малую партию транспортных средств (шасси) того же типа оформляется после выпуска в обращение всех транспортных средств (шасси), составлявших малую партию в соответствии с ранее полученным одобрением типа транспортного средства (шасси).

36. При оценке соответствия типов транспортных средств, изготавливаемых в режиме промышленной сборки, в качестве доказательственных материалов разрешается представление одобрений типа транспортного средства (одобрений типа шасси) транспортных средств (шасси) - аналогов, изготовленных в условиях другого производства, при условии представления документов, подтверждающих согласие изготовителя транспортных средств (шасси) - аналогов.  
       
     В одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси) вносятся сведения об одобрении типа транспортного средства (одобрении типа шасси) транспортных средств (шасси) - аналогов.  
       
     В подобном случае срок действия первичного одобрения типа транспортного средства, оформленного для транспортных средств, изготавливаемых в режиме промышленной сборки, составляет 1 год.  
       
     Орган по сертификации в зависимости от степени соответствия технологического процесса, принятого на сборочном производстве, и технологии изготовления, применяемой изготовителем транспортных средств - аналогов, вправе запросить дополнительные доказательственные материалы, подтверждающие соответствие установленным настоящим техническим регламентом требованиям и основанные на результатах контрольных испытаний транспортных средств, оценка соответствия которых ранее проводилась в условиях другого производства. Такие испытания могут проводиться при участии представителей органа по сертификации или аккредитованной испытательной лаборатории у изготовителей транспортных средств, выпускаемых в режиме промышленной сборки.  
       
     В течение одного года после оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) вместо указанных в абзаце первом настоящего пункта доказательственных материалов должны быть представлены доказательственные материалы, подтверждающие соответствие транспортных средств, изготавливаемых в режиме промышленной сборки, требованиям настоящего технического регламента.

37. При оценке соответствия типов транспортных средств, поставляемых по государственному оборонному заказу, в качестве доказательственных материалов представляются результаты испытаний и измерений, самостоятельно проведенных изготовителем в процессе создания транспортного средства, либо результаты приемочных (государственных) испытаний.

38. При оценке соответствия транспортных средств, изготавливаемых на базе или на шасси других транспортных средств, заявителем представляются доказательственные материалы, подтверждающие выполнение ограничений, установленных изготовителем базового транспортного средства (шасси) в отношении возможностей его достройки.

39. При оценке соответствия типов транспортных средств, изготавливаемых на базе или на шасси других транспортных средств, ранее прошедших одобрение типа, заявитель может представить документы, подтверждающие, что между изготовителем транспортных средств и изготовителем базовых транспортных средств (шасси) разграничена ответственность за обеспечение безопасности заявляемых транспортных средств. В этом случае орган по сертификации использует выданные на базовые транспортные средства (шасси) действующие на момент их выпуска в обращение одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) как доказательственные материалы в части требований безопасности, выполнение которых обеспечивается изготовителем базового транспортного средства (шасси). При этом в отношении указанных требований, для транспортных средств, изготавливаемых на базе или на шасси других транспортных средств, может применяться уровень требований, соответствие которому было подтверждено при оценке соответствия базового транспортного средства (шасси).

40. По результатам изучения всех необходимых доказательственных материалов орган по сертификации подготавливает заключение о возможности оформления или об отказе в оформлении одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), содержащее мотивированное обоснование достаточности представленных доказательственных материалов для оценки соответствия типа транспортного средства (шасси), а также вывод о возможности распространения результатов проведенных испытаний на модификации транспортных средств (шасси), включенные в заявку.  
       
     На основании заключения о возможности оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) орган по сертификации оформляет одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси).  
       
     Для каждого типа транспортного средства (типа шасси) одного экологического класса в государствах - членах Таможенного союза одновременно не могут действовать два и более одобрений типа транспортного средства (одобрений типа шасси), оформленных на основании настоящего технического регламента, за исключением повторного одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), оформленного во время действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) на малую партию транспортных средств (шасси) того же типа.

41. Форма одобрения типа транспортного средства предусмотрена [приложением N 14](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту. Форма одобрения типа шасси предусмотрена [приложением N 15](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту.  
       
     В одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси), оформленное на малую партию, могут вноситься идентификационные номера транспортных средств (шасси).  
       
     При отсутствии возможности идентифицировать транспортные средства (шасси), входящие в малую партию, одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси), оформленное на эту малую партию, заявителю не выдается и остается на хранении в органе по сертификации. Орган по сертификации ведет учет количества изготовленных (импортированных на единую таможенную территорию Таможенного союза) транспортных средств (шасси) и на основании обращения заявителя выдает заверенные копии одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), в которых указываются идентификационные номера транспортных средств (шасси).  
       
     В одобрении типа шасси, оформленном на самоходное шасси, делается запись о возможности перемещения самоходного шасси по дорогам общего пользования, если было подтверждено его соответствие требованиям пунктов 11-13, 23, 36, 38, 39-41, 69, 107, 109, 110 [приложения N 2 к настоящему техническому регламенту](http://docs.cntd.ru/document/902320557).

42. Максимальный срок действия одобрения типа транспортного средства (одобрение типа шасси) 3 года, за исключением случаев, предусмотренных [пунктами 35](http://docs.cntd.ru/document/902320557) и [36 настоящего технического регламента](http://docs.cntd.ru/document/902320557) и абзацами вторым и четвертым настоящего пункта.  
       
     Срок действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), в том числе, оформленных на малую партию транспортных средств (шасси), а также сертификата соответствия требованиям настоящего технического регламента в отношении выбросов ограничиваются датой окончания действия требований соответствующего экологического класса.  
       
     Срок действия сертификатов соответствия транспортного средства отдельным требованиям [приложения 2](http://docs.cntd.ru/document/902320557) не превышает 4 лет, за исключением случаев, предусмотренных абзацем вторым настоящего пункта.  
       
     Срок действия одобрения типа транспортного средства, изготавливаемого с использованием выпущенного в обращение базового транспортного средства (шасси), произведенного другим изготовителем, в случае применения на основании [пункта 39 настоящего технического регламента](http://docs.cntd.ru/document/902320557) уровня требований ниже действующего, ограничивается одним годом с даты вступления в силу требований, соответствие которым не было подтверждено. Срок действия такого одобрения типа транспортного средства, оформленного на малую партию транспортных средств, не ограничивается, за исключением случаев, предусмотренных абзацем вторым настоящего пункта.

43. Орган по сертификации представляет одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси) для рассмотрения и утверждения уполномоченным органом государственного управления государства - члена Таможенного союза, который имеет право назначить в установленном порядке компетентную организацию, выполняющую функции технического секретариата, для проверки правильности и обоснованности оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси). Указанная организация не должна быть аккредитована в качестве органа по сертификации, проводящего оценку соответствия транспортного средства (шасси) в форме одобрений типа.  
       
     В случае выявления нарушений одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси) возвращается в орган по сертификации.

44. Уполномоченный орган государственного управления государства - члена Таможенного союза осуществляет регистрацию и ведение реестра одобрений типа транспортного средства (одобрений типа шасси), а также сертификатов соответствия.

45. Орган по сертификации выдает заявителю одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси).  
       
     Документы, послужившие основанием для оформлении одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), хранятся в органе по сертификации не менее 5 лет с даты оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси).

46. Орган по сертификации осуществляет контроль за соответствием объектов, в отношении которых проводилась оценка соответствия требованиям настоящего технического регламента, на стадии производства.  
       
     По поручению органа по сертификации и в установленном им порядке в проведении контроля участвует аккредитованная испытательная лаборатория.

47. Контроль может быть плановым и внеплановым.  
       
     Периодичность проведения планового контроля в отношении каждого типа транспортного средства (компонента) устанавливается не чаще 1 раза в 2 года.  
       
     Внеплановый контроль проводится в случаях, если орган по сертификации или уполномоченный орган государственного управления государства - члена Таможенного союза получает сообщения органов государственного контроля (надзора), органа государственного управления или потребителей о невыполнении требований технического регламента.

48. В процессе контроля может анализироваться ход контрольных испытаний транспортных средств с фиксацией замен компонентов с ограниченным сроком службы и периодической оценкой сохранения параметров конструкции в процессе эксплуатации.

49. Контроль осуществляется по утверждаемому органом по сертификации плану проверки, в том числе, при необходимости, у поставщиков.

50. Изготовитель продукции и заявитель (если он не является изготовителем) обеспечивают необходимые условия для проведения контроля, в том числе беспрепятственный доступ проверяющих лиц к объектам проверки согласно плану проверки.  
       
     Уклонение изготовителя от выполнения настоящего пункта может служить основанием для решения органа по сертификации о прекращении действия документов, удостоверяющих соответствие требованиям технического регламента.

51. В ходе контроля анализируются:

1) результаты государственного контроля (надзора) выпущенной в обращение продукции;

2) результативность проведенных корректирующих действий, разработанных изготовителем по результатам предыдущих проверок условий производства или контроля;

3) результаты проведения оценки соответствия продукции в случае внесения в ее конструкцию изменений, влияющих на параметры безопасности;

4) данные идентификации образцов продукции на соответствие утвержденным техническим описаниям;

5) объемы и результаты испытаний, проведенных для подтверждения соответствия продукции требованиям технического регламента;

6) результаты испытаний по подтверждению сохраняемости в процессе эксплуатации параметров, проверяемых при оценке соответствия;

7) результаты контроля качества продукции на стадиях технологического процесса, определяющих ее соответствие требованиям технического регламента;

8) сведения о претензиях к качеству продукции, в том числе данные о выявленных отказах и неисправностях, полученных в результате технического обслуживания и ремонта.

52. В ходе контроля у изготовителя (продавца) продукции проводится ее идентификация, могут быть проведены испытания образцов продукции в лаборатории изготовителя или в аккредитованной испытательной лаборатории.  
       
     Испытаниям, как правило, подвергается модификация с ожидаемыми наихудшими результатами испытаний.

53. Если по результатам идентификации продукция оценивается как не соответствующая типам, прошедшим процедуру оценки соответствия, или на основании проведенных в ходе проверки испытаний как не соответствующая требованиям технического регламента, установленные факты несоответствия документируются, и изготовителю выдается предписание об устранении выявленного несоответствия.

54. Результаты контроля оформляются актом.  
       
     Результаты контроля признаются положительными, если установлено, что:  
       
     продукция соответствует типам, прошедшим процедуру оценки соответствия;  
       
     представлены надлежащие документы (записи технического контроля, результаты контрольных испытаний и др.), подтверждающие обеспечение постоянного соответствия продукции требованиям технического регламента.  
       
     Положительные результаты контроля продукции служат основанием для сохранения сроков действия (а в случае транспортных средств также и для продления) документов, удостоверяющих соответствие требованиям технического регламента.  
       
     Результаты контроля признаются отрицательными, если установлено, что:  
       
     не устранены несоответствия одобрению типа транспортного средства (одобрению типа шасси) или сертификатам соответствия на компоненты, выявленные при ранее проводившихся проверках условий производства или контроле, а также если проведенные корректирующие действия не дали требуемого результата;  
       
     без согласования с органом по сертификации в техническую документацию (конструкторскую, технологическую, эксплуатационную) либо в конструкцию продукции внесены изменения, которые привели к ее несоответствию типам, прошедшим процедуру оценки соответствия;  
       
     не проводились в требуемом объеме контрольные испытания.  
       
     При необходимости проведения корректирующих мероприятий акт должен содержать соответствующие рекомендации.  
       
     Отрицательные результаты контроля или отказ изготовителя от его проведения могут явиться основанием для прекращения органом по сертификации действия документов, удостоверяющих соответствие требованиям настоящего технического регламента.

55. По результатам контроля изготовитель разрабатывает план необходимых корректирующих мероприятий по устранению выявленных несоответствий с конкретными сроками его реализации и в 10-дневный срок с даты передачи изготовителю оформленного акта представляет такой план в орган по сертификации.  
       
     Орган по сертификации проводит экспертизу представленного плана и при необходимости направляет изготовителю свои замечания, а также определяет порядок проверки выполнения указанных мероприятий.  
       
     По окончании сроков, установленных в согласованном с органом по сертификации плане необходимых корректирующих мероприятий по устранению несоответствий, изготовитель представляет справку о проведенных корректирующих и предупреждающих действиях с оценкой их результативности.

56. При получении органом по сертификации отрицательных результатов контроля, а также иной информации о несоответствии продукции требованиям настоящего технического регламента орган по сертификации в 30-дневный срок направляет изготовителю и его официальному представителю уведомление о необходимости восстановления соответствия и рекомендации, в том числе в отношении отзыва продукции, выпущенной в обращение.  
       
     По получении указанного уведомления изготовитель продукции должен в 10-дневный срок направить в орган по сертификации программу корректирующих действий по восстановлению соответствия.  
       
     Орган по сертификации в 10-дневный срок согласовывает указанную программу и контролирует ее выполнение.

57. В случае признания органом по сертификации принятых мер недостаточными, он через 30 дней после направления изготовителю и его официальному представителю письменного уведомления приостанавливает или прекращает действие сертификатов соответствия, о чем информирует изготовителя и его официального представителя, технический секретариат и органы государственного контроля (надзора).  
       
     Уполномоченный орган государственного управления государства - члена Таможенного союза на основании решения органа по сертификации о прекращении действия сертификатов соответствия аннулирует одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси) посредством оформления уведомления об отмене документа по форме, предусмотренной [приложением N 16](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту.  
       
     О прекращении действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) орган по сертификации в 10-дневный срок письменно уведомляет изготовителя и его официального представителя, а также органы государственного контроля (надзора).  
       
     Информация о прекращении действия документа, удостоверяющего соответствие настоящему техническому регламенту, публикуется в официальном печатном издании уполномоченного органа государственного управления государства - члена Таможенного союза.  
       
     Уполномоченный орган государственного управления государства - члена Таможенного союза осуществляет регистрацию и ведет единый реестр уведомлений о прекращении действия документа, удостоверяющего соответствие настоящему техническому регламенту.

58. Одобрение типа в случае прекращения действия ранее выданного одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) осуществляется на общих основаниях в порядке, установленном настоящим техническим регламентом.

59. Держатель одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) в период его действия обязан информировать орган по сертификации обо всех планируемых изменениях конструкции транспортных средств (шасси).  
       
     На основании оценки этих изменений орган по сертификации принимает решение о возможности сохранения действия выданных одобрений типа транспортных средств (одобрений типа шасси) или о необходимости распространения действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) на модификации с внесенными изменениями в его конструкцию. Решение о необходимости оформления протокола идентификации и результатов испытаний комплектного транспортного средства при распространении принимает орган по сертификации.

60. В случае положительного результата рассмотрения всех представленных доказательственных материалов орган по сертификации подготавливает заключение, содержащее мотивированное обоснование достаточности представленных доказательственных материалов для распространения действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), а также отдельных сертификатов соответствия, на основе которого оформляет новые версии документов. В случае подтверждения заявителем соответствия новых модификаций требованиям, действовавшим на дату оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), срок действия распространенного одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) ограничивается сроком действия исходного одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси).  
       
     В случае подтверждения заявителем соответствия всех модификаций требованиям, установленным на дату регистрации распространенного одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), срок действия распространенного одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), устанавливается в соответствии с [пунктом 42](http://docs.cntd.ru/document/902320557).  
       
     В конце регистрационного номера документа вводится код распространения, состоящий из буквы "Р" и порядкового номера распространения.

61. Внесение исправлений в одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси) в случае обнаружения неточностей при его оформлении осуществляется по инициативе органа по сертификации, оформившего исходный документ, либо на основании заявки держателя одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) в порядке, предусмотренном [пунктами 59](http://docs.cntd.ru/document/902320557) и [60 настоящего технического регламента](http://docs.cntd.ru/document/902320557). Расходы по оформлению новой версии документа несет сторона, допустившая появление неточностей.  
       
     В конце регистрационного номера документа вводится код исправления, состоящий из буквы "И" и порядкового номера исправления.

62. Продление действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) на новый срок производится на основании заявки в случае соответствия типа транспортного средства (шасси) перечню требований, действующих на момент оформления нового одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси).  
       
     Для продления действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) заявитель представляет в орган по сертификации, оформивший первоначальный документ, заявку с приложением следующих документов и сведений:  
       
     письмо об отсутствии изменений или с перечнем изменений, внесенных в конструкцию транспортного средства (шасси), которые не были подтверждены в порядке, предусмотренном [пунктами 59](http://docs.cntd.ru/document/902320557)-[60 настоящего технического регламента](http://docs.cntd.ru/document/902320557);  
       
     копии протоколов (сводка результатов) периодических (контрольных) испытаний, периодических измерений параметров, регистрируемых при оценке соответствия транспортного средства (шасси) требованиям настоящего технического регламента, проведенных изготовителем за время действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси);  
       
     описание изменений процесса производства транспортного средства (шасси) за время действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), если таковые произошли, или письмо об их отсутствии;  
       
     сведения о проведенных корректирующих действиях по инициативе изготовителя и органа по сертификации или письмо об их отсутствии;  
       
     сведения о претензиях к качеству транспортных средств (шасси), поступивших в течение срока действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) и в процессе выполнения мероприятий по устранению выявленных несоответствий требованиям настоящего технического регламента или письмо об их отсутствии;  
       
     в случае необходимости перечень новых модификаций транспортных средств (шасси), на которые предлагается дополнительно распространить действие одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), с соответствующим техническим описанием и приложением доказательственных материалов.

63. Орган по сертификации также рассматривает:  
       
     копии ранее выданных одобрений типа транспортного средства (одобрений типа шасси);  
       
     заключение по результатам анализа состояния производства перед выдачей предыдущего одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) или сертификатов соответствия;  
       
     акты по результатам контроля за продукцией, в отношении которой проводилась оценка соответствия требованиям технического регламента, и инспекционных испытаний, которые проводились во время действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси).

64. Орган по сертификации, исходя из анализа представленных документов, может прийти к заключению, что соответствие продукции требованиям настоящего технического регламента сохраняется, либо потребовать представления дополнительных доказательственных материалов.

65. В случае признания представленных доказательственных материалов достаточными орган по сертификации подготавливает заключение, содержащее обоснование продления срока действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), а также переоформляет отдельные сертификаты соответствия на следующий срок и при необходимости распространения их на новые модификации, и на его основе оформляет новые документы.  
       
     В конце регистрационного номера одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) вводится код продления, состоящий из буквы "П" и порядкового номера продления.  
       
     Решение о необходимости оформления протокола идентификации и результатов испытаний комплектного транспортного средства при продлении срока действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), а также отдельных сертификатов соответствия принимает орган по сертификации.  
       
     Продление срока действия одобрения типа транспортного средства и одобрения типа шасси осуществляется на срок, не превышающий трех лет.  
       
     Продление срока действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) при подтверждении заявителем соответствия требованиям, установленным на дату регистрации одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) с новым сроком действия, может осуществляться неоднократно.

66. Действие одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) распространяется только на транспортные средства (шасси), выпущенные в обращение в период его действия, а также на транспортные средства, прошедшие испытания в целях оценки соответствия требованиям настоящего технического регламента, независимо от срока их последующей реализации.  
       
     Действие одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), оформленного на малую партию транспортных средств (шасси), распространяется только на транспортные средства (шасси), включенные в указанную партию.

67. Действие одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), а также отдельных сертификатов соответствия может быть досрочно прекращено на основании соответствующего обращения заявителя в орган по сертификации.  
     

2. Проверка выполнения требований к единичным транспортным средствам перед их выпуском в обращение

68. Проверка выполнения требований к единичным транспортным средствам перед их выпуском в обращение осуществляется аккредитованной испытательной лабораторией, включенной в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза, после идентификации каждого транспортного средства в формах технической экспертизы конструкции, проведения необходимых испытаний и измерений.  
       
     Проверке подвергаются только комплектные транспортные средства.

69. В качестве заявителя выступает изготовитель транспортного средства или его уполномоченный представитель, действующий от его имени, либо лицо, осуществляющее ввоз транспортного средства на единую таможенную территорию Таможенного союза, или его представитель.  
       
     При проверке транспортного средства, изготовленного в государстве - члене Таможенного союза в условиях серийного производства, в конструкцию которого по согласованию с изготовителем транспортного средства в индивидуальном порядке внесены изменения до выпуска в обращение, представителем изготовителя назначается лицо, осуществившее внесение указанных изменений в конструкцию транспортного средства.  
       
     При проверке транспортного средства, выпускаемого в обращение из числа ранее поставленных по государственному оборонному заказу, заявителем является лицо, осуществляющее выпуск в обращение этого транспортного средства.

70. Оценка соответствия единичного транспортного средства проводится в следующем порядке:

1) подача заявки и прилагаемых документов, предусмотренных [приложением N 12](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту, в аккредитованную испытательную лабораторию;

2) принятие решения по заявке в течение трех рабочих дней;

3) идентификация единичного транспортного средства;

4) проверка выполнения требований, предусмотренных [пунктами 11](http://docs.cntd.ru/document/902320557)-[14](http://docs.cntd.ru/document/902320557) и [приложениями NN 4](http://docs.cntd.ru/document/902320557)-[6](http://docs.cntd.ru/document/902320557), [пунктом 4 приложения 7](http://docs.cntd.ru/document/902320557) посредством проведения технической экспертизы конструкции и, при необходимости, испытаниями;

5) подготовка протокола технической экспертизы конструкции транспортного средства;

6) оформление свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства и передача его заявителю.  
       
     Аккредитованная испытательная лаборатория предоставляет заявителю всю необходимую информацию в отношении правил, процедур и требований, связанных с проведением оценки соответствия.  
       
     Аккредитованная испытательная лаборатория согласует с заявителем сроки проведения оценки соответствия.  
       
     В качестве доказательственных материалов, подтверждающих соответствие единичного транспортного средства требованиям, предусмотренным [приложениями N 4](http://docs.cntd.ru/document/902320557)-[6](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту, могут представляться протоколы испытаний, проведенных в аккредитованной испытательной лаборатории.  
       
     Аккредитованная испытательная лаборатория проводит осмотр транспортного средства с целью идентификации, в том числе, по идентификационному номеру, техническую экспертизу конструкции транспортного средства, в том числе, необходимые испытания и измерения, и по их результатам оформляет протокол.  
       
     Если единичное транспортное средство относится к типу, на который действует одобрение типа транспортного средства, то свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства оформляется на основании указанного одобрения типа транспортного средства.  
       
     При представлении заявителем сообщений об официальном утверждении типа транспортного средства, предусмотренных [Правилами ЕЭК ООН N 10](http://docs.cntd.ru/document/902272798)-12, [14](http://docs.cntd.ru/document/902259054), [16](http://docs.cntd.ru/document/902259063)-[18](http://docs.cntd.ru/document/902272894), [21](http://docs.cntd.ru/document/902259064), [26](http://docs.cntd.ru/document/902315687), [34](http://docs.cntd.ru/document/902323927), [39](http://docs.cntd.ru/document/902323954), [46](http://docs.cntd.ru/document/902323929), [48](http://docs.cntd.ru/document/902259077), [58](http://docs.cntd.ru/document/902323934), 73 и [107](http://docs.cntd.ru/document/902259287), техническая экспертиза по соответствующим разделам [приложения N 4](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту не проводится.  
       
     По результатам изучения всех необходимых доказательственных материалов аккредитованная испытательная лаборатория выдает заявителю свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства, в которое при необходимости заносятся отметки об ограничении применения транспортного средства. Форма указанного документа предусмотрена [приложением N 17](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту.  
       
     В случае несоответствия единичного транспортного средства требованиям настоящего технического регламента оно может быть приведено в соответствие и представлено в аккредитованную испытательную лабораторию для повторного проведения проверки выполнения требований.  
       
     Документация, имеющая отношение к проверке выполнения требований, хранится в архиве аккредитованной испытательной лаборатории не менее пяти лет.

71. Государства - члены Таможенного союза осуществляют регистрацию и ведение реестра свидетельств о безопасности конструкции транспортного средства.  
     

3. Проверка выполнения требований к транспортным средствам, находящимся в эксплуатации

72. Проверка выполнения требований к транспортным средствам, находящимся в эксплуатации, проводится в отношении каждого транспортного средства, зарегистрированного в установленном порядке в государстве - члене Таможенного союза, в формах технического осмотра, а также государственного контроля (надзора) за безопасностью дорожного движения.

73. Порядок и объем проведения проверки выполнения требований к транспортным средствам, находящимся в эксплуатации, определяется национальным законодательством стран - членов Таможенного союза.

74. К находящимся в эксплуатации транспортным средствам не применяются требования настоящего технического регламента к наличию подлежащих проверке элементов конструкции, которые не были предусмотрены на транспортном средстве на момент его выпуска в обращение.  
     

4. Проверка выполнения требований к транспортным средствам, находящимся в эксплуатации, в случае внесения изменений в их конструкцию

75. Проверка выполнения требований к транспортным средствам, находящимся в эксплуатации, в случае внесения изменений в их конструкцию осуществляется в форме предварительной технической экспертизы конструкции на предмет возможности внесения изменений и последующей проверки безопасности конструкции и технического осмотра транспортного средства с внесенными в конструкцию изменениями.  
       
     В ходе предварительной технической экспертизы удостоверяются в том, что после внесения изменений в конструкцию транспортного средства, сохранится его соответствие требованиям настоящего технического регламента, действовавшим на момент выпуска транспортного средства в обращение.  
       
     В ходе проверки безопасности конструкции транспортного средства удостоверяются в том, что после внесения изменений в конструкцию транспортного средства его безопасность соответствует требованиям настоящего технического регламента.

76. Объектами проверки являются транспортные средства, выпущенные в обращение и прошедшие государственную регистрацию, у которых изменены конструктивные параметры или компоненты, за исключением случаев, указанных в [пункте 77](http://docs.cntd.ru/document/902320557).

77. Транспортные средства не подлежат проверке в следующих случаях:

1) при установке на транспортное средство компонентов:  
       
     предназначенных для этого транспортного средства и прошедших оценку соответствия в составе данного транспортного средства, что подтверждено документацией изготовителя компонентов;  
       
     предусмотренных изготовителем транспортного средства в эксплуатационной документации;

2) при серийном внесении изменений в конструкцию на основании разработанной и согласованной в установленном порядке конструкторской документации, если на ее основе была выполнена оценка соответствия внесенных изменений.

78. Внесение изменений в конструкцию транспортного средства и последующая проверка выполнения требований настоящего технического регламента осуществляются по разрешению и под контролем подразделения органа государственного управления в сфере безопасности дорожного движения по месту регистрационного учета транспортного средства в порядке, установленном нормативными правовыми актами государства - члена Таможенного союза.

79. По результатам рассмотрения представленных документов территориальное подразделение органа государственного управления в сфере безопасности дорожного движения оформляет, регистрирует и выдает заявителю свидетельство о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности по форме, предусмотренной [приложением N 18](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к техническому регламенту, или отказывает в его выдаче с указанием причин.

80. Номер свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности вносится подразделением органа государственного управления в сфере безопасности дорожного движения в документ, идентифицирующий транспортное средство. В указанный документ вносятся также все особые отметки об ограничении применения транспортного средства, содержащиеся в свидетельстве о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности.  
       
     Наличие в указанном документе номера свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в конструкцию изменениями требованиям безопасности является необходимым условием для разрешения дальнейшей эксплуатации транспортного средства с внесенными в конструкцию изменениями.  
     

5. Проверка выполнения требований к типам компонентов транспортных средств перед их выпуском в обращение

81. Целью подтверждения соответствия является удостоверение в том, что все выпускаемые компоненты, относящиеся к типу, заявленному для подтверждения соответствия, соответствуют требованиям, предусмотренным [пунктом 20 настоящего технического регламента](http://docs.cntd.ru/document/902320557).  
       
     Подтверждение соответствия проводится аккредитованными органами по сертификации, включенными в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза, в отношении компонентов, поставляемых как сменные (запасные) части для находящихся в эксплуатации транспортных средств. Подтверждение соответствия не проводится в отношении:

1) компонентов, поставляемых на сборочное производство транспортных средств (кроме компонентов, подтверждение соответствия которых как отдельных элементов предусмотрено Правилами ЕЭК ООН);

2) компонентов, бывших в употреблении;

3) восстановленных компонентов, за исключением шин с восстановленным протектором.  
       
     Подтверждение соответствия осуществляется в формах декларирования соответствия или обязательной сертификации.  
       
     Подтверждение соответствия проводится по Правилам ЕЭК ООН, Глобальным техническим правилам, а в случае их отсутствия - по стандартам, включенным в [Перечень стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств"](http://docs.cntd.ru/document/902320557).  
       
     Разрешенные формы и схемы подтверждения соответствия в зависимости от типов компонентов предусмотрены [приложением N 10](http://docs.cntd.ru/document/902320557). Описание схем подтверждения соответствия и рекомендации по их выбору предусмотрены [приложением N 19](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту.  
       
     Представляемые для подтверждения соответствия компоненты могут изготавливаться по технической документации изготовителя соответствующих транспортных средств или изготовителя компонентов.

82. В качестве заявителя выступает изготовитель компонентов или его уполномоченный представитель, действующий от его имени. В случае подачи заявки на подтверждение соответствия компонентов, изготовленных за пределами единой таможенной территории Таможенного союза, заявителем может являться импортер или компания, организованная за пределами государств - членов Таможенного союза как оптовый склад для продажи компонентов. Закупки оптового склада непосредственно у изготовителей компонентов должны быть подтверждены документально. Предоставления полномочий от изготовителя импортеру или оптовому складу не требуется.  
       
     Заявитель, являющийся изготовителем сменных (запасных) частей или его уполномоченным представителем, вправе выбрать любую форму и схему подтверждения соответствия из числа предусмотренных для конкретных компонентов ([приложение N 10](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту) или более сложную, по сравнению с предусмотренными, по согласованию с органом по сертификации.  
       
     В случае если и заявитель, и изготовитель - физические или юридические лица, которые не являются резидентами одного из государств - члена Таможенного союза, они не вправе осуществлять декларирование соответствия, но имеют право подать заявку на проведение обязательной сертификации сменных (запасных) частей. Орган по сертификации принимает решение о проведении обязательной сертификации по конкретной схеме сертификации из числа предусмотренных для конкретных компонентов ([приложение N 10](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту).

83. Декларирование соответствия в зависимости от схем декларирования осуществляется заявителем посредством принятия декларации о соответствии на основании собственных доказательств и (или) доказательств, полученных с участием третьей стороны (аккредитованная испытательная лаборатория, орган по сертификации).  
       
     Собственные доказательства формируются заявителем в виде комплекта технической документации. В комплект могут входить:  
       
     основные конструкторские документы, относящиеся к компоненту в целом (технические условия, техническое описание, чертежи общего вида, спецификация);  
       
     руководство или инструкция по эксплуатации;  
       
     перечень Правил ЕЭК ООН, Глобальных технических правил, стандартов, которые применялись для проверки соответствия требованиям настоящего технического регламента;  
       
     сертификат соответствия системы менеджмента качества изготовителя компонентов (при наличии). Область сертификации системы менеджмента качества должна включать продукцию, подлежащую подтверждению соответствия;  
       
     результаты проектных расчетов, проведенных проверок, протоколы испытаний, подтверждающих соответствие показателей безопасности продукции требованиям настоящего технического регламента;  
       
     ранее полученные сертификаты соответствия продукции международным и (или) национальным требованиям.  
       
     Протокол испытаний типового образца должен содержать характеристики продукции, описание типа продукции непосредственно или в виде ссылки на технические условия или другой аналогичный документ, а также заключение о соответствии образца технической документации, по которой он изготовлен.  
       
     Заявитель имеет право пригласить для участия в проведении исследований и испытаний представителей органа по сертификации и (или) аккредитованной испытательной лаборатории.

84. Если выбранная схема декларирования соответствия предусматривает сертификацию системы менеджмента качества изготовителя, заявитель предъявляет сертификат соответствия системы менеджмента качества, выданный органом по сертификации, аккредитованным в установленном порядке.

85. Заявитель принимает декларацию о соответствии, в которой указывает на полное соответствие продукции требованиям настоящего технического регламента.  
       
     Срок действия декларации о соответствии не может превышать 4 года. Для партии продукции срок действия декларации о соответствии не устанавливается, но он не может превышать срока хранения продукции. В случае оформления декларации о соответствии на партию компонентов, ее действие распространяется только на конкретную партию, объем которой указан в декларации о соответствии и определен документами поставки.  
       
     Регистрация декларации о соответствии в едином реестре деклараций о соответствии является основанием для выпуска в обращение продукции, соответствие которой она подтверждает.

86. Подтверждение соответствия компонентов в форме обязательной сертификации, предусмотренной [приложением N 19](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту, может включать в себя в зависимости от схемы:

1) идентификацию образца (образцов) компонентов;

2) проверку выполнения требований настоящего технического регламента на образцах продукции, которые являются репрезентативными для типа компонента;

3) подтверждение того, что на выпускающем продукцию предприятии применяются методы производства и контроля, позволяющие обеспечить соответствие требованиям настоящего технического регламента и типам, прошедшим подтверждение соответствия, продукции, предназначенной для выпуска в обращение на единой таможенной территории Таможенного союза;

4) оформление сертификата соответствия и передачу его заявителю;

5) контроль органа по сертификации за сертифицированными типами компонентов, если он предусмотрен схемой сертификации.

87. Состав документов, представляемых заявителем в орган по сертификации в целях подтверждения соответствия, предусмотрен [приложением N 12](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту.  
       
     Орган по сертификации предоставляет заявителю всю информацию в отношении правил, процедур и требований, связанных с проведением подтверждения соответствия.

88. Орган по сертификации рассматривает заявку на подтверждение соответствия типов компонентов транспортных средств и принимает решение о возможности проведения сертификации. Причиной для отказа в проведении сертификации может являться предоставление в орган по сертификации комплекта документов не в полном объеме.  
       
     Орган по сертификации на основании представленных заявителем доказательственных материалов о соответствии продукции требованиям настоящего технического регламента принимает решение о проведении сертификации по конкретной схеме сертификации из числа предусмотренных для конкретных компонентов.  
       
     Отсутствие доказательственных материалов, подтверждающих соответствие продукции какому-либо из требований, установленных техническим регламентом в отношении этой продукции, не препятствует подаче заявки и учитывается органом по сертификации при принятии решения по заявке.

89. По итогам рассмотрения представленных заявителем документов орган по сертификации направляет заявителю решение, в котором отражается:

1) достаточность представленных документов для подтверждения соответствия требованиям настоящего технического регламента;

2) применяемая схема и необходимые условия проведения подтверждения соответствия;

3) возможность признания представленных заявителем доказательственных материалов;

4) необходимость проведения испытаний с целью получения недостающих доказательственных материалов.

90. Если проведение испытаний в целях получения недостающих доказательственных материалов признано необходимым, орган по сертификации согласует с заявителем и аккредитованной испытательной лабораторией сроки и условия их проведения и информирует заявителя о необходимости представления дополнительной технической информации.  
       
     Указанная информация, необходимая для проведения сертификационных испытаний в целях подтверждения соответствия требованиям настоящего технического регламента, представляется заявителем в виде технического описания типа компонента транспортного средства (шасси) в соответствии с требованиями настоящего технического регламента и документов, содержащих методы испытаний.

91. Испытания типового образца (типовых образцов) компонента транспортного средства (шасси) проводятся в аккредитованной испытательной лаборатории по поручению органа по сертификации.  
       
     Испытания проводятся на образцах компонента транспортного средства (шасси), конструкция и состав которых такие же, как у компонентов, выпускаемых в обращение. Заявитель предоставляет такое количество образцов продукции, которое необходимо для проведения процедуры подтверждения соответствия, предусмотренной Правилами ЕЭК ООН, Глобальными техническими правилами, международными или национальными стандартами, содержащими, в том числе, правила отбора образцов. Если указанными документами не установлено иное, то отбор образцов компонентов для испытаний осуществляет представитель органа по сертификации, аккредитованной испытательной лаборатории или другой компетентной организации, представляющей третью сторону по отношению к изготовителю и приобретателю продукции. Отбор образцов проводится в присутствии заявителя методом случайной выборки. При отборе образцов для проведения испытаний в аккредитованной испытательной лаборатории проводится их идентификация и составляется акт отбора образцов, содержащий их идентификационные признаки. Акт отбора образцов подписывается заявителем.  
       
     Испытания могут проводиться представителями аккредитованной испытательной лаборатории у изготовителя и (или) приобретателя продукции с применением средств испытаний, аттестованных (поверенных) в установленном порядке.  
       
     По окончании испытаний при любом их результате аккредитованная испытательная лаборатория оформляет протоколы испытаний и передает их в орган по сертификации.  
       
     Испытанные образцы компонентов или другие материалы (фотографии, видеозаписи и др.), подтверждающие проведение испытаний и полученные результаты, хранятся в аккредитованной испытательной лаборатории в течение срока действия сертификатов соответствия.  
       
     Документация, имеющая отношение к проведению испытаний, хранится в архиве аккредитованной испытательной лаборатории не менее 5 лет.

92. В случае если это предусматривается схемой сертификации, орган по сертификации проводит анализ состояния производства в соответствии с пунктом 27 настоящего технического регламента.  
       
     Перечень основных вопросов, изучаемых в ходе анализа состояния производства, и порядок проверки условий производства предусмотрены [приложением N 13](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту.  
       
     В качестве доказательственных материалов, подтверждающих наличие на производстве условий, обеспечивающих постоянство выпуска продукции с характеристиками и показателями, соответствующими требованиям настоящего технического регламента, могут рассматриваться:  
       
     сертификат соответствия системы менеджмента качества изготовителя. Область сертификации системы менеджмента качества должна включать продукцию, подлежащую подтверждению соответствия;  
       
     документ о проверке условий производства, ранее проведенной органом по сертификации.  
       
     Результаты анализа состояния производства оформляются заключением.  
       
     Результаты анализа состояния производства учитываются при установлении периодичности и разработке плана контроля за объектами подтверждения соответствия.

93. Если схема сертификации предусматривает сертификацию системы менеджмента качества изготовителя, заявитель в заявке на сертификацию указывает стандарт или иной документ, на соответствие которому будет проводиться сертификация системы менеджмента качества изготовителя.  
       
     Система менеджмента качества изготовителя должна обеспечивать соответствие изготовляемой продукции технической документации и требованиям настоящего технического регламента. Заявитель должен выполнять требования, вытекающие из положений сертифицированной системы менеджмента качества, и поддерживать ее функционирование надлежащим образом.  
       
     Сертификацию системы менеджмента качества изготовителя проводит орган по сертификации систем менеджмента качества, который при положительных результатах сертификации выдает сертификат соответствия системы менеджмента качества.  
       
     Сертификация системы менеджмента качества не проводится, если заявитель представил имеющийся сертификат соответствия системы менеджмента качества, выданный органом по сертификации систем менеджмента качества, аккредитованным в установленном порядке.

94. На основании всех необходимых доказательственных материалов орган по сертификации подготавливает заключение о возможности выдачи заявителю сертификата соответствия на заявленные типы продукции и оформляет сертификат соответствия.  
       
     Сертификат соответствия может иметь приложение, содержащее перечень конкретной продукции и (или) ее составных частей, на которые он распространяется.  
       
     Если в заявку на проведение сертификации включено несколько типов компонентов, представляющих собой разнородную продукцию различных изготовителей, допускается оформлять один общий сертификат соответствия с указанием в приложении перечня продукции, на которую распространяется действие сертификата соответствия, и ее изготовителей после каждой позиции или после ряда позиций, относящихся к продукции, выпускаемой одним и тем же изготовителем.  
       
     Сертификат соответствия на выпускаемую продукцию, помимо изготовителя, может быть выдан продавцу, закупающему продукцию на основании контракта, при наличии у продавца документов от изготовителя, подтверждающих происхождение продукции.  
       
     Срок действия сертификата соответствия не превышает 4 года. В случае выдачи сертификата соответствия на конкретную партию продукции срок его действия не устанавливается, а его действие распространяется только на указанную партию. При этом в сертификате соответствия указываются отличительные признаки партии продукции - идентификационные номера, сведения о договоре поставки или другие. Если в договоре поставки не оговариваются количество и виды конкретных изделий, срок действия сертификата соответствия может устанавливаться в соответствии с договором поставки, но не более чем на 1 год.  
       
     Действие сертификата соответствия может быть досрочно прекращено на основании соответствующего обращения заявителя в орган по сертификации.  
       
     Сведения о выданных сертификатах соответствия и о прекращении действия выданных сертификатов соответствия передаются в реестр сертификатов соответствия.

95. Орган по сертификации осуществляет контроль за соответствием компонентов, в отношении которых проводилось подтверждение соответствия требованиям настоящего технического регламента, если такой контроль предусмотрен схемой сертификации, на производстве, выпускающем продукцию, предназначенную для выпуска в обращение на единой таможенной территории Таможенного союза, для получения объективных свидетельств того, что изготовитель:  
       
     обеспечивает соответствие компонентов транспортных средств (шасси) требованиям настоящего технического регламента и выданным сертификатам соответствия;  
       
     самостоятельно или с привлечением аккредитованной испытательной лаборатории периодически и в достаточном объеме проводит проверки и испытания выпускаемых компонентов транспортных средств (шасси) для подтверждения их соответствия требованиям настоящего технического регламента;  
       
     обеспечивает регистрацию результатов проверок или испытаний и доступность для органа по сертификации соответствующих документов;  
       
     проводит анализ результатов проверок или испытаний, с тем чтобы обеспечить стабильность характеристик компонентов транспортных средств (шасси) с учетом отклонений, допускаемых в условиях промышленного производства;  
       
     обеспечивает в случае выявления несоответствия, обнаруженного при проведении какой-либо проверки или испытаний на любой выборке образцов, проведение новой выборки образцов и повторение соответствующей проверки или испытаний, а также принятие всех необходимых мер для восстановления соответствия выпускаемых в обращение компонентов транспортных средств (шасси).  
       
     Контроль за соответствием компонентов, в отношении которых проводилось подтверждение соответствия требованиям настоящего технического регламента, осуществляется в порядке, предусмотренном пунктами 47-54, 56 и 57.

96. Орган по сертификации может продлить действие ранее выданного сертификата соответствия на очередной срок посредством выдачи нового сертификата. Основанием для выдачи сертификата соответствия на новый срок являются результаты экспертизы представленной документации, протоколы контрольных испытаний, результаты анализа состояния производства, а также другие документы, оформленные по результатам сертификации и контроля за сертифицированными типами компонентов. При сертификации продукции на новый срок решение о выборе схемы обязательной сертификации и объеме работ принимает орган по сертификации на основе накопленной информации о сертифицированной продукции и состоянии ее производства.

97. Изготовитель транспортного средства (шасси) либо официальный представитель изготовителя, отвечающий требованиям, предусмотренным пунктом 26 настоящего технического регламента, имеет право на получение сертификата соответствия на оригинальные и поставляемые официальными поставщиками изготовителя транспортного средства (шасси) компоненты на основании положительных результатов одобрения типа транспортного средства (шасси).  
       
     На компоненты, поставляемые в качестве сменных (запасных) частей для послепродажного обслуживания транспортных средств может быть оформлен сертификат соответствия на основании результатов одобрения типа транспортного средства (шасси) при следующих условиях:  
       
     идентичность компонентов, поставляемых на сборочное производство транспортных средств, и компонентов, поставляемых для послепродажного обслуживания транспортных средств;  
       
     представление письма изготовителя транспортного средства, подтверждающего, что изготовитель компонентов, поставляемых в качестве запасных частей, является поставщиком комплектующих для транспортных средств (шасси), либо декларации изготовителя компонентов или его официального дилера о поставке их на сборочные производства транспортного средства (шасси), на которое выдано одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси), либо доказательственные материалы, удостоверяющие, что компоненты, поставляемые в качестве запасных частей, идентичны компонентам, которые поставляются или поставлялись для сборки соответствующих транспортных средств (шасси).  
       
     Решение о применимости доказательственных материалов, представленных в целях одобрения типа транспортного средства (шасси), в отношении подтверждения соответствия отдельных групп сменных (запасных) частей в каждом конкретном случае принимает орган по сертификации.

98. В случае прекращения выпуска транспортного средства и, соответственно, окончания срока действия одобрения типа транспортного средства может быть подана заявка на получение сертификата соответствия на компоненты, поставляемые в качестве сменных (запасных) частей, со сроком действия, не превышающим четырех лет. Сертификат соответствия может быть оформлен в соответствии с уровнем требований, действовавших на момент окончания выпуска транспортного средства, при условии положительного результата анализа состояния процедур контроля изготовителем транспортного средства компонентов, на сертификацию которых подана заявка.  
       
     При сертификации сменных (запасных) частей к транспортным средствам (шасси), производство (выпуск в обращение) которых прекращено (прекращен) и для которых одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси) не выдавалось, орган по сертификации может использовать в целях подтверждения соответствия Правила ЕЭК ООН, Глобальные технические правила, а также документы в области стандартизации, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается выполнение требований настоящего технического регламента, для получения доказательственных материалов, подтверждающих соответствие транспортного средства и компонентов транспортного средства (шасси) требованиям, действовавшим на момент окончания производства (выпуска в обращение) транспортного средства (шасси).  
     

VI. Маркировка единым знаком обращения продукции на рынке

99. Графическое изображение единого знака обращения продукции на рынке устанавливается Решением Комиссии Таможенного союза.

100. Единым знаком обращения продукции на рынке маркируются транспортные средства (шасси), на которые оформлено одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси), а также компоненты транспортных средств, на которые оформлены сертификаты соответствия или декларации о соответствии требованиям настоящего технического регламента. Маркирование осуществляется любым удобным способом, обеспечивающим четкость изображения и исключающим истирание.

101. При маркировании транспортных средств (шасси) единый знак обращения продукции на рынке государств - членов Таможенного союза должен быть расположен на табличке изготовителя или на отдельной табличке (наклейке). Место расположения табличек (наклеек) указывается в одобрении типа транспортного средства (одобрении типа шасси).

102. При маркировании компонентов единый знак обращения продукции на рынке государств - членов Таможенного союза должен быть нанесен непосредственно на единицу продукции (если это технически возможно) и/или ярлык (если таковой имеется), а также упаковку и сопроводительную техническую документацию. Единый знак обращения продукции на рынке государств - членов Таможенного союза должен быть нанесен, по возможности, рядом с товарным знаком изготовителя. Маркировка компонентов знаками официального утверждения "Е" или "е" (рис.1) приравнивается к маркировке единым знаком обращения продукции на рынке государств - членов Таможенного союза. При наличии на компонентах маркировки знаками официального утверждения "Е" или "е" маркировка таких компонентов единым знаком обращения на рынке государств - членов Таможенного союза не требуется.

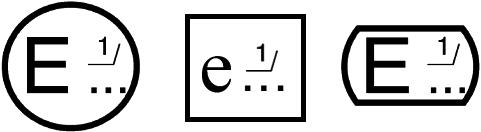


Рис.1. Образец маркировки

     Примечание: 1. Знаки "Е" и "е" являются знаками официального утверждения. Вместо многоточия указывается отличительный номер страны, которая предоставила сообщение об официальном утверждении типа транспортного средства или компонента по Правилам ЕЭК ООН или Директивам ЕС. Номер официального утверждения указывается в соответствии с требованиями Правил ЕЭК ООН и Директив ЕС.  
     

VII. Защитительная оговорка

103. Государства - члены Таможенного союза, руководствуясь защитой своих законных интересов, предпринимают меры по предотвращению доступа на свой рынок продукции, не соответствующей требованиям настоящего технического регламента. В этих целях государства - члены Таможенного союза в соответствии со своим национальным законодательством осуществляют государственный контроль (надзор) за находящимися в обращении транспортными средствами (шасси) и компонентами транспортных средств (шасси), которые являются объектами регулирования настоящего технического регламента.  
       
     Указанные в абзаце первом настоящего пункта меры могут включать ограничение или запрет выпуска в обращение, либо принудительный отзыв с рынка продукции, не соответствующей требованиям настоящего технического регламента.

104. Государственный контроль (надзор) осуществляется до передачи транспортного средства (шасси) или компонента транспортного средства конечному потребителю посредством произвольной проверки соответствия свойств и характеристик выбранного случайным образом образца отдельным требованиям, предусмотренным разделом V настоящего технического регламента.

105. Выпущенное в обращение транспортное средство (шасси), имеющее одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси), считается не соответствующим требованиям настоящего технического регламента в следующих случаях:

1) хотя бы одна характеристика указанного транспортного средства или шасси (хотя бы один его компонент), в отношении которой установлены требования, не соответствует уровню требований, указанному в одобрении типа транспортного средства (одобрении типа шасси);

2) конструктивные параметры и характеристики транспортного средства (шасси) отличаются от зафиксированных в одобрении типа транспортного средства (одобрении типа шасси). Исключение составляют изменения, вносимые в конструкцию транспортных средств (шасси), о которых заявитель проинформировал орган по сертификации и в отношении которых органом по сертификации было принято решение о сохранении действия выданных документов, удостоверяющих соответствие требованиям настоящего технического регламента.

106. Выпущенные в обращение компоненты транспортных средств, на которые имеются сертификаты соответствия или декларации о соответствии, считаются не соответствующими требованиям настоящего технического регламента в следующих случаях:

1) хотя бы одна характеристика компонента, в отношении которой установлены требования, не соответствует уровню требований, указанному в сертификате соответствия или декларации о соответствии;

2) конструктивные параметры и характеристики компонента отличаются от зафиксированных в сертификате соответствия или декларации о соответствии. Исключение составляют отклонения, находящиеся в пределах допуска от номинальных значений, если таковые предусмотрены отдельными требованиями настоящего технического регламента.

107. При неудовлетворительных результатах проверки орган государственного контроля (надзора) государства - члена Таможенного союза в 10-дневный срок уведомляет об этом:  
       
     изготовителя продукции;  
       
     заявителя (если заявителем был официальный представитель изготовителя);  
       
     орган по сертификации, оформивший документы, удостоверяющие соответствие требованиям настоящего технического регламента.  
       
     По получении уведомлений указанные лица осуществляют действия в соответствии с пунктами 55 и 56 настоящего технического регламента.  
       
     О своих действиях и мерах, принимаемых для восстановления соответствия продукции, указанные лица уведомляют в установленном порядке орган государственного контроля (надзора).

108. Орган государственного контроля (надзора) государства - члена Таможенного союза вправе обратиться в суд с иском о принудительном отзыве конкретной партии транспортных средств (компонентов).

109. Государство, применившее защитительную оговорку и осуществившее изъятие с рынка продукции, не соответствующей требованиям настоящего технического регламента, в возможно короткий срок уведомляет другие государства - члены Таможенного союза о таком изъятии.  
     

VIII. Заключительные положения

110. Настоящий технический регламент вводится в действие одновременно во всех государствах - членах Таможенного союза.

111. Государства - члены Таможенного союза обеспечивают свободный доступ заинтересованных лиц к реестрам документов, удостоверяющих соответствие требованиям настоящего технического регламента, в электронно-цифровой форме.

112. С момента введения в действие настоящего технического регламента национальные технические регламенты государств - членов Таможенного союза не применяются в отношении объектов регулирования настоящего технического регламента.

113. С момента вступления в силу настоящего технического регламента является обязательным указание изготовителем в эксплуатационной документации на транспортное средство данных, необходимых для проведения проверок транспортного средства, предусмотренных [приложением N 8](http://docs.cntd.ru/document/902320557).  
     

Приложение N 1. Перечень объектов технического регулирования, на которые распространяется действие технического регламента Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств"

Приложение N 1  
к техническому регламенту  
Таможенного союза  
"О безопасности колесных  
транспортных средств"  
(ТР ТС 018/2011)

(с изменениями на 14 октября 2015 года)

1. Транспортные средства

1.1. Классификация транспортных средств по категориям

       
Таблица 1

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| N п/п | Объекты технического регулирования |
| 1. | *Категория L* - Мототранспортные средства, в том числе: |
| 1.1. | Мопеды, мотовелосипеды, мокики, в том числе:  *Категория L* - Двухколесные транспортные средства, максимальная конструктивная скорость которых не превышает 50 км/ч, и характеризующиеся:  - в случае двигателя внутреннего сгорания - рабочим объемом двигателя, не превышающим 50 см, или  - в случае электродвигателя - номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 4 кВт.  *Категория L* - Трехколесные транспортные средства с любым расположением колес, максимальная конструктивная скорость которых не превышает 50 км/ч, и характеризующиеся:  - в случае двигателя внутреннего сгорания с принудительным зажиганием - рабочим объемом двигателя, не превышающим 50 см, или  - в случае двигателя внутреннего сгорания другого типа - максимальной эффективной мощностью, не превышающей 4 кВт, или  - в случае электродвигателя - номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 4 кВт. |
| 1.2. | Мотоциклы, мотороллеры, трициклы, в том числе:  *Категория L* - Двухколесные транспортные средства, рабочий объем двигателя которых (в случае двигателя внутреннего сгорания) превышает 50 см (или) максимальная конструктивная скорость (при любом двигателе) превышает 50 км/ч.  *Категория L* - Трехколесные транспортные средства с колесами, асимметричными по отношению к средней продольной плоскости, рабочий объем двигателя которых (в случае двигателя внутреннего сгорания) превышает 50 см и (или) максимальная конструктивная скорость (при любом двигателе) превышает 50 км/ч.  *Категория L* - Трехколесные транспортные средства с колесами, симметричными по отношению к средней продольной плоскости транспортного средства, рабочий объем двигателя которых (в случае двигателя внутреннего сгорания) превышает 50 см и (или) максимальная конструктивная скорость (при любом двигателе) превышает 50 км/ч. |
| 1.3. | Квадрициклы, в том числе:  *Категория L* - Четырехколесные транспортные средства, масса которых без нагрузки не превышает 350 кг без учета массы аккумуляторов (в случае электрического транспортного средства), максимальная конструктивная скорость не превышает 50 км/ч, и характеризующиеся:  - в случае двигателя внутреннего сгорания с принудительным зажиганием - рабочим объемом двигателя, не превышающим 50 см, или  - в случае двигателя внутреннего сгорания другого типа - максимальной эффективной мощностью двигателя, не превышающей 4 кВт, или  - в случае электродвигателя - номинальной максимальной мощностью двигателя в режиме длительной нагрузки, не превышающей 4 кВт.  *Категория L* - Четырехколесные транспортные средства, иные, чем транспортные средства категории L, масса которых без нагрузки не превышает 400 кг (550 кг для транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов) без учета массы аккумуляторов (в случае электрического транспортного средства) и максимальная эффективная мощность двигателя не превышает 15 кВт. |
| 2. | *Категория M* - Транспортные средства, имеющие не менее четырех колес и используемые для перевозки пассажиров |
| 2.1. | *Категория M* - Транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров и имеющие, помимо места водителя, не более восьми мест для сидения - легковые автомобили. |
| 2.2. | Автобусы, троллейбусы, специализированные пассажирские транспортные средства и их шасси, в том числе:  *Категория М* - Транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, технически допустимая максимальная масса которых не превышает 5 т.  *Категория М* - Транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, технически допустимая максимальная масса которых превышает 5 т  Транспортные средства категорий М и М вместимостью не более 22 пассажиров помимо водителя, подразделяются на класс А, предназначенные для перевозки стоящих и сидящих пассажиров, и класс В, предназначенные для перевозки только сидящих пассажиров.  Транспортные средства категорий М и М вместимостью свыше 22 пассажиров помимо водителя, подразделяются на класс I, имеющие выделенную площадь для стоящих пассажиров и обеспечивающие быструю смену пассажиров, класс II, предназначенные для перевозки преимущественно сидящих пассажиров и имеющие возможность для перевозки стоящих пассажиров в проходе и (или) на площади, не превышающей площадь двойного пассажирского сидения, и класс III, предназначенные для перевозки исключительно сидящих пассажиров. |
| 3. | *Категория N* - Транспортные средства, используемые для перевозки грузов - автомобили грузовые и их шасси, в том числе:  *Категория N* - Транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие технически допустимую максимальную массу не более 3,5 т.  *Категория N* - Транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие технически допустимую максимальную массу свыше 3,5 т, но не более 12 т.  *Категория N* - Транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие технически допустимую максимальную массу более 12 т. |
| 4. | *Категория O* - Прицепы (полуприцепы) к транспортным средствам категорий L, M, N, в том числе: (замечание АСМАП)  *Категория O* - Прицепы, технически допустимая максимальная масса которых не более 0,75 т.  *Категория O* - Прицепы, технически допустимая максимальная масса которых свыше 0,75 т, но не более 3,5 т.  *Категория O* - Прицепы, технически допустимая максимальная масса которых свыше 3,5 т, но не более 10 т.  *Категория O* - Прицепы, технически допустимая максимальная масса которых более 10 т. |
|  | Примечания:  1. Транспортное средство, имеющее не более восьми мест для сидения, не считая места водителя, предназначенное для перевозки пассажиров и грузов, относится к категории:  М1, если произведение предусмотренного конструкцией числа пассажиров на условную массу одного пассажира (68 кг) превышает расчетную массу перевозимого одновременно с пассажирами груза; N, если это условие не выполняется.  Транспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров и грузов, имеющее, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, относится к категории М.  2. В случае полуприцепов и прицепов с центрально расположенной осью (осями) под технически допустимой максимальной массой принимается статическая вертикальная нагрузка, передаваемая на грунт осью или осями максимально загруженного сцепленного с тягачом полуприцепа и прицепа с центрально расположенной осью (осями). |
|  | 3. Для целей пункта 1.1 настоящего приложения оборудование и установки, находящиеся на специальных транспортных средствах (автокраны, транспортные средства, оснащенные подъемниками с рабочими платформами, автоэвакуаторы и т.п.), приравниваются к грузам. |

1.2. Транспортные средства повышенной проходимости (категории G)

1.2.1. К транспортным средствам повышенной проходимости (категории G), могут быть отнесены транспортные средства категорий М и N, если они удовлетворяют следующим требованиям:

1.2.1.1. Транспортные средства категории N, технически допустимая максимальная масса которых не более 2 т, а также транспортные средства категории М1 считают транспортными средствами повышенной проходимости, если они имеют:

1.2.1.1.1. Хотя бы одну переднюю и одну заднюю оси, конструкция которых обеспечивает их одновременный привод, включая и транспортные средства, в которых привод одной оси может отключаться;

1.2.1.1.2. Хотя бы один механизм блокировки дифференциала или один механизм аналогичного действия, и

1.2.1.1.3. Если они (в случае одиночного транспортного средства) могут преодолевать подъем 30%.

1.2.1.1.4. Они также должны удовлетворять, хотя бы пяти из шести приведенных ниже требований:

1.2.1.1.4.1. Угол въезда должен быть не менее 25°;

1.2.1.1.4.2. Угол съезда должен быть не менее 20°;

1.2.1.1.4.3. Продольный угол проходимости должен быть не менее 20°;

1.2.1.1.4.4. Дорожный просвет под передней осью должен быть не менее 180 мм;

1.2.1.1.4.5. Дорожный просвет под задней осью должен быть не менее 180 мм;

1.2.1.1.4.6. Межосевой дорожный просвет должен быть не менее 200 мм.

1.2.1.2. Транспортные средства категории N, технически допустимая максимальная масса которых свыше 2 т, или транспортные средства категорий N, М или М, технически допустимая максимальная масса которых не более 12 т, считают транспортными средствами повышенной проходимости, если их конструкция обеспечивает одновременный привод всех колес, включая транспортные средства, в которых привод одной оси может отключаться, либо если они удовлетворяют следующим требованиям:

1.2.1.2.1. По меньшей мере, одна передняя и одна задняя оси имеют одновременный привод, включая и транспортные средства, в которых привод одной оси может отключаться;

1.2.1.2.2. Имеется, по меньшей мере, один механизм блокировки дифференциала или один механизм аналогичного действия;

1.2.1.2.3. Транспортные средства (в случае одиночного транспортного средства) могут преодолевать подъем 25%.

1.2.1.3. Транспортные средства категории М, технически допустимая максимальная масса которых свыше 12 т, и транспортные средства категории N (за исключением седельных тягачей) считают транспортными средствами повышенной проходимости, если они имеют одновременный привод всех колес, включая транспортные средства, в которых привод одной оси может отключаться, либо если соблюдаются следующие требования:

1.2.1.3.1. По меньшей мере, половина осей имеет привод;

1.2.1.3.2. Имеется, по меньшей мере, один механизм блокировки дифференциала или один механизм аналогичного действия;

1.2.1.3.3. Транспортные средства (в случае одиночного транспортного средства) могут преодолевать подъем 25%;

1.2.1.3.4. Соблюдаются, по меньшей мере, четыре из шести следующих требований:

1.2.1.3.4.1. Угол въезда должен быть не менее 25°;

1.2.1.3.4.2. Угол съезда должен быть не менее 25°;

1.2.1.3.4.3. Продольный угол проходимости должен быть не менее 25°;

1.2.1.3.4.4. Дорожный просвет под передней осью должен быть не менее 250 мм;

1.2.1.3.4.5. Межосевой дорожный просвет должен быть не менее 300 мм;

1.2.1.3.4.6. Дорожный просвет под задней осью должен быть не менее 250 мм.

1.2.2. Специальные и специализированные транспортные средства, изготовленные на базе (шасси) транспортных средств категории G, относятся к категории G, если они удовлетворяют требованиям подпункта 1.2.1 выше.

1.2.3. При обозначении категории транспортных средств повышенной проходимости буква G должна сочетаться с буквами M или N (например, NG).  
       
     Примечания:

1. При проведении проверки в целях отнесения транспортных средств к категории G, транспортные средства категории N, технически допустимая максимальная масса которых не более 2 т, и транспортные средства категории M должны быть в снаряженном состоянии, т.е. заправлены охлаждающей жидкостью, смазкой, топливом, укомплектованы инструментом и запасным колесом, также должна быть учтена стандартная масса водителя, принимаемая равной 75 кг. Остальные транспортные средства должны быть загружены до технически допустимой максимальной массы, устанавливаемой изготовителем.

2. Способность транспортного средства преодолевать подъем установленного значения (25% или 30%) подтверждается расчетным методом; однако технические службы могут потребовать представления транспортного средства соответствующего типа для проведения реального испытания.

3. При измерении угла въезда и угла съезда, а также продольного угла проходимости защитные устройства не учитывают.

4. Применяются следующие определения, касающиеся угла въезда и угла съезда, а также продольного угла проходимости и дорожного просвета:  
       
     угол въезда - по стандарту ИСО 612, пункт 6.10 (см. рисунок 1);  
       
     угол съезда - по стандарту ИСО 612, пункт 6.11 (см. рисунок 2);  
       
     продольный угол проходимости - по стандарту ИСО 612, пункт 6.9 (см. рисунок 3);  
       
     межосевой дорожный просвет - кратчайшее расстояние между опорной плоскостью и самой нижней точкой транспортного средства, находящейся на его жестком элементе. Многоосные тележки рассматривают как одну ось (см. рисунок 4);  
       
     дорожный просвет под одной осью - расстояние между верхней точкой дуги окружности, проходящей через центры пятен контактов шин одной оси (в случае сдвоенных шин - шин внутренних колес оси) и касающейся самой нижней точки транспортного средства, жестко зафиксированной между колесами, и опорной плоскостью (см. рисунок 5). Ни одна жесткая часть транспортного средства не должна находиться, полностью или частично, в заштрихованной зоне (см. рисунок 5).

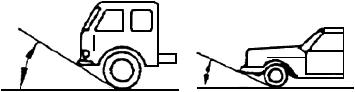


Рисунок 1. Угол въезда

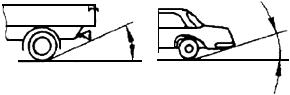


Рисунок 2. Угол съезда

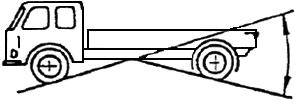


Рисунок 3. Продольный угол проходимости

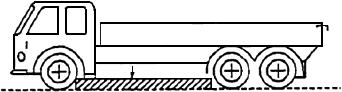


Рисунок 4. Межосевой дорожный просвет

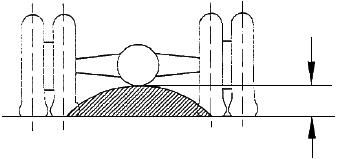


Рисунок 5. Дорожный просвет под одной осью

1.3. Специальные и специализированные транспортные средства, в отношении которых предъявляются дополнительные требования безопасности

       
Таблица 2

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| N п/п | Объекты технического регулирования |
| 1. | Автобетононасосы |
| 2. | Автобетоносмесители |
| 3. | Автогудронаторы |
| 4. | Автокраны и транспортные средства, оснащенные кранами-манипуляторами |
| 5. | Автолесовозы |
| 6. | Автомобили скорой медицинской помощи |
| 7. | Автосамосвалы и прицепы (полуприцепы) - самосвалы |
| 8. | Автоцементовозы |
| 9. | Автоэвакуаторы |
| 10. | Медицинские комплексы на шасси транспортных средств |
| 11. | Пожарные автомобили |
| 12. | Транспортные средства для аварийно-спасательных служб и милиции (полиции) |
| 13. | Транспортные средства для коммунального хозяйства и содержания дорог |
| 14. | Транспортные средства для обслуживания нефтяных и газовых скважин |
| 15. | Транспортные средства для перевозки денежной выручки и ценных грузов |
| 16. | Транспортные средства для перевозки детей в возрасте от 6 до 16 лет |
| 17. | Транспортные средства для перевозки грузов с использованием прицепа-роспуска |
| 18. | Транспортные средства для перевозки нефтепродуктов |
| 19. | Транспортные средства для перевозки пищевых жидкостей |
| 20. | Транспортные средства для перевозки сжиженных углеводородных газов на давление до 1,8 Мпа |
| 21. | Транспортные средства оперативно-служебные для перевозки лиц, находящихся под стражей |
| 22. | Транспортные средства, оснащенные подъемниками с рабочими платформами |
| 23. | Транспортные средства - фургоны для перевозки пищевых продуктов |

1.4. Подразделение транспортных средств категорий М и N и двигателей внутреннего сгорания для таких транспортных средств на экологические классы

     Уровни выбросов и требования, обеспечивающие выполнение установленных уровней выбросов для различных экологических классов транспортных средств и двигателей внутреннего сгорания:  
     

Таблица 3

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
| Экологи- ческий класс | Категории и подгруппы транспортных средств и двигателей внутреннего сгорания | Технические требования к транспортным средствам и двигателям внутреннего сгорания |
| 0 | М, М, N, N (в соответствии с областью применения [Правил ЕЭК ООН N 83](http://docs.cntd.ru/document/902259104)) с бензиновыми и газовыми двигателями | [Правила ЕЭК ООН N 83](http://docs.cntd.ru/document/902259104)-02 (уровень выбросов А) |
|  | М максимальной массой свыше 3,5 т, М, М, N, N, N с дизелями | [Правила ЕЭК ООН N 49](http://docs.cntd.ru/document/902259078)-01 |
|  | М максимальной массой свыше 3,5 т, М, М, N, N с бензиновыми двигателями | СО - 85 г/кВт·ч, НС - 5 г/кВт·ч, NO - 17 г/кВт·ч (9-режимный испытательный цикл) |
|  | дизели, предназначенные для установки на транспортные средства категорий Ммаксимальной массой свыше 3,5 т, М, М, N, N, N | [Правила ЕЭК ООН N 49](http://docs.cntd.ru/document/902259078)-01 |
|  | бензиновые двигатели, предназначенные для установки на транспортные средства категорий М максимальной массой свыше 3,5 т, М, М, N, N | СО - 85 г/кВт·ч, НС - 5 г/кВт·ч, NO - 17 г/кВт·ч (9-режимный испытательный цикл) |
| 1 | М, М, N, N (в соответствии с областью применения [Правил ЕЭК ООН N 83](http://docs.cntd.ru/document/902259104)) с бензиновыми и газовыми двигателями и дизелями | [Правила ЕЭК ООН N 83](http://docs.cntd.ru/document/902259104)-02 (уровни выбросов В, С соответственно) |
|  | М максимальной массой свыше 3,5 т, М, М, N, N, N с газовыми двигателями и дизелями | [Правила ЕЭК ООН N 49](http://docs.cntd.ru/document/902259078)-02 (уровень выбросов А) |
|  | М максимальной массой свыше 3,5 т, М, М, N, N с бензиновыми двигателями | СО - 72 г/кВт·ч, НС - 4 г/кВт·ч, NO - 14 г/кВт·ч (9-режимный испытательный цикл) |
|  | дизели и газовые двигатели, предназначенные для установки на транспортные средства категорий М максимальной массой свыше 3,5 т, М, М, N, N, N | [Правила ЕЭК ООН N 49](http://docs.cntd.ru/document/902259078)-02 (уровень выбросов А) |
|  | бензиновые двигатели, предназначенные для установки на транспортные средства категорий М максимальной массой свыше 3,5 т, М, М, N, N | СО - 72 г/кВт·ч, НС - 4 г/кВт·ч, NO - 14 г/кВт·ч (9-режимный испытательный цикл) |
| 2 | М, М, N, N (в соответствии с областью применения [Правил ЕЭК ООН N 83](http://docs.cntd.ru/document/902259104)) с бензиновыми и газовыми двигателями и дизелями | [Правила ЕЭК ООН N 83](http://docs.cntd.ru/document/902259104)-04 (уровни выбросов В, С, D соответственно) |
|  | М максимальной массой свыше 3,5 т, М, М, N, N, N с газовыми двигателями и дизелями | [Правила ЕЭК ООН N 49](http://docs.cntd.ru/document/902259078)-02 (уровень выбросов В) |
|  | М максимальной массой свыше 3,5 т, М, М, N, N с бензиновыми двигателями | СО - 55 г/кВт·ч, НС - 2,4 г/кВт·ч, NO - 10 г/кВт·ч (при испытаниях по [Правилам ЕЭК ООН N 49](http://docs.cntd.ru/document/902259078)-04 (испытательный цикл ESC)) |
|  | дизели и газовые двигатели, предназначенные для установки на транспортные средства категорий М максимальной массой свыше 3,5 т, М, М, N, N, N | [Правила ЕЭК ООН N 49](http://docs.cntd.ru/document/902259078)-02 (уровень выбросов В) |
|  | бензиновые двигатели, предназначенные для установки на транспортные средства категорий М максимальной массой свыше 3,5 т, М, М, N, N | СО - 55 г/кВт·ч, НС - 2,4 г/кВт·ч, NO - 10 г/кВт·ч (при испытаниях по [Правилам ЕЭК ООН N 49](http://docs.cntd.ru/document/902259078)-04 (испытательный цикл ESC)) |
| 3 | М, М, N, N (в соответствии с областью применения [Правил ЕЭК ООН N 83](http://docs.cntd.ru/document/902259104)) с бензиновыми и газовыми двигателями и дизелями | [Правила ЕЭК ООН N 83](http://docs.cntd.ru/document/902259104)-05 (уровень выбросов А) |
|  | М максимальной массой свыше 3,5 т, М, М, N, N, N с газовыми двигателями и дизелями | [Правила ЕЭК ООН N 49](http://docs.cntd.ru/document/902259078)-04 (уровень выбросов А) |
|  | МG и МG максимальной массой свыше 3,5 т, МG, NG, NG с дизелями | [Правила ЕЭК ООН N 96](http://docs.cntd.ru/document/902259284)-01 |
|  | М максимальной массой свыше 3,5 т, М, М, N, N с бензиновыми двигателями | [Пункт 12 приложения N 3](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту |
|  | дизели и газовые двигатели, предназначенные для установки на транспортные средства категорий М максимальной массой свыше 3,5 т, М, М, N, N, N | [Правила ЕЭК ООН N 49](http://docs.cntd.ru/document/902259078)-04 (уровень выбросов А) |
|  | дизели, предназначенные для установки на транспортные средства категорий МG и МG максимальной массой свыше 3,5 т, МG, NG, NG | [Правила ЕЭК ООН N 96](http://docs.cntd.ru/document/902259284)-01 |
|  | бензиновые двигатели, предназначенные для установки на транспортные средства категорий М максимальной массой свыше 3,5 т, М, М, N, N | [Пункт 12 приложения N 3](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту |
| 4 | М, М, N, N (в соответствии с областью применения [Правил ЕЭК ООН N 83](http://docs.cntd.ru/document/902259104)) с двигателями с принудительным зажиганием и дизелями | [Правила ЕЭК ООН N 83](http://docs.cntd.ru/document/902259104)-05 (уровень выбросов B) |
|  | М максимальной массой свыше 3,5 т, М, М, N, N, N с газовыми двигателями и дизелями | [Правила ЕЭК ООН N 49](http://docs.cntd.ru/document/902259078)-05 (уровень выбросов B1, уровень требований в отношении бортовой диагностики, долговечности и эксплуатационной пригодности, контроля NOх - "С") |
|  | МG и МG максимальной массой свыше 3,5 т, МG, NG, NG с приводом на все колеса, в том числе, с отключаемым приводом одной из осей, с дизелями | [Правила ЕЭК ООН N 96](http://docs.cntd.ru/document/902259284)-02 |
|  | М максимальной массой свыше 3,5 т, М, М, N, N с бензиновыми двигателями | [Пункт 12 приложения N 3](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту |
|  | дизели и газовые двигатели, предназначенные для установки на транспортные средства категорий М максимальной массой свыше 3,5 т, М, М, N, N, N | [Правила ЕЭК ООН N 49](http://docs.cntd.ru/document/902259078)-05 (уровень выбросов B1, уровень требований в отношении бортовой диагностики, долговечности и эксплуатационной пригодности, контроля NOх - "С") |
|  | дизели, предназначенные для установки на транспортные средства категорий МG и МG максимальной массой свыше 3,5 т, МG, NG, NG, с приводом на все колеса, в том числе, с отключаемым приводом одной из осей | [Правила ЕЭК ООН N 96](http://docs.cntd.ru/document/902259284)-02 |
|  | бензиновые двигатели, предназначенные для установки на транспортные средства категорий М максимальной массой свыше 3,5 т, М, М, N, N | [Пункт 12 приложения N 3](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту |
|  | М, N гибридные (в соответствии с областью применения [Правил ЕЭК ООН N 49](http://docs.cntd.ru/document/902259078)) и двигатели, предназначенные для установки на такие транспортные средства | [Пункт 13 приложения N 3](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту |
| 5 | М, М, N, N (в соответствии с областью применения [Правил ЕЭК ООН N 83](http://docs.cntd.ru/document/902259104)-06) с двигателями с принудительным зажиганием и дизелями | [Правила ЕЭК ООН N 83](http://docs.cntd.ru/document/902259104)-06, |
|  | М максимальной массой свыше 3,5 т, М, М, N, N, N с газовыми двигателями и дизелями | [Правила ЕЭК ООН N 49](http://docs.cntd.ru/document/902259078)-05 (уровень выбросов В2, С, уровень требований в отношении бортовой диагностики, долговечности, контроля NOх - "G", "K") |
|  | дизели и газовые двигатели, предназначенные для установки на транспортные средства категорий М максимальной массой свыше 3,5 т, М, М, N, N, N | [Правила ЕЭК ООН N 49](http://docs.cntd.ru/document/902259078)-05 (уровень выбросов В2, С, уровень требований в отношении бортовой диагностики, долговечности, контроля NOх - "G", "K") |
|  | М, N гибридные (в соответствии с областью применения [Правил ЕЭК ООН N 49](http://docs.cntd.ru/document/902259078)) и двигатели, предназначенные для установки на такие транспортные средства | [Пункт 13 приложения N 3](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту |

2. Компоненты транспортных средств

       
Таблица 4

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| N п/п | Объекты технического регулирования |
| 1. | Двигатели с принудительным зажиганием |
| 2. | Двигатели с воспламенением от сжатия |
| 3. | Оборудование для питания двигателя газообразным топливом (компримированным природным газом - КПГ, сжиженным нефтяным газом - СНГ (или сжиженным углеводородным газом - СУГ), сжиженным природным газом - СПГ, диметиловым эфиром топливным - ДМЭ):  - баллон газовый;  - вспомогательное оборудование баллона; |
|  | - газоредуцирующая аппаратура;  - теплообменные устройства;  - газосмесительные устройства;  - газодозирующие устройства;  - электромагнитные клапаны;  - расходно-наполнительное и контрольно-измерительное оборудование;  - фильтр газовый;  - гибкие шланги;  - топливопроводы;  - электронные блоки управления |
| 4. | Системы нейтрализации отработавших газов, в т.ч., сменные каталитические нейтрализаторы (за исключением систем нейтрализации на основе мочевины)\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 5. | Сменные системы выпуска отработавших газов двигателей, в т.ч. глушители и резонаторы |
| 6. | Топливные баки, заливные горловины и пробки топливных баков |
| 7. | Колодки с накладками в сборе для дисковых и барабанных тормозов, фрикционные накладки для барабанных и дисковых тормозов\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 8. | Аппараты гидравлического тормозного привода: цилиндры главные тормозные, скобы дисковых тормозных механизмов, колесные тормозные цилиндры барабанных тормозных механизмов, регуляторы тормозных сил, вакуумные и гидравлические (в сборе с главными тормозными цилиндрами) и гидровакуумные и пневмогидравлические усилители, контрольно-сигнальные устройства\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 9. | Трубки и шланги, в т.ч. витые шланги (в т.ч. с применением материала на основе полиамидов 11 и 12) гидравлических систем тормозного привода, сцепления и рулевого привода\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 10. | Тормозные механизмы в сборе\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 11. | Детали и узлы механических приводов тормозной системы: регулировочные устройства тормозных механизмов, детали привода стояночной тормозной системы (в т.ч. тросы с наконечниками в сборе)\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 12. | Диски и барабаны тормозные\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 13. | Аппараты пневматического тормозного привода: агрегаты подготовки воздуха (противозамерзатели, влагоотделители, регуляторы давления), защитная аппаратура пневмопривода, клапаны слива конденсата, управляющие аппараты (краны тормозные, ускорительные клапаны, клапаны управления тормозами прицепа, воздухораспределители), аппараты корректировки торможения (регуляторы тормозных сил, клапаны ограничения давления в пневматическом приводе передней оси), головки соединительные, устройства сигнализации и контроля (датчики пневмоэлектрические, клапаны контрольного вывода)\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 14. | Камеры тормозные пневматические (в т.ч. с пружинным энергоаккумулятором), цилиндры тормозные пневматические\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 15. | Компрессоры\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 16. | Узлы и детали рулевого управления автомобилей: рулевые колеса, рулевые механизмы, рулевые усилители, гидронасосы, распределители и силовые цилиндры рулевых усилителей, колонки рулевого управления, угловые редукторы, рулевые валы, рулевые тяги, промежуточные опоры рулевого привода и рычаги, шкворни поворотных цапф\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 17. | Рули мотоциклетного типа\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 18. | Шарниры шаровые подвески и рулевого управления |
| 19. | Колеса транспортных средств |
| 20. | Шины пневматические для легковых автомобилей и их прицепов |
| 21. | Шины пневматические для легких грузовых и грузовых автомобилей и их прицепов, автобусов и троллейбусов |
| 22. | Шины пневматические для мотоциклов, мотороллеров, квадрициклов и мопедов |
| 23. | Шины пневматические запасных колес для временного использования |
| 24. | Восстановленные пневматические шины для автомобилей и их прицепов |
| 25. | Сцепные устройства (тягово-сцепные, седельно-сцепные и буксирные) |
| 26. | Гидравлические опрокидывающие механизмы автосамосвалов:  - гидроцилиндры телескопические одностороннего действия;  - гидрораспределитель с ручным и дистанционным управлением |
| 27. | Гидравлические механизмы опрокидывания кабин транспортных средств:  - гидроцилиндры гидравлического механизма опрокидывания кабин;  - насосы гидравлического механизма опрокидывания кабин |
| 28. | Рукава гидроусилителя рулевого управления и опрокидывателя платформы автосамосвала\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 29. | Бамперы, дуги защитные для мотоциклов |
| 30. | Задние и боковые защитные устройства грузовых автомобилей и прицепов |
| 31. | Сиденья автомобилей |
| 32. | Подголовники сидений |
| 33. | Ремни безопасности |
| 34. | Подушки безопасности |
| 35. | Удерживающие устройства для детей |
| 36. | Стекла безопасные |
| 37. | Зеркала заднего вида |
| 38. | Стеклоочистители и запасные части к ним (моторедукторы, щетки)\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 39. | Фароочистители и запасные части к ним (моторедукторы) |
| 40. | Фары автомобильные ближнего и дальнего света |
| 41. | Лампы накаливания для фар и фонарей |
| 42. | Световозвращающие приспособления (световозвращатели) |
| 43. | Фонари освещения заднего регистрационного знака |
| 44. | Указатели поворота |
| 45. | Габаритные и контурные огни, сигналы торможения |
| 46. | Противотуманные фары |
| 47. | Устройства освещения и световой сигнализации мотоциклов и квадрициклов |
| 48. | Фонари заднего хода транспортных средств |
| 49. | Галогенные лампы-фары HSB |
| 50. | Задние противотуманные огни |
| 51. | Фары для мопедов |
| 52. | Фары для мотоциклов |
| 53. | Предупреждающие огни |
| 54. | Фары для мотоциклов с галогенными лампами HS |
| 55. | Фары ближнего и дальнего света для мопедов |
| 56. | Стояночные огни |
| 57. | Фары для мопедов с галогенными лампами HS2 |
| 58. | Дневные ходовые огни |
| 59. | Боковые габаритные огни |
| 60. | Фары с газоразрядными источниками света |
| 61. | Газоразрядные источники света |
| 62. | Звуковые сигнальные приборы |
| 63. | Спидометры, их датчики и комбинации приборов, включающие спидометры |
| 64. | Устройства ограничения скорости |
| 65. | Технические средства контроля соблюдения водителями режимов движения, труда и отдыха (тахографы) |
| 66. | Системы тревожной сигнализации, противоугонные и охранные устройства для транспортных средств |
| 67. | Задние опознавательные знаки тихоходных транспортных средств |
| 68. | Задние опознавательные знаки транспортных средств большой длины и грузоподъемности |
| 69. | Светоотражающая маркировка для транспортных средств большой длины и грузоподъемности |
| 70. | Предупреждающие треугольники (знаки аварийной остановки) |
| 71. | Аккумуляторные стартерные батареи |
| 72. | Жгуты проводов |
| 73. | Высоковольтные провода системы зажигания |
| 74. | Указатели и датчики аварийных состояний\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 75. | Турбокомпрессоры\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 76. | Детали цилиндропоршневой группы, газораспределительного механизма, коленчатые валы, вкладыши подшипников, шатуны\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 77. | Системы впрыска топлива двигателей с принудительным зажиганием и их сменные элементы\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 78. | Воздухоочистители для двигателей внутреннего сгорания и их сменные элементы |
| 79. | Фильтры очистки масла и их сменные элементы |
| 80. | Фильтры очистки топлива дизелей и их сменные элементы |
| 81. | Фильтры очистки топлива двигателей с принудительным зажиганием и их сменные элементы |
| 82. | Топливные насосы высокого давления, топливоподкачивающие насосы, плунжерные пары, форсунки и распылители форсунок для дизелей\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 83. | Теплообменники и термостаты |
| 84. | Насосы жидкостных систем охлаждения |
| 85. | Сцепления и их части (диски, цилиндры, шланги)\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 86. | Карданные передачи, приводные валы, шарниры неравных и равных угловых скоростей\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 87. | Мосты ведущие с дифференциалом в сборе, полуоси\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 88. | Упругие элементы подвески (рессоры листовые, пружины, торсионы подвески, стабилизаторы поперечной устойчивости, пневматические упругие элементы)\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 89. | Демпфирующие элементы подвески (амортизаторы, амортизаторные стойки и патроны амортизаторных стоек) и рулевого привода\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 90. | Детали направляющего аппарата подвески (рычаги, реактивные штанги, их пальцы, резинометаллические шарниры, подшипники и втулки опор, ограничители хода подвески)\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 91. | Колпаки (в т.ч. декоративные) ступиц. Элементы крепления колес. Грузы балансировочные колес.\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 92. | Изделия системы зажигания для двигателей с принудительным зажиганием (распределители, датчики - распределители, катушки зажигания, модули зажигания, электронные коммутаторы, контроллеры, датчики, прерыватели). |
| 93. | Свечи зажигания искровые; свечи накаливания |
| 94. | Генераторы электрические, выпрямительные блоки, электродвигатели (приводов вентиляторов, бензонасосов, стеклоомывателей, стеклоподъемников, отопителей, управления зеркалами, блокировки дверей) |
| 95. | Стартеры, приводы и реле стартеров |
| 96. | Коммутационная, защитная и установочная аппаратура цепей электроснабжения пуска, зажигания, внешних световых и звуковых приборов, стеклоочистителей, систем топливоподачи, соединения разъемные\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 97. | Декоративные детали кузова и бампера, решетки радиатора, козырьки и ободки фар\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 98. | Ручки (наружные и внутренние) и дверные петли на боковых поверхностях кузова, наружные кнопки боковые открывания дверей и багажников\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 99. | Замки дверей\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 100. | Детали защитные резиновые и резино-металлические (колпачки, чехлы, кольца уплотнительные, манжеты для гидропривода тормозов и сцепления, чехлы шарниров рулевых управлений, подвески, карданных валов)\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 101. | Уплотнители головок блока цилиндров, коллекторов, газобаллонной аппаратуры, уплотнительные кольца\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 102. | Муфты выключения сцеплений, ступицы колес, полуоси колес, в том числе, с подшипниками в сборе; подшипники муфт выключения сцеплений, ступиц колес, полуосей колес\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 103. | Воздушно-жидкостные отопители; интегральные охладители, отопители-охладители\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 104. | Независимые воздушные и жидкостные подогреватели-отопители автоматического действия, работающие от бортовой сети транспортных средств на жидком или газообразном топливе, в том числе подогреватели предпусковые |
| 105. | Домкраты гидравлические, механические\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 106. | Цепи, натяжные устройства цепей для двигателей внутреннего сгорания\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 107. | Ремни вентиляторные клиновые и синхронизирующие поликлиновые для двигателей автомобилей, ремни зубчатые газораспределительного механизма двигателей автомобилей |
| 108. | Диафрагмы и мембраны резинотканевые тарельчатые для транспортных средств\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 109. | Шлемы защитные для водителей и пассажиров мотоциклов и мопедов |
| 110. | Багажники автомобильные\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 111. | Системы перегородок для защиты пассажиров при смещении багажа |
| 112. | Материалы для отделки салона и сидений транспортных средств категории М классов II и III\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 113. | Антенны наружные радио, телевизионные, систем спутниковой навигации |
| 114. | Адаптивные системы переднего освещения |
| 115. | Устройства для уменьшения разбрызгивания из-под колес\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 116. | Шипы противоскольжения\* |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | |
| 117. | Аппаратура спутниковой навигации |
| (Позиция дополнительно включена с 15 марта 2013 года [решением Совета ЕЭК от 30 января 2013 года N 6](http://docs.cntd.ru/document/499000257)) | |
| 118. | Устройство вызова экстренных оперативных служб |
| (Позиция дополнительно включена с 15 марта 2013 года [решением Совета ЕЭК от 30 января 2013 года N 6](http://docs.cntd.ru/document/499000257)) | |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\* - до 1 июля 2017 года допускаются производство и выпуск в обращение на территории Республики Казахстан указанной продукции без документов об обязательной оценке соответствия и без маркировки национальным знаком соответствия (знаком обращения на рынке).  
     (Сноска дополнительно включена с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842))

Приложение N 2. Перечень требований, установленных в отношении типов выпускаемых в обращение транспортных средств (шасси)

Приложение N 2  
к техническому регламенту  
Таможенного союза  
"О безопасности колесных  
транспортных средств"  
(ТР ТС 018/2011)

(с изменениями на 14 октября 2015 года)

1. Перечень требований, установленных в отношении типов выпускаемых в обращение транспортных средств (шасси), приводится в таблице.

2. Требования применяются в соответствии с областью применения и с учетом переходных положений, установленных в Правилах ЕЭК ООН (Глобальных технических правилах).

3. Требования вводятся с 1 января года, указанного в таблице. Если срок введения в действие не указан, то требования действуют со дня вступления в силу настоящего технического регламента. Если Правилами ЕЭК ООН (Глобальными техническими правилами) предусмотрены более поздние сроки введения требований, чем сроки, установленные в таблице, то применяются сроки введения требований, установленные Правилами ЕЭК ООН (Глобальными техническими правилами).

4. Сроком окончания действия требований (если он установлен) является 31 декабря года, указанного в таблице.

5. Разрешается альтернативное применение требований более высокого уровня ранее сроков, установленных в перечне требований.

6. При проведении оценки соответствия транспортных средств (шасси), относящихся к типу, ранее не проходившему оценку соответствия настоящему техническому регламенту или в соответствии с национальными процедурами государств - членов Таможенного союза, а также при продлении ранее оформленных одобрений типа транспортного средства (шасси) с учетом абзаца 5 пункта 65 настоящего регламента или их распространении с учетом абзаца 2 пункта 60 настоящего регламента, применяются Правила ЕЭК ООН с указанным в таблице уровнем поправок в редакции, действующей на момент регистрации одобрения типа транспортного средства (шасси) в реестре, с учетом их переходных положений.  
       
     При распространении ранее оформленных одобрений типа транспортного средства (шасси) с учетом абзаца 1 пункта 60 настоящего регламента уровень требований определяется на момент оформления первоначальных документов, за исключением требований к выбросам.

7. Если в качестве доказательственного материала по требованиям [приложения N 2](http://docs.cntd.ru/document/902320557)представлено сообщение об официальном утверждении типа транспортного средства по Правилам ЕЭК ООН, то представление копий сообщений об официальном утверждении в отношении отдельных типов компонентов, подпадающих под действие этих Правил ЕЭК ООН и указанных в сообщении об официальном утверждении типа транспортного средства, не обязательно.

8. Оценка соответствия указанным в таблице требованиям проводится в форме обязательной сертификации.  
     

Таблица

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |
| N п/п | Элементы и свойства объектов технического регулирования, в отношении которых устанавливаются требования | Применяемость по категориям транспортных средств | Документы, соответствие которым обеспечивает выполнение требования (период их применения) | Примечание |
| 1. | Фары ближнего и дальнего света | M, N, L | [Правила ЕЭК ООН N 1](http://docs.cntd.ru/document/902262613)-02 | 20) |
| 2. | Световозвращатели | М, N, О, L | [Правила ЕЭК ООН N 3](http://docs.cntd.ru/document/902262575)-02 |  |
| 3. | Устройства для освещения заднего регистрационного знака | M, N, О | [Правила ЕЭК ООН N 4](http://docs.cntd.ru/document/902262583)-00 |  |
| 4. | Указатели поворота | M, N, О, L | [Правила ЕЭК ООН N 6](http://docs.cntd.ru/document/902262505)-01 |  |
| 5. | Габаритные огни, сигналы торможения | M, N, О, L | [Правила ЕЭК ООН N 7](http://docs.cntd.ru/document/902272752)-02 | 4) |
| 6. | Фары ближнего и дальнего света | M, N, L | [Правила ЕЭК ООН N 8](http://docs.cntd.ru/document/902272784)-05 | 20) |
| 7. | Внешний шум | L, L, L, L, L | Правила ЕЭК ООН N 9-06 |  |
| 8. | Устойчивость к воздействию внешних источников электромагнитного излучения и электромагнитная совместимость | M, N, O, L | [Правила ЕЭК ООН N 10](http://docs.cntd.ru/document/902272798)-03 |  |
| 9. | Замки и петли дверей | M, N | [Правила ЕЭК ООН N 11](http://docs.cntd.ru/document/902272915)-02 | 4), 16), 33) |
|  |  | M, N | [Правила ЕЭК ООН N 11](http://docs.cntd.ru/document/902272915)-03 | 2), 4), 16), 33) |
| 10. | Травмобезопасность рулевого управления | M, N | Правила ЕЭК ООН N 12-03 | 16), 22) |
| 11. | Эффективность тормозных систем | M, N | Правила ЕЭК ООН N 13Н-00 | 24) |
|  |  | М, М, N, О | Правила ЕЭК ООН N 13-10 (до 2017 года) |  |
|  |  | М, М, N, О | Правила ЕЭК ООН N 13-11 (с 2018 года) | 35) |
| (Пункт в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | | | | |
| 12. | Места крепления ремней безопасности | М, N, L, L | [Правила ЕЭК ООН N 14](http://docs.cntd.ru/document/902259054)-07 | 4), 18) |
| 13. | Оснащение транспортных средств удерживающими системами | М, N, L, L | [Правила ЕЭК ООН N 16](http://docs.cntd.ru/document/902259063)-06 | 4), 18) |
| 14. | Прочность сидений и их креплений | М, М, М, N, N, N | [Правила ЕЭК ООН N 17](http://docs.cntd.ru/document/902272922)-08 | 16), 19) |
| 15. | Защита транспортного средства от несанкционированного использования | М, N, L, L | [Правила ЕЭК ООН N 18](http://docs.cntd.ru/document/902272894)-02 | 4) |
|  |  | M, М, N, N, L, L | [Правила ЕЭК ООН N 18](http://docs.cntd.ru/document/902272894)-03 | 2), 4) |
| 16. | Передние противотуманные фары | M, N, L, L, L, L | [Правила ЕЭК ООН N 19](http://docs.cntd.ru/document/902272900)-03, | 4), 20) |
| 17. | Фары ближнего и дальнего света | M, N, L | [Правила ЕЭК ООН N 20](http://docs.cntd.ru/document/902272911)-03 | 20) |
| 18. | Травмобезопасность внутреннего оборудования | M | [Правила ЕЭК ООН N 21](http://docs.cntd.ru/document/902259064)-01 | 2), 16) |
|  |  |  | [Правила ЕЭК ООН N 21](http://docs.cntd.ru/document/902259064)-01 (с 2016 года) | 16) |
| 19. | Фонари заднего хода | M, N, О | [Правила ЕЭК ООН N 23](http://docs.cntd.ru/document/902323924)-00 |  |
| 20. | Выбросы | L, L, M, N (с дизелями) | [Правила ЕЭК ООН N 24](http://docs.cntd.ru/document/902309709)-03 |  |
| 21. | Подголовники сидений | М, М(технически допустимой максимальной массой до 3,5 т), N | [Правила ЕЭК ООН N 25](http://docs.cntd.ru/document/902323925)-04 | 11) |
| 22. | Травмобезопасность наружных выступов | M | [Правила ЕЭК ООН N 26](http://docs.cntd.ru/document/902315687)-03 | 4), 16) |
| 23. | Оснащение звуковыми сигнальными приборами | M, N, L, L, L, L, L | [Правила ЕЭК ООН N 28](http://docs.cntd.ru/document/902259066)-00 |  |
| 24. | Защитные свойства кабин | N | [Правила ЕЭК ООН N 29](http://docs.cntd.ru/document/902259067)-02 |  |
| 25. | Оснащение шинами | M, N, O, L, L | [Правила ЕЭК ООН N 30](http://docs.cntd.ru/document/902323926)-02 | 20) |
| 26. | Фары ближнего и дальнего света | M, N | Правила ЕЭК ООН N 31-02 | 20) |
| 27. | Пожарная безопасность | M | [Правила ЕЭК ООН N 34](http://docs.cntd.ru/document/902323927)-01 (до 2015 года) |  |
|  |  | M, N, О | [Правила ЕЭК ООН N 34](http://docs.cntd.ru/document/902323927)-02 | 2) |
|  |  | M, N, О | [Правила ЕЭК ООН N 34](http://docs.cntd.ru/document/902323927)-02 (с 2016 года) |  |
| 28. | Расположение педалей управления | М | [Правила ЕЭК ООН N 35](http://docs.cntd.ru/document/902309707)-00 | 16) |
| 29. | Общие требования безопасности к транспортным средствам вместимостью более 22 пассажиров | M, M | Правила ЕЭК ООН N 36-03 | 8), 27) |
| 30. | Задние противотуманные огни | M, N, О, L, L, L, L | [Правила ЕЭК ООН N 38](http://docs.cntd.ru/document/902323928)-00 | 4) |
| 31. | Механизмы измерения скорости | М, N, L, L, L, L | [Правила ЕЭК ООН N 39](http://docs.cntd.ru/document/902323954)-00 | 4) |
| 32. | Выбросы | L, L, L, L, L | Правила ЕЭК ООН N 40-01 |  |
| 33. | Внешний шум | L | Правила ЕЭК ООН N 41-03 |  |
| 34. | Оснащение безопасными стеклами | М, N, О, L, L | [Правила ЕЭК ООН N 43](http://docs.cntd.ru/document/902259068)-00 | 3), 4), 22) |
| 35. | Устройства фароочистки | M, N | Правила ЕЭК ООН N 45-01 | 20), 26) |
| 36. | Оснащение устройствами непрямого обзора | М, N, L, L | [Правила ЕЭК ООН N 46](http://docs.cntd.ru/document/902323929)-02 |  |
| 37. | Выбросы | L, L | Правила ЕЭК ООН N 47-00 |  |
| 38. | Оснащение устройствами освещения и световой сигнализации | M, N, О | [Правила ЕЭК ООН N 48](http://docs.cntd.ru/document/902259077)-03  [Правила ЕЭК ООН N 48](http://docs.cntd.ru/document/902259078)-04 | 17), 31)  2), 17), 31) |
| 39. | Выбросы | М, N с газовыми двигателями и дизелями (в соответствии с областью применения Правил ООН N 49) | Правила ЕЭК ООН N 49-05 (уровень выбросов В1, уровень требований в отношении бортовой диагностики, долговечности и эксплуатационной пригодности, контроля NO - "С") (экологический класс 4) |  |
|  |  |  | М - (до 2015 года) | 29) |
|  |  |  | MG, М, М, N - (до 2017 года) | 29) |
|  |  |  | М - (с 2015 года до 2016 года) | 28) |
|  |  |  | MG, М, М, N - (до 2018 года) | 28) |
|  |  |  | Правила ЕЭК ООН N 49-05 (уровень выбросов В2, С, уровень требований в отношении бортовой диагностики, долговечности, контроля NO - "G" или "К" - дизели, "F" или "G" или "К" -газовые двигатели) (экологический класс 5) |  |
|  |  |  | M - (с 2016 года) | 29) |
|  |  |  | MG, M, M, N - (с 2018 года) | 29) |
|  |  |  | M - (с 2017 года) | 28) |
|  |  |  | MG, M, M, N - (с 2019 года) | 28) |
|  |  |  | (с 2016 года) | 2) |
| (Пункт в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | | | | |
| 40. | Передние и задние габаритные огни, сигналы торможения, указатели поворота, устройства для освещения заднего регистрационного знака | L | Правила ЕЭК ООН N 50-00 |  |
| 41. | Внешний шум | M, N | [Правила ЕЭК ООН N 51](http://docs.cntd.ru/document/902259103)-02 | 6), 14), 34) |
| 42. | Общие требования безопасности к транспортным средствам вместимостью не более 22 пассажиров | M, M | Правила ЕЭК ООН N 52-01 | 9), 27) |
| 43. | Оснащение устройствами освещения и световой сигнализации | L | Правила ЕЭК ООН N 53-01 |  |
| 44. | Оснащение шинами | M, N, О | [Правила ЕЭК ООН N 54](http://docs.cntd.ru/document/902323930)-00 | 20) |
| 45. | Оснащение сцепными устройствами | M, N, О | [Правила ЕЭК ООН N 55](http://docs.cntd.ru/document/902323931)-01 | 20) |
| 46. | Фары ближнего и дальнего света | L, L, L | [Правила ЕЭК ООН N 56](http://docs.cntd.ru/document/902323932)-01 | 20) |
| 47. | Фары ближнего и дальнего света | L, L, L, L | [Правила ЕЭК ООН N 57](http://docs.cntd.ru/document/902323933)-02 | 20) |
| 48. | Оснащение задними защитными устройствами транспортных средств для перевозки грузов | N, N, O, O | [Правила ЕЭК ООН N 58](http://docs.cntd.ru/document/902323934)-02 | 31) |
| 49. | Органы управления мопедов и двухколесных мотоциклов | L, L | Правила ЕЭК ООН N 60-00 |  |
| 50. | Травмобезопасность наружных выступов | N | [Правила ЕЭК ООН N 61](http://docs.cntd.ru/document/902323936)-00 |  |
| 51. | Защита транспортного средства от несанкционированного использования | L, L, L, L, L | Правила ЕЭК ООН N 62-00 |  |
| 52. | Внешний шум | L | Правила ЕЭК ООН N 63-01 |  |
| 53. | Оснащение шинами временного использования | M, N | Правила ЕЭК ООН N 64-02 | 20) |
| 54. | Системы мониторинга давления воздуха в шинах | M | [Правила ЕЭК ООН N 64](http://docs.cntd.ru/document/902323937)-02 (с 2016 года) | 2), 20), 25) |
| 55. | Специальные предупреждающие огни | М, N, L | [Правила ЕЭК ООН N 65](http://docs.cntd.ru/document/902323939)-00 | 20) |
| 56. | Прочность верхней части конструкции кузова | M, M (классы В, II и III) | Правила ЕЭК ООН N 66-02 |  |
| 57. | Транспортные средства и системы питания на сжиженном нефтяном газе (СНГ) | M, N | Правила ЕЭК ООН N 67-01 |  |
| 58. | Фары ближнего и дальнего света | L, L, L, L | [Правила ЕЭК ООН N 72](http://docs.cntd.ru/document/902323942)-01 | 20) |
| 59. | Оснащение боковыми защитными устройствами транспортных средств для перевозки грузов | N, N, O, O | Правила ЕЭК ООН N 73-00 | 31) |
| 60. | Оснащение устройствами освещения и световой сигнализации | L | Правила ЕЭК ООН N 74-01 |  |
| 61. | Оснащение шинами | L | Правила ЕЭК ООН N 75-00 | 20) |
| 62. | Фары ближнего и дальнего света | L, L, L | [Правила ЕЭК ООН N 76](http://docs.cntd.ru/document/902323943)-01 | 20) |
| 63. | Стояночные огни | M, N | [Правила ЕЭК ООН N 77](http://docs.cntd.ru/document/902323944)-00 | 20) |
| 64. | Эффективность тормозных систем | L | Правила ЕЭК ООН N 78-03 |  |
| 65. | Рулевое управление | M, N, О | [Правила ЕЭК ООН N 79](http://docs.cntd.ru/document/902323945)-01 | 4) |
| 66. | Прочность сидений и их креплений | M, M | Правила ЕЭК ООН N 80-01 | 5), 19) |
| 67. | Оснащение устройствами непрямого обзора | L-L | Правила ЕЭК ООН N 81-00 |  |
| 68. | Фары ближнего и дальнего света | L, L, L | [Правила ЕЭК ООН N 82](http://docs.cntd.ru/document/902323946)-01 | 20) |
| 69. | Выбросы | М, М, N, Nс двигателями с | Правила ЕЭК ООН N 83-05 (уровень выбросов В) (экологический класс 4) |  |
|  |  | принудительным зажиганием и дизелями (в соответствии с областью применения Правил ООН N 83) | M - (2015 года)  MG, М, N, N - (до 2017 года) | 29)             29) |
|  |  |  | M - (с 2015 до 2016 года) | 28) |
|  |  |  | MG, М, N, N - (до 2018 года) | 28) |
|  |  |  | Правила ЕЭК ООН N 83-06 (экологический класс 5) |  |
|  |  |  | M - (с 2016 года) | 29) |
|  |  |  | MG, M, N, N - (с 2018 года) | 29) |
|  |  |  | M - (с 2017 года) | 28) |
|  |  |  | MG, M, N, N - (с 2019 года) | 28) |
| (Пункт в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | | | | |
| 70. | Дневные ходовые огни | М, N | [Правила ЕЭК ООН N 87](http://docs.cntd.ru/document/902323947)-00 | 20) |
| 71. | Оснащение шинами | L | Правила ЕЭК ООН N 88-00 |  |
| 72. | Оснащение устройствами ограничения максимальной скорости | M, N | [Правила ЕЭК ООН N 89](http://docs.cntd.ru/document/902259279)-00 | 20) |
| 73. | Боковые габаритные фонари | M, N, О | [Правила ЕЭК ООН N 91](http://docs.cntd.ru/document/902323949)-00 |  |
| 74. | Оснащение передними защитными устройствами транспортных средств для перевозки грузов | N, N | [Правила ЕЭК ООН N 93](http://docs.cntd.ru/document/902309706)-00 |  |
| 75. | Защита водителя и пассажиров при фронтальном столкновении | M | Правила ЕЭК ООН N 94-01 | 1), 16), 22) |
| 76. | Защита водителя и пассажиров при боковом столкновении | M | Правила ЕЭК ООН N 95-02 | 1), 16), 22) |
| 77. | Выбросы | MG максимальной массой свыше 3,5 т, MG, | Правила ЕЭК ООН N 96-02 (экологический класс 4) |  |
|  |  | MG, NG, NG с | (до 2017 года) | 29), 30) |
|  |  | дизелями | (до 2018 года) | 28), 30) |
| (Пункт в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842). | | | | |
| 78. | Фары ближнего и дальнего света | M, N, L | [Правила ЕЭК ООН N 98](http://docs.cntd.ru/document/902310063)-00 | 20) |
| 79. | Электробезопасность аккумуляторных электромобилей | M, N | [Правила ЕЭК ООН N 100](http://docs.cntd.ru/document/902323951)-00 |  |
| 80. | Расход топлива и выбросы углекислого газа. Расход электроэнергии и запас хода транспортных средств с электроприводом | M, N | Правила ЕЭК ООН N 101-01 | 2), 16), 22) |
| 81. | Оснащение укороченными сцепными устройствами | N, N, O, O | [Правила ЕЭК ООН N 102](http://docs.cntd.ru/document/902323952)-00 | 20) |
| 82. | Светоотражающая маркировка | N, N, O, O | [Правила ЕЭК ООН N 104](http://docs.cntd.ru/document/902310064)-00 |  |
| 83. | Общие требования безопасности к пассажирским транспортным средствам | M, M | [Правила ЕЭК ООН N 107](http://docs.cntd.ru/document/902259287)-03 | 2), 10) |
| 84. | Тр анспортные средства и системы питания на компримированном природном газе (КПГ) | M, N | Правила ЕЭК ООН N 110-00 |  |
| 85. | Фары ближнего и дальнего света | M, N | [Правила ЕЭК ООН N 112](http://docs.cntd.ru/document/902309708)-00, | 20) |
| 86. | Фары ближнего и дальнего света | L | Правила ЕЭК ООН N 113-00 | 20) |
| 87. | Защита транспортного средства от несанкционированного использования | М, N | [Правила ЕЭК ООН N 116](http://docs.cntd.ru/document/902259288)-00 | 2), 13), 16), 21) |
| 88. | Уровень шума от качения шин | M, N, О | Правила ЕЭК ООН N 117-02, стадия 1 (до 2016 года) | 36) |
|  |  | M, N, О | Правила ЕЭК ООН N 117-02, стадия 2 (с 2017 года) | 36) |
| 89. | Сцепление шин на мокром покрытии | М, N, О, O | Правила ЕЭК ООН N 117-02 | 36) |
| 90. | Сопротивление качению шин | М, N, О | Правила ЕЭК ООН N 117-02, стадия 1 (с 2017 года) |  |
| 91. | Противопожарные свойства интерьера | M (классы II и III) | Правила ЕЭК ООН N 118-00 | 2) |
|  |  |  | Правила ЕЭК ООН N 118-00 (с 2016 года) |  |
| 92. | Угловые фонари | М | [Правила ЕЭК ООН N 119](http://docs.cntd.ru/document/902310021)-00 | 20) |
| 93. | Органы управления транспортных средств - | M, N, L, L | Правила ЕЭК ООН N 121-00 | 2), 4), 16) |
|  | идентификация |  | Правила ЕЭК ООН N 121-00 (с 2016 года) | 4), 16) |
| 94. | Системы отопления | M, N | [Правила ЕЭК ООН N 122](http://docs.cntd.ru/document/902310026)-00 |  |
| 95. | Адаптивные системы переднего освещения | M, N | Правила ЕЭК ООН N 123-00 | 20) |
| 96. | Передняя обзорность | М | Правила ЕЭК ООН N 125-00 | 7), 16), 23) |
| 97. | Замки и петли дверей | N, N | Глобальные технические правила N 1 | 2) |
| 98. | Обеспечение защиты пешеходов | M, N | Глобальные технические правила N 9 (с 2016 года) | 2), 15) |
| 99. | Оснащение устройствами освещения и световой сигнализации | L, L, L, L, L | [Пункт 1 приложения N 3](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту | 17) |
| 100. | Внутренний шум | M, N | [Пункт 2 приложения N 3](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту |  |
| 101. | Содержание вредных (загрязняющих) веществ в воздухе обитаемого помещения транспортного средства | M, N | [Пункт 3 приложения N 3](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту |  |
| 102. | Устойчивость | M, N, О | [Пункт 4 приложения N 3](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту | 12), 16) |
| 103. | Передняя обзорность | M, М, N | [Пункт 5 приложения N 3](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту | 7), 23) |
| 104. | Вентиляция, отопление и кондиционирование | M, N | [Пункт 6 приложения N 3](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту |  |
| 105. | Системы очистки ветрового стекла от обледенения и запотевания | M | [Пункт 7 приложения N 3](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту | 16) |
| 106. | Стеклоочистители и стеклоомыватели | M | [Пункт 8 приложения N 3](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту | 16) |
| 107. | Защита от разбрызгивания из-под колес | N, O | [Пункт 9 приложения N 3](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту | 2), 32) |
|  |  | М | [Пункт 10 приложения N 3](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту | 2), 16) |
| 108. | Радиопомехи индустриальные от троллейбусов | М(троллейбусы) | [Пункт 11 приложения N 3](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту |  |
| 109. | Выбросы | Ммаксимальной массой свыше 3,5 т, М, М, N, N с бензиновыми двигателями | [Пункт 12 приложения N 3](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту (экологический класс 4) |  |
| 110. | Выбросы | М, N гибридные (в соответствии с областью применения [Правил ЕЭК](http://docs.cntd.ru/document/902259078) | [Пункт 13 приложения N 3](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту (экологический класс 4) |  |
|  |  | [ООН N 49](http://docs.cntd.ru/document/902259078)) | (2015 год)  (с 2015 до 2016 года) | 29)  28) |
|  |  |  | [Пункт 13 приложения N 3](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту (экологический класс 5) |  |
|  |  |  | (с 2016 года) | 29) |
|  |  |  | (с 2017 года) | 28) |
| 111. | Весовые ограничения, действующие в отношении транспортных средств | М, N, O | [Пункт 14 приложения N 3](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту |  |
| 112. | Дополнительные требования к транспортным средствам, предназначенным для лиц с ограниченными физическими возможностями | М, N | [Пункт 15 приложения N 3](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту |  |
| 113. | Оснащение устройством вызова экстренных оперативных служб | М не входящие в область применения Правил ЕЭК ООН N 94 и 95; N, не входящие в область применения Правил ЕЭК ООН N 95, М, М, N, N | [Пункт 16 Приложения N 3](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту (с 2015 года) (с 2016 года) (с 2017 года) | 2) 37) |
| (Позиция дополнительно включена с 15 марта 2013 года [решением Совета ЕЭК от 30 января 2013 года N 6](http://docs.cntd.ru/document/499000257)) | | | | |
| 114. | Оснащение системой вызова экстренных оперативных служб | M, входящие в область применения Правил ЕЭК ООН N 94 и 95; N, входящие в область применения Правил ЕЭК ООН N 95 | [Пункт 17 Приложения N 3](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту (с 2015 года) (с 2017 года) | 2) |
| (Позиция дополнительно включена с 15 марта 2013 года [решением Совета ЕЭК от 30 января 2013 года N 6](http://docs.cntd.ru/document/499000257)) | | | | |

       
     Примечания:

1) Требования применяются к типам транспортных средств, заявка на проведение оценки соответствия которых впервые подавалась после 4 января 2008 года.

2) Требования применяются в отношении типов транспортных средств (шасси), не проходивших оценку соответствия настоящему техническому регламенту или на национальном уровне в государствах - членах Таможенного союза до введения требований.

3) Требования к квадрициклам применяются в случае наличия стекол.

4) Требования не применяются в отношении квадрициклов с мотоциклетной посадкой.

5) В качестве альтернативы для транспортных средств категории М разрешается применять [Правила ЕЭК ООН N 17](http://docs.cntd.ru/document/902272922).

6) [Правила ЕЭК ООН N 51](http://docs.cntd.ru/document/902259103)-02 применяются в редакции без учета дополнения 5.

7) Требования не распространяются на транспортные средства с кузовами, производство которых было начато до 1 января 1977 года.

8) В отношении специализированных пассажирских транспортных средств, автобусов категорий МG и МG, автобусов для ритуальных услуг, а также транспортных средств категорий М и М с уменьшенным числом посадочных мест требования пунктов 5.1, 5.3, 5.6.1.1, 5.7.5-5.7.8, 5.10 Правил ЕЭК ООН N 36-03 не применяются, при этом в "одобрении типа транспортного средства" делается запись об ограничении использования таких транспортных средств для коммерческих перевозок пассажиров.

9) В отношении специализированных пассажирских транспортных средств, автобусов категорий МG и МG, автобусов для ритуальных услуг, а также транспортных средств категорий М и М с уменьшенным числом посадочных мест требования пунктов 5.1, 5.3, 5.6.1.1, 5.6.3.1, 5.7.1.1-5.7.1.7, 5.7.5-5.7.8, 5.9, 5.10 Правил ЕЭК ООН N 52-01 не применяются, при этом в "одобрении типа транспортного средства" делается запись об ограничении использования таких транспортных средств для коммерческих перевозок пассажиров.

10) В отношении специализированных пассажирских транспортных средств, автобусов категорий МG и МG, автобусов для ритуальных услуг, а также транспортных средств категорий М и М с уменьшенным числом посадочных мест требования пунктов 7.2, 7.6.1.1, 7.6.3.1, 7.7.1.1-7.7.1.7, 7.7.5-7.7.8, 7.11, 7.12 приложения 3 к [Правилам ЕЭК ООН N 107](http://docs.cntd.ru/document/902259287) не применяются, при этом в "одобрении типа транспортного средства" делается запись об ограничении использования таких транспортных средств для коммерческих перевозок пассажиров.

11) В качестве доказательственных материалов принимаются таковые в отношении сидений, если последние испытывались вместе с подголовниками.

12) При оценке соответствия признаются сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства, предусмотренные Правилами ЕЭК ООН N 111.

13) При представлении сообщений об официальном утверждении типа транспортного средства, предусмотренных [Правилами ЕЭК ООН N 116](http://docs.cntd.ru/document/902259288), сообщение об официальном утверждении типа транспортного средства, предусмотренное [Правилами ЕЭК ООН N 18](http://docs.cntd.ru/document/902272894), представлять не требуется.

14) Для полноприводных транспортных средств категорий МG, МG, NG и NG при проведении измерений при движении допускается превышение предельных значений на 3 дБ (А).

15) Правила ЕЭК ООН в отношении защиты пешеходов после их вступления в силу применяются альтернативно ГТП N 9.

16) Для автомобилей-домов, автомобилей скорой медицинской помощи и автомобилей-катафалков категории М, М, М уровень предъявляемых требований должен соответствовать уровню требований к базовому транспортному средству.

17) Факультативные устройства освещения и световой сигнализации при наличии на транспортном средстве должны соответствовать установленным предписаниям Правил ЕЭК ООН.

18) Транспортные средства категорий М, N, а также М и М классов III и В оборудуются ремнями безопасности. Остальные транспортные средства категорий М, М оборудуются ремнями безопасности, если они используются для перевозки пассажиров в междугородном сообщении.

19) Требования применяются в зависимости от типа сидений.

20) Применяется в случае установки на транспортном средстве.

21) При оценке соответствия признаются сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства, предусмотренные [Правилами ЕЭК ООН N 97](http://docs.cntd.ru/document/902323950).

22) Требования не применяются к транспортным средствам, оборудованным броневой защитой, соответствие которой нормативным техническим требованиям подтверждено в установленном порядке.

23) Требования не применяются в отношении транспортных средств, предназначенных для перевозки денежной выручки и ценных грузов.

24) В отношении транспортных средств, относящихся к типу, не проходившему оценку соответствия настоящему техническому регламенту или на национальном уровне в государствах - членах Таможенного союза до введения данного требования, оснащение электронными системами контроля устойчивости и помощи при экстренном торможении обязательно. Допускается оценка соответствия транспортных средств категории N по [Правилам ЕЭК ООН N 13](http://docs.cntd.ru/document/902258964)-11.  
       
     С 1 января 2016 года обязательно оснащение транспортных средств, не подпадающих под действие абзаца первого данного примечания, антиблокировочными тормозными системами, при этом оснащение таких транспортных средств электронными системами контроля устойчивости и помощи при экстренном торможении факультативное.

25) Обязательно оснащение системами мониторинга давления воздуха в шинах типов транспортных средств, не проходивших оценку соответствия настоящему техническому регламенту, а также на национальном уровне в государствах - членов Таможенного союза до введения требований.

26) Обязательность применения регламентируется [Правилами ЕЭК ООН N 48](http://docs.cntd.ru/document/902259077).

27) Допускается альтернативное применение [Правил ЕЭК ООН N 107](http://docs.cntd.ru/document/902259287)-03 Правилам ЕЭК ООН N 36-03 и 52-01.

28) Требования применяются в отношении транспортных средств, изготавливаемых с использованием выпущенных в обращение базовых транспортных средств или шасси, производимых другими изготовителями.

29) Требования применяются в отношении всех транспортных средств, кроме транспортных средств, на которые распространяются примечания 2) и 28).

30) Требования применяются к транспортным средствам с приводом на все колеса, в том числе с отключаемым приводом одной из осей; транспортным средствам категории NG повышенной проходимости без привода на все колеса (кроме классифицируемой по коду [ТН ВЭД ТС](http://docs.cntd.ru/document/902360112) 8701), ранее сертифицированных в Национальных системах сертификации по техническим нормативам выбросов, предусмотренных Правилами ООН N 96-02.  
     (Примечание в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842).

31) Исключения допускаются для специальных транспортных средств, если их специальное целевое назначение препятствует выполнению требования в полном объеме. При этом заявитель предоставляет органу по сертификации достаточные доказательства в отношении того, что ввиду специального целевого назначения требования не могут быть выполнены в полном объеме.

32) В отношении транспортных средств категорий N, N с технически допустимой максимальной массой не более 7,5 т, O и О альтернативно могут применяться требования пункта 10 [приложения N 3](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту.

33) Требования, касающиеся раздвижных дверей, действуют с 1 января 2016 года.

34) При оценке соответствия значения максимальной мощности должны быть получены при проведении измерений по процедуре, предусмотренной Правилами ЕЭК ООН N 85-00 (с дополнениями 1-5), что должно быть подтверждено сообщением об официальном утверждении типа или декларацией о соответствии, принятой по схеме декларирования 3д, сведения о которых приводятся в "одобрении типа транспортного средства". Описание схемы декларирования приведено в [приложении N 19](http://docs.cntd.ru/document/902320557) настоящего технического регламента.

35) Для транспортных средств категории N, относящихся к типу, не проходившему оценку соответствия настоящему техническому регламенту или на национальном уровне в государствах - членах Таможенного союза до введения данного требования, оснащение электронными системами контроля устойчивости обязательно. В отношении остальных транспортных средств категории N требование к обязательному оснащению электронными системами контроля устойчивости действует с 1 января 2018 года.  
     (Примечание в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года [решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78](http://docs.cntd.ru/document/420320842).

36) В качестве доказательственного материала допускается представление протокола испытаний по Директиве Европейского Союза 92/23/ЕЕС с изменениями, внесенными Директивами 2001/43/ЕС и 2005/11/ЕС. В целях идентификации шин, выпускаемых в обращение, номера сообщений об официальном утверждении типа по указанной Директиве вносятся в документы, удостоверяющие соответствие требованиям настоящего технического регламента.

37) Требования распространяются на транспортные средства, используемые для коммерческой перевозки пассажиров, специально предназначенные для перевозки детей в возрасте от 6 до 16 лет и перевозки опасных грузов, твердых бытовых отходов и мусора (мусоровозы), а также на тягачи, используемые для буксировки прицепов, перевозящих опасные грузы.  
     (Пункт дополнительно включен с 15 марта 2013 года [решением Совета ЕЭК от 30 января 2013 года N 6](http://docs.cntd.ru/document/499000257))  
     

Приложение N 3. Технические требования в отношении отдельных элементов и свойств объектов технического регулирования для оценки соответствия типов транспортных средств (шасси)

Приложение N 3  
к техническому регламенту  
Таможенного союза  
"О безопасности колесных  
транспортных средств"  
(ТР ТС 018/2011)

(с изменениями на 11 июля 2016 года)

1. Требования к трех- и четырехколесным мототранспортным средствам в отношении количества, месторасположения, характеристик и действия устройств освещения и световой сигнализации

1.1. Устройства освещения и световой сигнализации должны быть установлены таким образом, чтобы при обычных условиях эксплуатации и вибрации, которой они могут подвергаться, сохранять характеристики, предписанные пунктом 1 настоящего приложения, и чтобы транспортное средство удовлетворяло требованиям пункта 1 настоящего приложения.

1.2. Фары дальнего света, ближнего света и противотуманные должны быть установлены таким образом, чтобы можно было регулировать направления световых лучей.

1.3. Исходные оси всех установленных на транспортном средстве устройств освещения и световой сигнализации должны быть параллельны опорной плоскости транспортного средства на дороге. Кроме того, для боковых светоотражающих устройств эти оси должны быть перпендикулярны средней продольной плоскости транспортного средства, а для всех других устройств сигнализации - параллельны ей.  
       
     В каждом направлении разрешается допуск, равный ±3°. Кроме того, должны соблюдаться конкретные технические условия на установку, если таковые предусмотрены изготовителем устройств освещения и световой сигнализации.

1.4. Высоту и ориентировку огней проверяют на транспортном средстве в снаряженном состоянии, расположенном на плоской и горизонтальной поверхности; причем средняя продольная плоскость транспортного средства должна быть расположена вертикально, а рулевое управление должно находиться в положении для движения прямо. Давление воздуха в шинах должно соответствовать предписанному изготовителем.

1.5. Огни одной и той же пары, имеющие одинаковое назначение, должны:

1.5.1. устанавливаться на транспортном средстве симметрично по отношению к средней продольной плоскости;

1.5.2. быть симметричными относительно друг друга по отношению к средней продольной плоскости;

1.5.3. удовлетворять одним и тем же колориметрическим требованиям;

1.5.4. иметь практически одинаковые фотометрические характеристики.

1.6. Если иное не оговорено ниже в данном разделе, разные по назначению огни могут быть независимыми или сгруппированными, комбинированными или совмещенными в одном и том же устройстве при условии, что каждый из огней отвечает применяемым к нему требованиям.

1.7. Никакой огонь не должен быть мигающим, за исключением огней указателей поворота и аварийного сигнала.

1.8. Ни один красный огонь не должен быть виден спереди и ни один белый огонь - сзади, кроме фонаря заднего хода.

1.9. Функциональная электрическая схема должна быть такой, чтобы передний и задний габаритные огни и фонарь освещения заднего регистрационного знака могли включаться и выключаться одновременно.

1.10. Функциональная электрическая схема должна быть такой, чтобы огни дальнего и ближнего света и передний противотуманный огонь могли включаться только в том случае, если включены также огни, указанные в пункте 1.9. Однако это условие не является обязательным для огней дальнего или ближнего света, если их световые сигналы предназначены для многократного и кратковременного включения и выключения дальнего или ближнего света или для кратковременного попеременного включения ближнего и дальнего света.

1.11. Световые контрольные сигналы

1.11.1. Каждый световой контрольный сигнал должен быть хорошо виден водителю.

1.11.2. Контрольный сигнал включения может быть заменен контрольным сигналом функционирования.

1.12. Цвета огней  
       
     Огни, фары, указатели поворота, светоотражающие приспособления должны иметь цвета, указанные в таблице 1.1.  
     

Таблица 1.1

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| Наименование огня | Цвет |
| - огни дальнего и ближнего света, фонарь освещения заднего регистрационного знака и передний габаритный огонь | белый |
| - указатель поворота, аварийный сигнал, боковое нетреугольное светоотражающее приспособление | автожелтый |
| - сигнал торможения, задний габаритный огонь, заднее нетреугольное светоотражающее приспособление, задний противотуманный огонь | красный |
| - передняя противотуманная фара | белый или желтый селективный, менее насыщенный |

     Примечание: Определения цвета огней должны соответствовать приложению 5 Конвенции о дорожном движении (1968 год).

1.13. Трехколесные мопеды и квадрициклы категорий L и L должны быть оборудованы следующими устройствами освещения и световой сигнализации в следующем количестве:  
       
     - фарой ближнего света - 1 или 2;  
       
     - передним и задним габаритным фонарем - 1 или 2 каждого. Если габаритная ширина транспортного средства более 1300 мм, требуются два габаритных огня;  
       
     - задним светоотражателем нетреугольной формы - 1 или 2. Если габаритная ширина транспортного средства более 1000 мм, то требуются два задних отражателя;  
       
     - педальным светоотражателем, если имеются педали - 4;  
       
     - сигналом торможения - 1 или 2. Если габаритная ширина транспортного средства более 1300 мм, требуются два сигнала торможения;  
       
     - указателем поворота для трехколесных мопедов с закрытым кузовом - по 2 на каждую сторону.

1.14. Они также могут быть оборудованы следующими устройствами освещения и световой сигнализации в следующем количестве:  
       
     - фарой дальнего света - 1 или 2;  
       
     - указателем поворота для трехколесных мопедов с открытым кузовом - по 2 на каждую сторону;  
       
     - фонарем освещения регистрационного знака - 1;  
       
     - боковыми светоотражателями нетреугольной формы - 1 или 2 на каждую сторону;  
       
     - аварийным сигналом.

1.15. Установка любых других устройств освещения и световой сигнализации, за исключением указанных в пп.1.13 и 1.14, запрещена.

1.16. Мотоциклы с коляской категории L должны быть оборудованы следующими устройствами освещения и световой сигнализации в следующем количестве:  
       
     - фарой дальнего света - 1 или 2;  
       
     - фарой ближнего света - 1 или 2;  
       
     - указателем поворота - по 2 на каждую сторону;  
       
     - сигналом торможения - 2 или 3 (один из которых расположен на боковом прицепе);  
       
     - передним и задним габаритным фонарем - 2 или 3 каждого (по одному каждого расположены на боковом прицепе);  
       
     - фонарем освещения регистрационного знака - 1;  
       
     - задними светоотражателями нетреугольной формы - 2.

1.17. Они также могут быть оборудованы следующими устройствами освещения и световой сигнализации в следующем количестве:  
       
     - передней противотуманной фарой - 1 или 2;  
       
     - задней противотуманной фарой - 1 или 2;  
       
     - аварийным сигналом;  
       
     - боковыми светоотражателями нетреугольной формы - по 1 или 2 с каждой стороны.

1.18. Установка любых других устройств освещения и световой сигнализации, за исключением указанных в пп.1.16 и 1.17, запрещена.

1.19. Трициклы и квадрициклы категорий L и L должны быть оборудованы следующими устройствами освещения и световой сигнализации в следующем количестве:  
       
     - фарой дальнего света - 1 или 2. Если габаритная ширина транспортного средства более 1300 мм, то требуется устанавливать две фары дальнего света;  
       
     - фарой ближнего света - 1 или 2. Если габаритная ширина транспортного средства более 1300 мм, то требуется устанавливать две фары ближнего света;  
       
     - указателем поворота - по 2 на каждую сторону. Допускается наличие одного бокового указателя поворота на каждую сторону;  
       
     - сигналом торможения - 1 или 2. Если габаритная ширина транспортного средства более 1300 мм, то требуется устанавливать два сигнала торможения;  
       
     - передним и задним габаритным фонарем - по 1 или 2 каждого. Если габаритная ширина транспортного средства более 1300 мм, то требуется устанавливать по два каждого габаритного фонаря;  
       
     - фонарем освещения регистрационного знака - 1;  
       
     - задними светоотражателями нетреугольной формы - 1 или 2. Если габаритная ширина транспортного средства превышает 1000 мм, то требуются два задних отражателя нетреугольной формы;  
       
     - аварийным сигналом.

1.20. Они также могут быть оборудованы следующими устройствами освещения и световой сигнализации в следующем количестве:  
       
     - передней противотуманной фарой - 1 или 2;  
       
     - задней противотуманной фарой - 1 или 2;  
       
     - фонарем заднего хода - 1 или 2;  
       
     - боковыми светоотражателями нетреугольной формы - 1 или 2 на каждую сторону.

1.21. Установка любых других устройств освещения и световой сигнализации, за исключением указанных в пп.1.19 и 1.20, запрещена.

1.22. На трех- и четырехколесные мототранспортные средства могут устанавливаться устройства освещения и световой сигнализации, как соответствующие пункту 1 настоящего приложения, так и отвечающие требованиям соответствующих Правил ЕЭК ООН для транспортных средств категорий M и N.

1.23. Огни на транспортном средстве должны быть установлены таким образом, чтобы замена источников света производилась без использования специальных инструментов, за исключением инструментов, которые поставляются изготовителем вместе с транспортным средством.

1.24. Размещение устройств освещения и световой сигнализации должно обеспечивать их необходимую видимость.  
     

2. Требования к транспортным средствам в отношении их внутреннего шума

2.1. Допустимые уровни внутреннего шума транспортных средств, измеренные при движении, приведены в таблице 2.1.  
     

Таблица 2.1

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
|  | Транспортное средство | Допустимый уровень звука, дБ А |
| 1. | Транспортные средства категории М с компоновкой кузова вагонной или полукапотной | 79 |
| 2. | Транспортные средства категории М с компоновкой кузова, за исключением указанной в пункте 1 | 77 |
| 3. | Транспортные средства категорий М и М с расположением корпуса двигателя или большей его части в передней половине транспортного средства относительно вертикальной плоскости, перпендикулярной оси движения и проходящей через его геометрический центр - на рабочем месте водителя и в пассажирском помещении | 79 |
| 4. | Транспортные средства категорий М и М, за исключением указанных в пункте 3 - на рабочем месте водителя | 77 |
| 5. | Транспортные средства категорий М и М, за исключением указанных в пункте 3, относящиеся к классам II, III и В - в пассажирском помещении | 79 |
| 6. | Транспортные средства категорий М и М, за исключением указанных в пункте 3, относящиеся к классам I и А - в пассажирском помещении | 81 |
| 7. | Полуприцепы (категория О), предназначенные для перевозки пассажиров | 79 |
| 8. | Транспортные средства категории N технически допустимой максимальной массой не более 2 т | 79 |
| 9. | Транспортные средства категории N, за исключением указанных в пункте 8 | 81 |
| 10. | Транспортные средства категорий N и N при наличии спального места в кабине | 78 |
| 11. | Транспортные средства категорий N и N, за исключением указанных в пункте 10 | 81 |
| 12. | Квадрициклы (категории L, L) с закрытым кузовом | 86 |

     Примечания:

1. Для полноприводных транспортных средств повышенной проходимости категории MG допускается превышение допустимых уровней звука не более чем на 2 дБ А.

2. Для полноприводных транспортных средств повышенной проходимости категорий MG, MG, NG, NG, NG допускается превышение допустимых уровней звука не более чем на 1 дБ А.

3. Для транспортных средств категории М с технически допустимой максимальной массой до 2 т с удельной мощностью на единицу массы более 75 кВт/т в режиме разгона допускается превышение допустимых уровней звука не более чем на 4 дБ А. Для транспортных средств категории М с удельной мощностью на единицу массы более 110 кВт/т допустимые уровни звука устанавливаются только для испытательного режима движения на постоянной скорости.  
       
     Уровни звука, измеренные при разгоне, в случае превышения допустимых значений, приведенных в таблице 2.1, указываются в сопроводительной документации на транспортное средство, предоставляемой покупателю (например, в "Руководстве по эксплуатации").  
       
     Транспортные средства, в отношении которых применен настоящий пункт, не могут применяться для общественного пользования (например, в качестве такси), что также указывается в сопроводительной документации на транспортное средство, предоставляемой покупателю.

4. Для транспортных средств специального назначения (автомобиль-дом, бронированное транспортное средство, автомобиль для ритуальных услуг, транспортное средство медицинской помощи и др.), изготовленных на базе транспортных средств категории М, уровень звука не должен превышать допустимых уровней, установленных для базового транспортного средства. Для таких же транспортных средств, изготовленных на базе транспортных средств категории N, уровень звука не должен превышать 79 дБ А.

5. Для специализированных пассажирских транспортных средств в случае, когда кабина (рабочее место водителя) и пассажирское помещение конструктивно разделены, для рабочего места водителя применяются нормы пунктов 10 или 11, для пассажирского помещения - нормы пункта 3 таблицы 2.1.

2.2. При истечении воздуха из пневмоаппаратов тормозной системы после их срабатывания уровень звука в кабине (пассажирском помещении) транспортного средства не должен превышать 70 дБ А.

2.3. При работе системы отопления и вентиляции энергетическая сумма уровня звука этой системы и уровня звука в кабине (пассажирском помещении) при движении транспортных средств категорий М и М, в том числе, МG и МG, не должна превышать допустимых уровней, приведенных в таблице 2.1. У транспортных средств остальных категорий уровни звука системы отопления и вентиляции не должны превышать допустимых уровней, приведенных в таблице 2.1.

2.4. При проверке уровня внутреннего шума в транспортном средстве, проводимой при контроле за объектами оценки соответствия, допускается превышение допустимых уровней звука, установленных для конкретного типа транспортного средства, не более чем на 1 дБ А.  
     

3. Требования к транспортным средствам в отношении содержания вредных (загрязняющих) веществ в воздухе обитаемого помещения

     Номенклатура вредных (загрязняющих) веществ, подлежащих проверке, зависит от установленного на транспортном средстве типа двигателя и применяемого топлива. Содержание вредных (загрязняющих) веществ в воздухе обитаемого помещения транспортного средства не должно превышать предельных концентраций, приведенных в таблице 3.1.  
     

Таблица 3.1

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
| Вредное (загрязняющее) вещество | Предельная концентрация вредного (загрязняющего) вещества в воздухе обитаемого помещения транспортного средства, мг/м | Типы двигателей для транспортных средств, в отношении которых осуществляется проверка |
| оксид углерода CO | 5,0 | 1, 2, 3, 4, 5 |
| диоксид азота NO | 0,2 | 1, 2, 3, 4, 5 |
| оксид азота NO | 0,4 | 1, 2, 3, 4, 5 |
| метан СН | 50 | 3, 5 |
| углеводороды предельные СН-СН | 50 | 1, 2, 3 |
| формальдегид СНО | 0,035 | 3, 4, 5 |

     Примечания: Типы двигателей, указанные в таблице 3.1:

1 - двигатели с принудительным зажиганием, работающие на бензине;

2 - двигатели с принудительным зажиганием, работающие на сжиженном нефтяном газе (СНГ);

3 - двигатели с принудительным зажиганием, работающие на компримированном природном газе (КПГ);

4 - двигатели с воспламенением от сжатия (дизели);

5 - двигатели с воспламенением от сжатия, работающие на смешанном топливе (дизельное топливо и КПГ).  
     

4. Требования к транспортным средствам в отношении устойчивости

     Примечание: Требования пункта 4 настоящего приложения не распространяются:  
       
     - на транспортные средства категории О, предназначенные для перевозки неделимых грузов массой 20 т и более;  
       
     - на транспортные средства, имеющие максимальную конструктивную скорость менее 40 км/ч;  
       
     - на транспортные средства, оборудованные электронной системой контроля устойчивости и имеющие официальное утверждение типа по [Правилам ЕЭК ООН N 13](http://docs.cntd.ru/document/902258964) (включая приложение 21) или N 13Н (включая приложение 9)

4.1. Требования к стабилизации рулевого управления для транспортных средств категорий М и N.

4.1.1. Угол поворота рулевого колеса после его освобождения не должен увеличиваться.

4.1.2. Управляемые колеса и рулевое колесо должны самостоятельно возвращаться в сторону нейтрального положения.

4.1.3. Максимальное значение угла поворота рулевого колеса, не достигшего нейтрального положения в течение 6 секунд после его освобождения, не должно превышать 30% величины угла поворота рулевого колеса, соответствующего движению транспортного средства по окружности радиусом 50 м.

4.1.4. Процесс возврата рулевого колеса в нейтральное положение не должен быть колебательным. При проведении испытательного заезда допускается один переход рулевого колеса через нейтральное положение.

4.2. Требования к поперечной статической устойчивости транспортного средства при испытаниях при опрокидывании на стенде для транспортных средств категорий М, N, О (применительно к категории М - только для транспортных средств категории G только в отношении подпункта 4.2.1, применительно к категориям М и М - только до вступления в силу [Правил ЕЭК ООН N 107](http://docs.cntd.ru/document/902259287). К полуприцепам требования применяются при нахождении их в составе автопоезда).

4.2.1. Под углом статической устойчивости  понимается угол наклона опорной поверхности  опрокидывающей платформы относительно горизонтальной плоскости, при котором произошел отрыв всех колес одной стороны одиночного транспортного средства или всех колес одной стороны одного из звеньев седельного автопоезда от опорной поверхности платформы. Величина угла , полученная в результате испытаний, должна быть не менее нормативного значения , зависящего от коэффициента q поперечной устойчивости транспортного средства и определяемого по следующим формулам:  
       
      = (-2,4 + 42,4q), градус, при 0,55  q  1,0 (4.1)  
       
      = (15 + 25q), градус, при q > 1,0 (4.2)  
       
       21°, при q < 0,55 (4.3)

4.2.2. Под углом крена подрессоренных масс  понимается угол между опорной поверхностью опрокидывающей платформы и поперечной осью подрессоренных масс, проходящей через центр масс транспортного средства, полученный в результате наклона транспортного средства на опрокидывающей платформе.  
       
     Угол крена подрессоренных масс  определяют при угле наклона платформы, при котором происходит отрыв всех колес одной стороны одиночного транспортного средства или всех колес одного из звеньев автопоезда от опорной поверхности. Максимально допустимое значение угла  в центре масс транспортного средства, полученное в результате испытаний, не должно превышать значений , зависящих от коэффициента поперечной устойчивости q и определяемых по следующим формулам:  
       
      = (10,8 - 4,3q), градус, при q  1,0 (4.4)  
       
      = 6,5 градуса, при q > 1,0. (4.5)  
       
     Примечания:

1. Коэффициент поперечной устойчивости, q, определяют по формуле:  
       
     q = О безопасности колесных транспортных средств (с изменениями на 11 июля 2016 года) (4.6)  
       
     где:  
       
     b - колея, приведенная к поперечному сечению транспортного средства в плоскости, проходящей через его центр масс (см. рис.4.1), мм;  
       
     h - высота центра масс над опорной поверхностью, мм.  
       
     Величина колеи полуприцепа вычисляется как среднее между серединами наружных колес задней оси (тележки) тягача и серединами наружных колес оси (тележки) полуприцепа.

2. Высоту центра масс определяют по формуле:  
       
     h = О безопасности колесных транспортных средств (с изменениями на 11 июля 2016 года) (4.7)  
       
     где:  
       
     h - высота оси крена над опорной поверхностью в поперечном сечении, проходящем через центр масс, мм;  
       
      - боковое смещение центра масс, определяемое по результатам замеров боковой деформации шин, мм;  
       
      - угол наклона опорной поверхности при опрокидывании транспортного средства;  
       
      - угол крена подрессоренных масс.  
       
     При отсутствии точных данных величина h может быть принята равной статическому радиусу колеса транспортного средства.

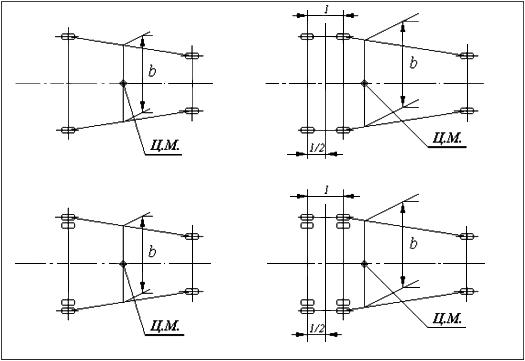
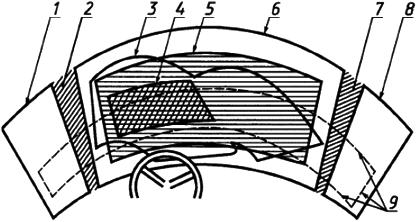


Рисунок 4.1. Схемы определения величины приведенной колеи "*b*"

5. Требования к транспортным средствам в отношении их передней обзорности

     Примечания:  
       
     - Требования пункта 5 настоящего приложения не распространяются на транспортные средства для коммунального хозяйства и содержания дорог с правосторонним расположением рулевого управления;  
       
     - Выступающие вперед за габарит по длине транспортного средства части специального оборудования автокранов, транспортных средств, оснащенных подъемниками с рабочими платформами, автобетононасосов не учитываются при проведении оценки соответствия требованиям пункта 5 настоящего приложения.

5.1. Передняя обзорность характеризуется (см. рисунок 5.1):  
       
     - размерами и расположением нормативных зон А и Б на наружной поверхности переднего окна;  
       
     - степенью очистки нормативных зон А и Б;  
       
     - непросматриваемыми зонами, создаваемыми стойками переднего окна;  
       
     - непросматриваемыми зонами в нормативном поле обзора П.



     Обозначения: 1 - граница прозрачной части левого бокового окна, 2 - левая боковая стойка переднего окна, 3 - контур очистки переднего окна, 4 - граница нормативной зоны А, 5 - граница нормативной зоны Б, 6 - граница прозрачной части переднего окна, 7 - правая боковая стойка переднего окна, 8 - граница прозрачной части правого бокового окна, 9 - следы от плоскостей, являющихся границами нормативного поля обзора П.

Рисунок 5.1. Расположение нормативных зон А и Б переднего окна и нормативного поля обзора П

5.2. Требования к размерам и расположению нормативных зон А и Б на наружной поверхности переднего окна.

5.2.1. Размеры и расположение нормативных зон А и Б определяются углами в соответствии с таблицей 5.1.

5.2.2. Площадь нормативной зоны Б может быть сокращена при условии выполнения оговорок, установленных в пункте 2.4 приложения 18 к [Правилам ЕЭК ООН N 43](http://docs.cntd.ru/document/902259068).

5.2.3. Для транспортных средств вагонной компоновки категории МG и категории NG с кабиной над двигателем, поставленным на производство до 1 января 2005 года, допускается расстояние между границами прозрачной части переднего окна и нормативной зоной Б менее 25 мм. При этом зона Б ни в одной точке не должна выходить за границу прозрачной зоны переднего окна.

5.3. Требования к степени очистки нормативных зон А и Б устанавливаются в соответствии с таблицей 5.2.

5.4. Требования к непросматриваемым зонам, создаваемым стойками переднего окна.

5.4.1. Количество боковых стоек должно быть не более двух. Для транспортных средств, не относящихся к категории М, допускается наличие средней стойки.

5.4.2. Угловые величины непросматриваемых зон устанавливаются в соответствии с таблицей 5.3.  
     

Таблица 5.1

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  |
| Категория | Компоновка | Зона | Нормативный угол, градусы, не менее | | | |
| транс- портного средства | транспортного средства по расположению двигателя |  | вверх | вниз | влево | вправо |
| М | Все варианты | А | 3 | 1 | 13 | 20 |
|  |  | Б | 7 | 5 | 17 | + |
|  | Капотная | А | 3 | 1 | 13 | 20 |
|  |  | Б | 7 | 5 | 17 | + |
| М | Полукапотная | А | 7 | 4 | 15 | 20 |
|  |  | Б | 12 | 8 | 19 | + |
|  | Вагонная | А | 7 (5)\* | 4 | 15 (13)\* | 20 |
|  |  | Б | 12 (5)\* | 11 | 19 (13)\* | + |
|  | Капотная | А | 6 | 3 | 15 | 20 |
| М |  | Б | 9 | 7 | 19 | + |
|  | Полукапотная | А | 9 | 15 (8)\* | 20 | 20 |
|  |  | Б | 10 | 21 (8)\* | 22 | + |
|  | Вагонная | А | 9 | 15 | 20 | 20 |
|  |  | Б | 10 | 21 | 22 | + |
|  | Капотная | А | 3 | 1 | 13 | 20 |
|  |  | Б | 7 | 5 | 17 | + |
|  | Полукапотная | А | 5 | 2 | 14 | 20 |
| N |  | Б | 8 | 6 | 18 | + |
|  | С кабиной над двигателем | А | 5 | 2 | 14 (13)\* | 20 |
|  |  | Б | 8 (5)\* | 6 | 18 (13)\* | + |
| N | Все варианты | А | 6 | 3 | 15 | 16 |
|  |  | Б | 9 | 7 | 18 | + |
| N | Все варианты | А | 6 | 7 | 15 | 16 |
|  |  | Б | 7 (6\*\*)\* | 10 | 18 | + |

     Примечания:  
       
     Значения, установленные для транспортных средств категории М, применяются для целей пунктов 7.2.1, 7.2.2 и 8.2.3 настоящего приложения;  
       
     + - правая граница нормативной зоны Б симметрична левой границе относительно средней продольной плоскости транспортного средства;  
       
     \* - значения, указанные в скобках, применяются к транспортным средствам, поставленным на производство до 1 января 2005 года.  
       
     \*\* - значение применяется к транспортным средствам капотной компоновки с составным ветровым стеклом и боковыми разделительными стойками.  
     

Таблица 5.2

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |
| Конструкция | Степень очистки, %, не менее, по нормативным зонам | | |
| переднего окна | А | | Б |
|  | Категория транспортного средства | | |
|  | М, М, N | M, N, N | M, N |
| Без средней стойки | 98 (84)\* | 100 | 80 (70)\* |
| Со средней стойкой | 97 | 100 | 70 |
| Откидывающаяся оконная рама | 84 | 84 | 70 |

     Примечание:  
       
     Значения, установленные для транспортных средств категории М, применяются для целей пункта 8.1.1 настоящего приложения;  
       
     \* - значения, указанные в скобках, применяются к транспортным средствам категории Мвагонной компоновки и категории N с кабиной над двигателем, поставленным на производство до 1 января 2005 года.  
     

Таблица 5.3.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
| Категория транспортного | Углы, образуемые стойками, градусы, не более | |
| средства | боковой | средней |
| M, N | 6 (9)\* | 4 |
| M, N, N | 7 | 4 |

     Примечание:  
       
     \* - значения, указанные в скобках, применяются к транспортным средствам категории Мвагонной компоновки и категории N с кабиной над двигателем, поставленным на производство до 1 января 2005 года.

5.5. Границы нормативного поля обзора П характеризуются следующим расположением.

5.5.1. Нормативное поле обзора П находится впереди плоскости, параллельной X (ZY) и проходящей через точки V и V (см. рисунок 5.2).  
       
     Из точек V и V на боковые окна (стены кабины) наносят следы указанной плоскости, ограничивающей нормативное поле обзора П в переднем 180°-ном секторе.

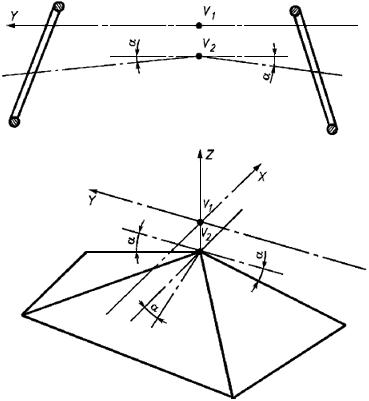


Рисунок 5.2. - Расположение плоскостей, являющихся границами нормативного поля обзора П

5.5.2. Сверху нормативное поле обзора П ограничено горизонтальной плоскостью, проходящей через точку V.  
       
     Из точки V на окна и стойки переднего окна наносят след горизонтальной плоскости, ограничивающей нормативное поле обзора П сверху, до пересечения со следами, ограничивающими нормативное поле обзора П в переднем 180°-ном секторе.

5.5.3. Снизу нормативное поле обзора П ограничено тремя плоскостями, проходящими через точку V и наклоненными вниз к горизонтальной плоскости, параллельной Z (XY) под углом .  
       
     Первая плоскость перпендикулярна плоскости Y (XZ) и проходит под наклоном вперед. Вторая плоскость перпендикулярна плоскости X(ZY) и проходит под наклоном влево. Третья плоскость перпендикулярна плоскости X (ZY) и проходит под наклоном вправо.  
       
     Значения углов  для различных категорий транспортных средств приведены в таблице 5.4.  
     

Таблица 5.4

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
| Категория транспортного средства | Варианты компоновок двигателей на транспортных средствах | , градусы |
|  | Капотная | 4 |
| М | Полукапотная | 6 |
|  | Вагонная | 9 |
|  | Капотная | 6 |
| М | Полукапотная и вагонная | 17 (6) |
|  | Капотная | 4 |
| N | Полукапотная и с кабиной над двигателем | 5 |
| N | Все варианты | 6 |
| N |  | 8 |

     Примечание.  
       
     Значение, указанное в скобках, - только для транспортных средств категорий Мполукапотной компоновки. Это значение действует для типов транспортных средств, впервые выпущенных в обращение до 1 января 2005 года.

5.6. Требования к непросматриваемым зонам в нормативном поле обзора П.

5.6.1. В нормативном поле обзора П не должно быть непросматриваемых зон, за исключением создаваемых:  
       
     - средней и боковыми стойками переднего окна;  
       
     - разделительными стойками боковых окон;  
       
     - рамками вентиляционных форточек;  
       
     - зеркалами заднего вида;  
       
     - деталями стеклоочистителей;  
       
     - наружными радиоантеннами;  
       
     - рулевым колесом и комбинацией приборов при условии, что верхняя точка рулевого колеса или панели приборов не попадает в зону А;  
       
     - проводниками радиоантенн, не превышающими по ширине следующих значений: залитых в стекло проводников - 0,5 мм, нанесенных на стекло проводников - 1,0 мм. При этом в нормативной зоне А должно проходить не более трех указанных выше проводников радиоантенн, а ширина каждого из них не должна превышать 0,5 мм;  
       
     - проволочными нагревательными элементами для размораживания и сушки переднего окна, обычно зигзагообразных или синусоидальных, если их максимальная ширина не превышает 0,03 мм, а максимальная плотность проводов, проходящих вертикально, - 8 шт./кв. сантиметров, проходящих горизонтально - 5 шт./кв. сантиметров.

5.6.2. Для транспортных средств категорий М, N допускается наличие боковых разделительных стоек переднего окна в количестве не более двух.

5.6.3. Для транспортных средств категории М вагонной компоновки допускается попадание в нормативное поле обзора П:  
       
     - кузовных элементов конструкции с примыкающими к ним рамками створок дверей, расположенных с правой стороны по ходу движения, если нанесенный на правое боковое окно след плоскости, ограничивающей нормативное поле обзора П в переднем 180-градусном секторе, попадает в световой проем створки, или, по крайней мере, имеется еще один световой проем, расположенный в непосредственной близости за следом указанной плоскости. В любых случаях угловые значения непросматриваемых зон, образуемые указанными элементами конструкции, не должны превышать 7°;  
       
     - непрозрачных элементов конструкции в зоне обзора через боковое окно, расположенное с правой стороны по ходу движения, при условии, что уменьшение площади требуемого поля обзора через правое окно не превышает 20% для транспортных средств, поставленных на производство до 1 января 2003 года, 10% для транспортных средств, поставленных на производство, начиная с 1 января 2003 года;  
       
     - непрозрачных элементов конструкции в зоне обзора через боковое окно, расположенное с правой стороны по ходу движения, при условии, что уменьшение площади требуемого поля обзора через правое окно не превышает: 20% для транспортных средств, получивших первое "Одобрение типа транспортного средства" до 1 января 2003 года, либо оборудованных зеркалом заднего вида класса V, обеспечивающего поле боковой обзорности справа, и 10% для прочих транспортных средств.

5.6.4. В непросматриваемые зоны, создаваемые элементами конструкции, указанными выше в пунктах 5.6.1-5.6.3, допускается попадание других элементов конструкции, при условии, что непросматриваемые зоны не увеличиваются.

5.6.5. В нормативное поле обзора П допускается попадание технических средств, расположенных внутри кабины, при выполнении следующих условий:  
       
     - конструкция технических средств должна позволять водителю без затруднений, не отвлекаясь от управления, освобождать от них нормативное поле обзора П;  
       
     - точки крепления технических средств не должны находиться в нормативных зонах А, Б и нормативном поле обзора П.  
     

6. Требования к транспортным средствам в отношении вентиляции, отопления и кондиционирования обитаемых помещений

6.1. Каждое транспортное средство оборудуется системой вентиляции и системой (системами) отопления кабины и пассажирского помещения.  
       
     При наличии в конструкции транспортного средства системы кондиционирования и выполнения ею требований, предъявляемых к системе вентиляции, допускается не оборудовать транспортное средство отдельной системой вентиляции.  
       
     Допускается оборудовать транспортное средство системой управления климатом, выполняющей функции систем вентиляции, отопления и кондиционирования.

6.2. Требования к системе вентиляции

6.2.1. Система вентиляции при самостоятельной работе или работе в составе систем отопления и кондиционирования должна обеспечивать приток свежего (наружного) воздуха в кабину и пассажирское помещение из расчета на одного человека:  
       
     - не менее 30 м/ч (за исключением пассажирских помещений автобусов, относящиеся к классу I в соответствии с [Правилами ЕЭК ООН N 107](http://docs.cntd.ru/document/902259287), с отделенной кабиной водителя);  
       
     - не менее 7 м/ч - в пассажирские помещения автобусов, относящиеся к классу I в соответствии с [Правилами ЕЭК ООН N 107](http://docs.cntd.ru/document/902259287), с отделенной кабиной водителя.

6.2.2. При температурах внешней среды выше 17°С подаваемый в кабину и пассажирское помещение воздух не должен нагреваться более чем на 2°С относительно температуры внешней среды.

6.2.3. Скорости воздушных потоков на выходе из системы вентиляции не должны превышать 12 м/с.

6.2.4. Система вентиляции должна обеспечивать:  
       
     - подвижность воздуха в кабине и пассажирском помещении в зоне головы и пояса водителя 0,5-1,5 м/с;  
       
     - перепад между температурой наружного воздуха и температурами в кабине и пассажирском помещении, в зоне головы водителя (пассажира) при температуре окружающего воздуха 25°С не более 3°С.

6.3. Требования к системе отопления

6.3.1. Система отопления должна обеспечивать подвижность воздуха в кабине в зоне головы и пояса водителя не более 0,6 м/с.

6.3.2. Температура внутренних поверхностей кабины, нагреваемых источниками тепла, не должна превышать:  
       
     - плюс 45°С - при работающей системе отопления (при этом допускается повышение температур наружных поверхностей воздуховодов до 70°С);  
       
     - плюс 35°С - при отключенной системе отопления.

6.3.3. Температура воздуха на выходе из отопителя не должна превышать 80°С.

6.4. Требования к системе кондиционирования (при наличии)

6.4.1. Скорость воздушного потока на выходе из системы кондиционирования не должна превышать 12 м/с, а температура воздуха должна быть не ниже 0°С.

6.4.2. Скорость воздуха в зоне головы водителя (пассажиров) при работе системы кондиционирования не должна превышать 0,5 м/с.

6.4.3. Температура наружных поверхностей воздуховодов для холодного воздуха должна быть не менее 15°С.

6.4.4. Относительная влажность воздуха в обитаемом помещении не должна превышать 60 процентов.  
     

7. Требования к транспортным средствам категории М в отношении систем очистки ветрового стекла от обледенения и запотевания

7.1. Требования к системе очистки ветрового стекла от обледенения  
       
     При работе системы ее эффективность определяется зоной ветрового стекла, очищенной после запуска двигателя, от обледенения, образовавшегося на транспортном средстве, находящемся в холодильной камере, в течение не менее 10 часов с неработающим двигателем при температуре минус 183°С.

7.1.1. Через 20 минут после начала испытаний нормативная зона А, размеры которой для категории транспортных средств М установлены в соответствии с пунктом 5 настоящего приложения, должна быть очищена на 80%;

7.1.2. Через 25 минут после начала испытаний очищенная поверхность ветрового стекла на стороне пассажира должна быть сравнима с аналогичной поверхностью на стороне водителя;

7.1.3. Через 40 минут после начала испытаний нормативная зона Б, размеры которой для категории транспортных средств М установлены в соответствии с пунктом 5 настоящего приложения, должна быть очищена на 95%.

7.2. Требования к системе очистки ветрового стекла от запотевания  
       
     При работе системы ее эффективность определяется зоной ветрового стекла, очищенной после запуска двигателя, от запотевания, образовавшегося в связи с применением парогенератора, на транспортном средстве, находящемся в климатической камере, оборудованной для поддержания температуры минус 31°С в течение всего испытания.

7.2.1. В течение 10 минут после начала испытаний нормативная зона А, размеры которой для категории транспортных средств М установлены в соответствии с пунктом 5 настоящего приложения, должна быть очищена от запотевания на 90%;

7.2.2. В течение 10 минут после начала испытаний нормативная зона Б, размеры которой для категории транспортных средств М установлены в соответствии с пунктом 5 настоящего приложения, должна быть очищена от запотевания на 80%.  
     

8. Требования к транспортным средствам категории М в отношении стеклоочистителей и стеклоомывателей

8.1. Требования к системе очистки ветрового стекла.

8.1.1. Требования к зоне очистки ветрового стекла установлены в пункте 5 настоящего приложения.

8.1.2. Механизм стеклоочистителя должен обеспечивать не менее двух рабочих частот движения после предварительной работы по мокрой поверхности в течение 20 минут, при выполнении следующих требований:  
       
     первая частота - не менее 45 циклов/мин.;  
       
     вторая частота - не менее 10 и не более 55 циклов/мин.;  
       
     разница между наибольшей и одной из наименьших частот движения должна быть не менее 15 циклов/мин.;  
       
     прерывистый режим работы системы может быть использован для выполнения требований при условии, что одна из частот составляет не менее 45 циклов/мин, а другая частота, полученная прерыванием главной частоты, составляет не менее 10 циклов/мин.

8.1.3. При воздействии потока воздуха, движущегося со скоростью, равной 80% от максимальной скорости транспортного средства, но не превышающей 160 км/ч, и при максимальной рабочей частоте, эффективность работы системы должна сохраняться.

8.1.4. Когда система очистки выключена с помощью органа управления, щетки должны автоматически вернуться в исходное положение.

8.1.5. Система должна выдерживать принудительную остановку в течение 15 секунд. Допускается использование автоматических предохранителей, при условии, что для возврата в рабочее состояние не потребуется воздействий ни на какие другие органы управления, за исключением органа управления стеклоочистителем.

8.1.6. Конструкция и способ крепления щетки должны обеспечивать возможность отведения щетки от поверхности ветрового стекла для его ручной очистки. Эти требования не относятся к устройствам, которые в исходном положении находятся в зоне ветрового стекла, которая закрыта частями транспортного средства (такими как капот, панель приборов и т.д.).

8.1.7. Система должна работать в течение 2 мин при сухом ветровом стекле и температуре окружающего воздуха минус 183°С после выдержки транспортного средства при такой температуре не менее 4 часов. Стеклоочиститель должен работать при условиях, указанных в пункте 8.1.4 для систем с электроприводом, а орган управления должен находиться в положении, соответствующем максимальной частоте. При этом не предъявляют требования, относящиеся к зоне очистки.

8.2. Требования к системе омывания ветрового стекла

8.2.1. Система омывания ветрового стекла должна выдерживать режим, когда форсунки заблокированы, и система функционирует после их разблокирования.

8.2.2. Эксплуатационные качества системы не должны ухудшаться при температуре окружающего воздуха от минус 183°С до плюс 803°С.

8.2.3. Система должна обеспечивать подачу жидкости в количестве, достаточном для очистки 60% нормативной зоны А в соответствии с пунктом 5 настоящего приложения после 10 полных циклов автоматической работы стеклоочистителя на максимальной частоте.

8.2.4. Проверка выполнения требований пунктов 8.2.1-8.2.3 должна проводиться на одном и том же образце системы.

8.2.5. Резервуар для омывающей жидкости должен быть вместимостью не менее 1 литра.  
     

9. Требования к транспортным средствам категорий N и O в отношении защиты от разбрызгивания из-под колес

     Примечания:  
       
     - Требования пункта 9 настоящего приложения не распространяются на транспортные средства категории G;  
       
     - Требования пункта 9 настоящего приложения, относящиеся к устройствам для уменьшения разбрызгивания, не распространяются на транспортные средства категорий N, N с технически допустимой максимальной массой не более 7,5 т, O и О, шасси с кабиной, а также транспортные средства, конструкция которых не позволяет реализовать функцию защиты от разбрызгивания из-под колес. Однако если такие транспортные средства оборудованы устройствами для уменьшения разбрызгивания, требования пункта 9 настоящего приложения должны выполняться в полном объеме.

9.1. Общие требования

9.1.1. Транспортное средство должно быть оборудовано системой защиты от разбрызгивания, состоящей из грязезащитных кожухов, брызговиков и наружных боковин и включающей прошедшие оценку соответствия устройства для уменьшения разбрызгивания. Если транспортное средство оснащено одной или несколькими выдвижными осями, система защиты от разбрызгивания должна охватывать все колеса при любом положении осей. Если транспортное средство оснащено самоуправляемой осью, система защиты от разбрызгивания должна соответствовать требованиям, применяемым к осям с управляемыми колесами, если система защиты от разбрызгивания поворачивается вместе с осью; в противном случае - требованиям, применяемым к осям с неуправляемыми колесами.

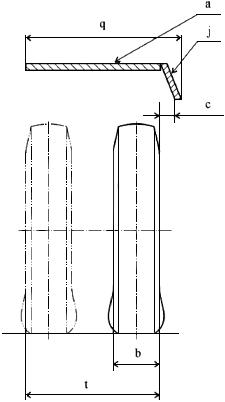
9.1.2. В случае неуправляемых колес расстояние между продольной плоскостью, касательной к наружной боковой поверхности шины, за исключением ее деформированных участков вблизи опорной поверхности, и внутренним краем наружной боковины не должно превышать 75 мм (рисунок 9.1). Если расстояние по радиусу от оси колеса до внутренней кромки наружной боковины меньше радиуса шины R, установленной на транспортное средство, расстояние не должно превышать 100 мм. В случае управляемых и самоустанавливающихся колес расстояние не должно превышать 100 мм (рисунок 9.2 (а)).

9.1.3. Среднее значение содержания задержанной воды в процентах при испытаниях на специальных установках устройствами для уменьшения разбрызгивания должно составлять:  
       
     - для энергопоглощающего устройства - не менее 70%;  
       
     - для устройства типа сепаратор "воздух - вода" - не менее 85%.

9.2. Требования к системе защиты от разбрызгивания с энергопоглощающим устройством для осей с управляемыми, самоустанавливающимися и неуправляемыми колесами (рисунки 9.2 и 9.3)

9.2.1. Грязезащитный кожух должен охватывать зону непосредственно перед шиной (или шинами), над ней и позади нее.

9.2.2. На внутренней стороне задней части грязезащитного кожуха должно быть установлено устройство для уменьшения разбрызгивания. Это устройство должно покрывать внутреннюю часть грязезащитного кожуха до линии его пересечения с плоскостью, проходящей через ось колеса под углом не менее 30° к горизонтали.



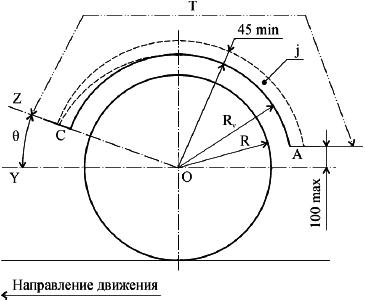
a - грязезащитный кожух; j - наружная боковина; c - расстояние между боковой поверхностью шины и наружной боковиной; q - ширина грязезащитного кожуха вместе с наружной боковиной; b - ширина шины; t - ширина сдвоенных шин.

Рисунок 9.1 - Схема расположения грязезащитного кожуха и наружной боковины

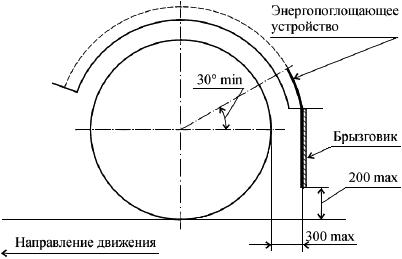
9.2.4. Глубина наружной боковины должна быть не менее 45 мм во всех точках от вертикальной линии, проходящей через центр колеса, до задней части боковины. Глубина наружной боковины в направлении от указанной линии к передней части может плавно уменьшаться.

9.2.5. В наружной боковине или между наружной боковиной и другими частями кожуха не допускаются зазоры, через которые может происходить разбрызгивание.

а) Расположение грязезащитного кожуха и наружной боковины



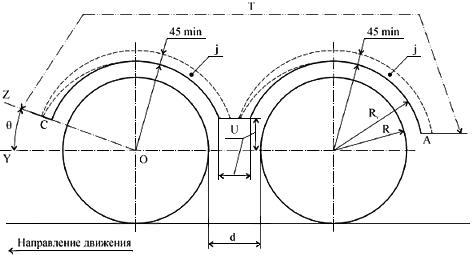
б) Расположение брызговика и энергопоглощающего устройства     



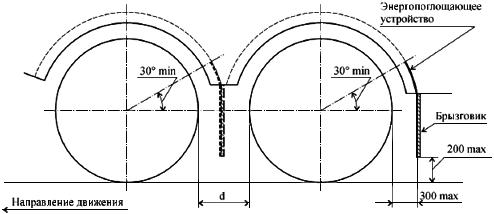
j - наружная боковина,  - угол между горизонталью (O-Y) и плоскостью, проходящей через ось колеса (O-Z)

T - протяженность грязезащитного кожуха. R, R - см. рисунок 9.3  
  
Рисунок 9.2 - Схема системы защиты от разбрызгивания для одиночных осей

а) Расположение грязезащитных кожухов и наружных боковин



б) Расположение брызговиков и устройств для уменьшения разбрызгивания



d  300 мм - расстояние между шинами, установленными на соседние оси; j - наружная боковина;  - угол между горизонталью (O-Y) и плоскостью, проходящей через ось колеса (O-Z); U - высота краев боковины; W - расстояние между нижними крайними точками краев боковины; T - протяженность грязезащитного кожуха; R - радиус шины, установленной на транспортное средство; R - расстояние по радиусу от оси колеса до наиболее удаленной точки внутренней кромки наружной боковины  
  
Рисунок 9.3 - Схема системы защиты от разбрызгивания для осей многоосных транспортных средств

9.2.6. Ширина части брызговика, находящейся внутри грязезащитного кожуха, должна быть не менее ширины протектора шины.

9.2.7. Брызговик должен быть расположен в плоскости, близкой к вертикальной.

9.2.8. Максимальная высота нижнего края брызговика не должна превышать 200 мм от уровня опорной поверхности шины. Эта высота может быть увеличена до 300 мм для последней оси, если зазор между колесной аркой и колесом минимален.

9.2.9. Расстояние между брызговиком и задним краем шины, измеренным по горизонтали, должно быть не более 300 мм.

9.2.10. Для осей многоосных транспортных средств, у которых расстояние между шинами осевой группы менее 250 мм, брызговики должны быть установлены только за колесами последней оси группы. Если расстояние между шинами составляет 250 мм и более, брызговик должен быть установлен позади каждого колеса.

9.2.11. Нижний край брызговика не должен отклоняться более чем на 100 мм в направлении, противоположном направлению движения, под действием усилия 3 Н на каждые 100 мм ширины брызговика, прикладываемого в точке, находящейся в середине брызговика и отстоящей на 50 мм от его нижнего края.

9.2.12. На внутренней поверхности брызговика должно быть установлено устройство для уменьшения разбрызгивания.

9.2.13. Между грязезащитным кожухом и брызговиком не допускаются зазоры, через которые может происходить разбрызгивание.

9.3. Требования к системе защиты от разбрызгивания с энергопоглощающим устройством для осей с неуправляемыми или самоустанавливающимися колесами, которые закрываются кузовом или нижней частью погрузочной платформы (рисунок 9.4).

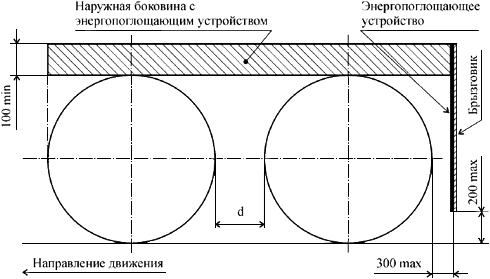
9.3.1. Грязезащитный кожух должен охватывать зону непосредственно над шиной или шинами. Его передняя и задняя кромки должны доходить, по крайней мере, до горизонтальной плоскости, касательной к верхней поверхности шины или шин. Задняя кромка может быть ограничена плоскостью брызговика, который должен доходить до верхней части грязезащитного кожуха (или эквивалентного компонента).

9.3.2. Внутренняя поверхность задней части грязезащитного кожуха должна быть оборудована устройством для уменьшения разбрызгивания.

9.3.3. Для одиночных осей и осей многоосных транспортных средств, у которых расстояние между шинами составляет не менее 250 мм, наружная боковина должна охватывать поверхность, ограниченную: спереди - вертикальной плоскостью, касательной к передней части шины, снизу - горизонтальной плоскостью, касательной к верхней части шины, сзади - плоскостью брызговика.

9.3.4. В случае осей многоосных транспортных средств наружная боковина должна быть расположена над каждым колесом.

а) Оси многоосных транспортных средств при расстоянии между шинами d менее 250 мм



б) Одиночные оси и оси многоосных транспортных средств при расстоянии между шинами d не менее 250 мм

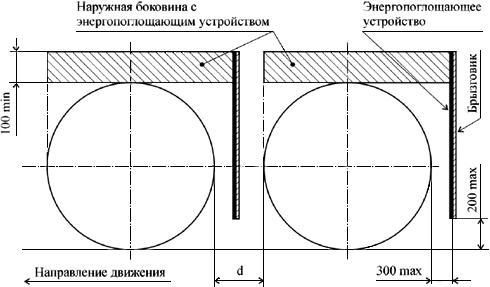


Рисунок 9.4 - Схема системы защиты от разбрызгивания с энергопоглощающими устройствами для осей с неуправляемыми и самоустанавливающимися колесами

9.3.5. Между наружной боковиной и внутренней частью грязезащитного кожуха не допускаются зазоры, через которые может происходить разбрызгивание.

9.3.6. Для осей многоосных транспортных средств, у которых расстояние между шинами составляет менее 250 мм, наружная боковина должна быть сплошной и ограничиваться: спереди - вертикальной плоскостью, касательной к передней поверхности шины первой оси, сзади - плоскостью брызговика.

9.3.7. На всей внутренней поверхности наружной боковины, высота которой должна быть не менее 100 мм, должно быть установлено энергопоглощающее устройство.

9.3.8. Брызговик должен располагаться на задней кромке грязезащитного кожуха и соответствовать требованиям пунктов 9.2.6-9.2.13.

9.4. Требования к системе защиты от разбрызгивания с устройством типа сепаратор "воздух - вода" для осей с управляемыми, самоустанавливающимися и неуправляемыми колесами (рисунок 9.5)

9.4.1. Грязезащитный кожух должен соответствовать требованиям пункта 9.3.1.

9.4.2. На нижней кромке наружной боковины должно быть установлено устройство типа сепаратор "воздух - вода".

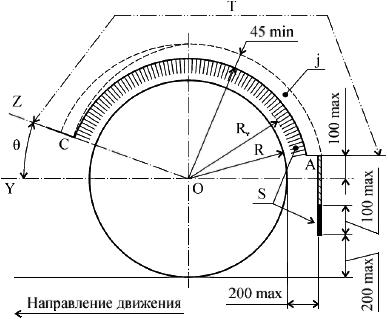
9.4.3. Глубина наружной боковины должна быть не менее 45 мм во всех точках от вертикальной линии, проходящей через центр колеса, до задней части боковины. Глубина наружной боковины в направлении от указанной линии к передней части может плавно уменьшаться.

9.4.4. В наружной боковине или между наружной боковиной и кожухом не допускаются зазоры, через которые может происходить разбрызгивание.

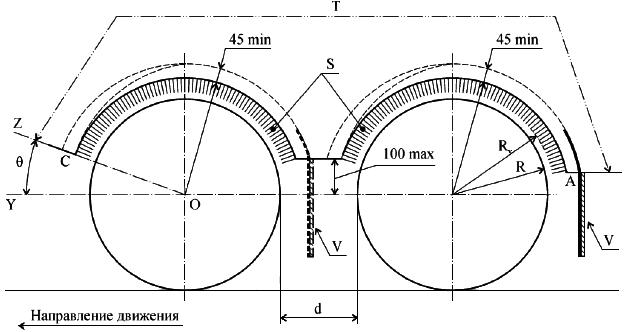
9.4.5. Брызговик должен соответствовать, по меньшей мере, требованиям пунктов 9.3.6, 9.3.7, 9.3.10 и 9.3.13.

9.4.6. Устройство для уменьшения разбрызгивания, среднее значение содержания задержанной воды которого в процентах должно соответствовать пункту 9.2.3, должно быть установлено на нижней кромке брызговика, при этом ширина устройства должна быть не менее ширины брызговика. Нижний край устройства для уменьшения разбрызгивания должен находиться на расстоянии не более 200 мм от опорной поверхности шины. Устройство для уменьшения разбрызгивания должно отстоять от нижнего края брызговика не менее чем на 100 мм.

а) Одиночные оси и оси многоосных транспортных средств при расстоянии между шинами более 300 мм



б) Оси многоосных транспортных средств при расстоянии между шинами d не более 300 мм



j - наружная боковина;  - угол между горизонталью (O-Y) и плоскостью, проходящей через ось колес (O-Z); S - сепаратор "воздух-вода"; T - протяженность грязезащитного кожуха; V - брызговик; R - радиус шины, установленной на транспортное средство; R - расстояние по радиусу от оси колеса до наиболее удаленной точки внутренней кромки наружной боковины; d 300 мм - расстояние между шинами, установленными на соседние оси. При d  250 мм между шинами должен быть установлен брызговик.  
  
Рисунок 9.5 - Схема системы защиты от разбрызгивания с сепаратором "воздух - вода"

9.4.7. За исключением нижней части, которая включает устройство для уменьшения разбрызгивания, брызговик не должен отклоняться более чем на 100 мм в направлении, противоположном направлению движения.

9.4.8. Брызговик должен находиться на расстоянии не более 200 мм, измеренном по горизонтали, от заднего края шины.  
     

10. Требования к транспортным средствам категории М в отношении защиты от разбрызгивания из-под колес

10.1. Общие требования

10.1.1. Транспортное средство должно быть оборудовано системой защиты от разбрызгивания.

10.1.2. Система защиты от разбрызгивания должна быть сконструирована таким образом, чтобы защитить, насколько это возможно, других участников дорожного движения от выбросов воды, а также грязи, льда, снега и камней из-под колес транспортного средства и снизить для участников дорожного движения опасности, которые могут возникать вследствие контакта с движущимися колесами.

10.2. Специальные требования

10.2.1. Для транспортного средства, находящегося в снаряженном состоянии, с одним пассажиром на переднем сидении и колесами, установленными для движения по прямой, устройства защиты должны отвечать перечисленным ниже требованиям.

10.2.1.1. В зоне, образованной радиальными плоскостями, расположенными под углом 30 градусов в направлении движения передним ходом, и 50 градусов - в направлении движения задним ходом относительно центра вращения колес, габаритная ширина устройств защиты должна быть, по крайней мере, достаточной, чтобы закрыть габаритную ширину колеса с шиной с учетом пределов комбинации шина/колесо, установленной изготовителем. В случае сдвоенных колес должна быть учтена общая ширина обоих колес с шинами.  
       
     При определении ширины шины маркировку и товарные знаки, защитные реборды и ребра на боковых поверхностях шин не учитывают.

10.2.1.2. Задняя часть устройств защиты должна заканчиваться не выше горизонтальной плоскости, расположенной на расстоянии 150 мм над осью вращения колес. Пересечение кромки устройства защиты с этой плоскостью должно располагаться снаружи центральной продольной плоскости колеса с шиной или - в случае сдвоенных колес - снаружи центральной продольной плоскости колеса с шиной.

10.2.1.3. Контур и положение устройства защиты должны быть такими, чтобы расстояние между устройством и шиной было минимально возможным, в частности, в пределах зоны, образованной плоскостями, описанными в пункте 10.2.1.1.

10.2.1.4. В случае, если транспортное средство имеет подвеску, регулируемую по высоте, изложенные выше требования должны выполняться, когда транспортное средство находится в положении, установленном изготовителем транспортного средства.

10.2.2. Устройства защиты могут состоять из различных компонентов, обеспечивающих отсутствие зазоров между или внутри отдельных частей устройства в собранном состоянии.

10.2.3. Устройства защиты должны быть прочно закреплены. Однако они могут быть сняты как по частям, так и целиком.  
     

11. Требования к электромагнитной совместимости троллейбусов

     Квазипиковые значения напряженности поля радиопомех в децибелах относительно 1 мкВ/м, создаваемые троллейбусами, не должны превышать значений, установленных в таблице 11.1.  
     

Таблица 11.1

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
| Режимы работы | Полоса частот, f, МГц | Напряженность, дБ |
| Установившиеся | 0,15-300 | Е = 50 - 10,4 lg (f / 0,15)\* |
| Переходные | 0,15-30  30-300 | Е = 60 - 11,3 lg (f / 0,15) 34 |

       
     Примечание:  
       
     \* При проезде точек жесткого крепления контактного провода в полосе частот 0,15-0,5 МГц допускается превышение напряженности не более чем на 10 дБ.  
     

12. Требования к выбросам транспортных средств категорий М максимальной массой свыше 3,5 т, М, М, N, N с бензиновыми двигателями

12. Требования к выбросам транспортных средств категорий Ммаксимальной массой свыше 3,5 т, М, М, N, N с бензиновыми двигателями

     Уровни выбросов для отдельных экологических классов устанавливаются в соответствии с таблицей 12.1:  
     

Таблица 12.1

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| Экологический класс | Уровни выбросов |
| 3 | СО - 20 г/кВт·ч, НС - 1,1 г/кВт·ч, NO - 7 г/кВт·ч (при испытаниях по [Правилам ЕЭК ООН N 49](http://docs.cntd.ru/document/902259078)-04 (испытательный цикл ESC)) |
| 4 | СО - 4 г/кВт·ч, НС - 0,55 г/кВт·ч, NO - 2 г/кВт·ч (при испытаниях по [Правилам ЕЭК ООН N 49](http://docs.cntd.ru/document/902259078)-05 (испытательный цикл ESC)) |

13. Требования к выбросам гибридных транспортных средств с контрольной массой более 2610 кг и устанавливаемых на них энергетических установок

     Примечание:  
       
     В отношении выбросов транспортных средств с контрольной массой не более 2610 кг применяются требования [Правил ЕЭК ООН N 83](http://docs.cntd.ru/document/902259104).

13.1. Выбросы гибридных транспортных средств и их энергетических установок должны соответствовать предельным значениям, указанным в таблице 13.1 для отдельных экологических классов при проведении испытаний энергетических установок в сборе по методике [Правил ЕЭК ООН N 49](http://docs.cntd.ru/document/902259078)-05 с использованием цикла ETC.  
     

Таблица 13.1

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |
| Экологический класс | Предельные значения выбросов и дымности | | | | |
|  | СО г/кВт·ч | NMHC г/кВт·ч | СН г/кВт·ч | NO г/кВт·ч | РМ г/кВт·ч |
| 4 | 4,0 | 0,55 | 1,1 | 3,5 | 0,03 |
| 5 | 4,0 | 0,55 | 1,1 | 2,0 | 0,03 |

     Примечания:  
       
      Только для двигателей, работающих на компримированном природном газе (КПГ);  
       
      Только для двигателей, работающих на дизельном топливе;  
       
      Только для дизелей.  
     

13.2. Транспортные средства и устанавливаемые на них энергетические установки должны соответствовать требованиям по бортовой диагностике и надежности в соответствии с предписаниями [Правил ЕЭК ООН N 49](http://docs.cntd.ru/document/902259078)-05.  
     

14. Весовые ограничения, действующие в отношении транспортных средств

14.1. Нагрузка, приходящаяся на ведущую или ведущие оси транспортного средства категории N (одиночного и в составе автопоезда), загруженного до технически допустимой максимальной массы, не должна превышать технически допустимую максимальную нагрузку на эту ось (эти оси).

14.2. В случае, когда транспортное средство категории N нагружено до технически допустимой максимальной массы, то при технически допустимой максимальной нагрузке на его заднюю ось (группу осей), масса, приходящаяся на управляемую ось или оси, должна быть не менее 20% от технически допустимой максимальной массы этого транспортного средства.

14.3. Масса прицепа, предназначенного для буксировки транспортным средством категории Мне должна превышать технически допустимой массы, установленной изготовителем буксирующего транспортного средства, и:  
       
     - если прицеп имеет рабочую тормозную систему: технически допустимой максимальной массы буксирующего транспортного средства или, для транспортных средств категории МG - 1,5-кратное значение технически допустимой максимальной массы буксирующего транспортного средства, и, во всех случаях, 3500 кг;  
       
     - если прицеп не имеет рабочей тормозной системы: половины массы буксирующего транспортного средства в снаряженном состоянии и, во всех случаях, 750 кг.

14.4. Масса прицепа, предназначенного для буксировки транспортным средством категорий Ми М не должна превышать 3500 кг.

14.5. Максимальная нагрузка, приходящаяся на тягово-сцепное устройство транспортного средства категорий М и N, предназначенного для буксировки прицепа с центральной осью:  
       
     - при технически допустимой максимальной массе прицепа, превышающей 3500 кг, должна быть не менее 10% его технически допустимой максимальной массы или 1000 кг (выбирается меньшее значение);  
       
     - при технически допустимой максимальной массе прицепа, не превышающей 3500 кг, должна быть не менее 4% его технически допустимой максимальной массы или 25 кг (выбирается меньшее значение).  
     

15. Дополнительные требования к транспортным средствам категорий М и N, предназначенным для лиц с ограниченными физическими возможностями

15. Дополнительные требования к транспортным средствам категорий М и N, предназначенным для лиц с ограниченными физическими возможностями

15.1. Выпускаемые в обращение на территории Евразийского экономического союза транспортные средства, предназначенные для лиц с ограниченными физическими возможностями, имеют антиблокировочную тормозную систему и адаптированные органы управления.  
     (Подпункт в редакции, введенной в действие с 26 августа 2016 года [решением Совета ЕЭК от 11 июля 2016 года N 56](http://docs.cntd.ru/document/456012958).

15.2. В отношении транспортных средств, предназначенных для лиц с ограниченными физическими возможностями, применяются все требования настоящего технического регламента для соответствующей категории транспортного средства. Особенности применения требований к эффективности тормозных систем установлены в пункте 15.3.

15.3. При проверке эффективности рабочей и запасной тормозных систем усилие на ручном органе управления рабочей тормозной системы должно быть не менее 65 Н и не более 275 Н, при этом рабочий ход органа управления должен быть в сторону от водителя.  
       
     При превышении величины усилия на ручном органе управления проводятся дополнительные испытания с начальной скоростью торможения менее 80 км/ч, и определяется максимальная начальная скорость с заданной эффективностью торможения, при которой усилие на ручном органе управления не превысит 275 Н. Эта скорость должна быть рекомендована изготовителем как максимальная разрешенная скорость транспортного средства.  
       
     В руководство по эксплуатации транспортного средства вносится предупреждение о недопустимости превышения максимальной разрешенной скорости в связи с возможным возрастанием усилия на органе управления рабочей тормозной системой, которое может быть не реализовано водителем с ограниченными физическими возможностями.

15.4. Органы управления, адаптированные для лиц с ограниченными физическими возможностями:

15.4.1. Должны обеспечивать удобство доступа в салон транспортного средства и на рабочее место водителя;

15.4.2. Должны иметь возможность регулировки для индивидуальной адаптации под конкретного водителя;

15.4.3. Должны соответствовать требованиям Правил ЕЭК ООН N 12-03 и [21](http://docs.cntd.ru/document/902259064)-01 в отношении травмобезопасности;

15.4.4. Не должны мешать друг другу при одновременном манипулировании несколькими органами управления при совершении управляющих воздействий;

15.4.5. Не должны препятствовать возможности управлять транспортным средством при помощи штатных органов управления (при наличии);

15.4.6. Не должны ухудшать доступность и удобство пользования другими органами управления транспортным средством.

15.5. Рабочий ход органов управления должен обеспечивать неизменность рабочей позы водителя при выполнении управляющих воздействий.

15.6. Привод органов управления должен обеспечивать надежную передачу и плавное изменение усилий без люфтов, заеданий и рывков и траекторию движения органов управления без заметных деформаций элементов и звеньев приводов.

15.7. Усилие на ручном органе управления скоростью движения транспортного средства не должно превышать 35 Н.  
          

16. Требования к транспортным средствам в отношении установки устройства вызова экстренных оперативных служб

16.1. Транспортные средства категорий M, не входящие в область применения Правил ЕЭК ООН N 94 и 95, N не входящие в область применения Правил ЕЭК ООН N 95, М, М, N и N должны комплектоваться устройством вызова экстренных оперативных служб (далее - устройство), соответствующим требованиям [пункта 118 приложения N 10](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту.

16.2. Устройство должно обеспечивать:

16.2.1. Передачу сообщения о транспортном средстве, его текущем местоположении, направлении и скорости движения после нажатия кнопки экстренного вызова, а с 1 января 2017 года - также автоматически при опрокидывании транспортного средства;

16.2.2. Двустороннюю громкую голосовую связь с экстренными оперативными службами через сети подвижной радиотелефонной связи.

16.3. Кнопка вызова экстренных оперативных служб должна устанавливаться в месте, которое находится в зоне прямой видимости с места водителя и сидящего впереди пассажира - мужчин 50-перцентильного уровня репрезентативности (если конструкция транспортного средства предусматривает нахождение сидящего впереди пассажира рядом с местом водителя) и обеспечивает возможность досягаемости ими кнопки вызова без отсоединения ремней безопасности.

16.4. Кнопка вызова экстренных оперативных служб должна иметь защиту от непреднамеренного нажатия механическим способом.

16.5. Кнопка вызова экстренных оперативных служб должна быть обеспечена подсветкой.

16.6. Оптический индикатор состояния устройства красного цвета постоянного (немигающего) свечения, видимый в том числе в светлое время суток, размещается в области прямой видимости с места водителя и сидящего впереди пассажира, удовлетворяющих критериям, установленным [пунктом 16.3](http://docs.cntd.ru/document/902320557). Указанный индикатор включается:  
       
     кратковременно (от 3 до 10 секунд) при подаче электроэнергии на электрическое оборудование транспортного средства при переводе включателя зажигания (пускового переключателя) в положение "включено" (рабочее положение);  
       
     при возникновении (наличии) неисправности в системе, не позволяющей выполнять требования [пункта 16.2](http://docs.cntd.ru/document/902320557), и остается включенным в течение всего времени наличия неисправности при нахождении включателя зажигания (пускового переключателя) в положении "включено" (рабочем положении).  
       
     Допускается отсутствие оптического индикатора, удовлетворяющего указанным требованиям, в случае обеспечения возможности подтверждения исправности устройства при каждой подаче электроэнергии на электрическое оборудование транспортного средства при переводе включателя зажигания (пускового переключателя) в положение "включено" (рабочее положение) посредством использования другого оптического индикатора, а также выведения на комбинацию приборов текстового сообщения о неисправности устройства, которое сохраняется в течение всего времени наличия неисправности при нахождении включателя зажигания (пускового переключателя) в положении "включено" (рабочем положении).

16.7. Кнопка вызова экстренных оперативных служб и индикатор состояния устройства должны иметь идентифицирующие их символы. Индикатор состояния устройства может конструктивно совмещаться с кнопкой вызова экстренных оперативных служб.  
     (Пункт 16 дополнительно включен с 15 марта 2013 года [решением Совета ЕЭК от 30 января 2013 года N 6](http://docs.cntd.ru/document/499000257))  
     

17. Требования к транспортным средствам в отношении установки системы вызова экстренных оперативных служб

17.1. Транспортные средства категорий М, входящие в область применения Правил ЕЭК ООН N 94 и 95, и категории N, входящие в область применения Правил ЕЭК ООН N 95, должны комплектоваться системой вызова экстренных оперативных служб (далее - система), удовлетворяющей требованиям [пунктов 16.2-16.7 настоящего приложения](http://docs.cntd.ru/document/902320557), а также [пункта 118 приложения N 10](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту.

17.2. Система должна дополнительно обеспечивать:

17.2.1. Передачу сообщения о транспортном средстве автоматически при срабатывании подушки (подушек) безопасности или по сигналу датчика (датчиков) других компонентов системы пассивной безопасности либо других систем транспортного средства, определяющего (определяющих) уровень замедления транспортного средства при проведении испытаний, предусмотренных Правилами ЕЭК ООН N 94 и 95 (для транспортных средств, на которые распространяется действие указанных Правил. Для транспортных средств категории N вместо испытаний по Правилам ЕЭК ООН N 94 проводятся испытания по Правилам ЕЭК ООН N 12);

17.2.2. После проведения указанных в [пункте 17.2.1](http://docs.cntd.ru/document/902320557) испытаний сохранение работоспособности и двустороннюю голосовую связь с экстренными оперативными службами.

17.3. В целях выполнения требований [пункта 17.2.1](http://docs.cntd.ru/document/902320557) транспортные средства должны оснащаться, по меньшей мере, подушкой безопасности водителя.  
     (Пункт 17 дополнительно включен с 15 марта 2013 года [решением Совета ЕЭК от 30 января 2013 года N 6](http://docs.cntd.ru/document/499000257))  
     

Приложение N 4. Требования к выпускаемым в обращение единичным транспортным средствам

Приложение N 4  
к техническому регламенту  
Таможенного союза  
"О безопасности колесных  
транспортных средств"  
(ТР ТС 018/2011)

(с изменениями на 30 января 2013 года)

     Примечание:  
       
     Терминология настоящего приложения соответствует [Правилам ЕЭК ООН N 10](http://docs.cntd.ru/document/902272798)-12, [14](http://docs.cntd.ru/document/902259054), [16](http://docs.cntd.ru/document/902259063)-[18](http://docs.cntd.ru/document/902272894), [21](http://docs.cntd.ru/document/902259064), [26](http://docs.cntd.ru/document/902315687), [34](http://docs.cntd.ru/document/902323927), [39](http://docs.cntd.ru/document/902323954), [46](http://docs.cntd.ru/document/902323929), [48](http://docs.cntd.ru/document/902259077), [58](http://docs.cntd.ru/document/902323934), 73 и [107](http://docs.cntd.ru/document/902259287).  
     

1. Требования к общей безопасности

1.1. Требования к устройствам для предотвращения несанкционированного использования (противоугонным устройствам)

1.1.1. Транспортные средства категорий M, N, L и L на постоянной основе оснащаются противоугонными устройствами - системами для предотвращения несанкционированного приведения в действие двигателя обычными средствами или использования другого источника энергии основного двигателя транспортного средства в комбинации по крайней мере с одной системой, которая:  
       
     - блокирует рулевое управление;  
       
     - блокирует передаточный механизм или;  
       
     - блокирует механизм переключения передач.

1.1.2. Противоугонное устройство должно быть сконструировано таким образом, чтобы его необходимо было отключить для:

1.1.2.1. запуска двигателя при помощи обычного привода и

1.1.2.2. управления транспортным средством, вождения или перемещения транспортного средства вперед при помощи его собственной тяги.

1.1.3. Выполнение требований пункта 1.1.2.1 должно обеспечиваться посредством одной операции, осуществляемой одним ключом.

1.1.4. Использование сервопривода допускается лишь для включения и/или отключения устройства для предотвращения несанкционированного использования. Работа этого устройства должна обеспечиваться при помощи любого подходящего средства, не требующего электропитания.

1.1.5. Противоугонное устройство, действующее на рулевое управление, должно блокировать рулевое управление. До запуска двигателя работа рулевого управления должна быть восстановлена в полном объеме.

1.1.6. Противоугонное устройство, действующее на привод трансмиссии, должно препятствовать вращению ведущих колес транспортного средства.

1.1.7. Противоугонное устройство, действующее на механизм переключения передач, должно препятствовать переключению передач в следующих положениях:

1.1.7.1. В автоматических коробках передач, в которых предусмотрено "стояночное" положение, блокировка должна осуществляться лишь в "стояночном" положении; допускается дополнительная блокировка в нейтральном положении и (или) в положении заднего хода.

1.1.7.2. В автоматических коробках передач, в которых не предусмотрено "стояночное" положение, блокировка должна допускаться лишь в нейтральном положении и (или) в положении заднего хода.

1.1.8. Противоугонные устройства должны быть такими, чтобы во время движения транспортного средства исключалась возможность случайной блокировки.

1.1.9. Противоугонные устройства, препятствующие растормаживанию транспортного средства, не допускаются.  
     

1.2. Требования к системам отопления

1.2.1. Обитаемое помещение каждого транспортного средства оснащается системой отопления.

1.2.2. Автономная от двигателя система отопления должна отключаться автоматически, и подача топлива должна прекращаться в течение пяти секунд после прекращения работы двигателя транспортного средства. Если перед этим было включено ручное устройство управления, то система отопления может продолжать функционировать.

1.2.3. Части кузова и любые другие элементы, располагающиеся поблизости от обогревательного прибора, систем подачи теплого воздуха внутрь транспортного средства, должны быть размещены таким образом, чтобы была исключена возможность получения травм или порчи имущества при соприкосновении с ними или защищены от чрезмерного нагревания и возможного загрязнения топливом или маслом.

1.2.4. Выхлопная труба системы выпуска отработавших газов отопителя должна быть расположена таким образом, чтобы была исключена возможность попадания выхлопных газов внутрь транспортного средства через вентиляторы, воздухозаборники системы отопления или открытые окна.

1.2.5. Воздух для камеры сгорания обогревательного прибора не должен поступать из пассажирского салона транспортного средства.

1.2.6. Воздух, нагреваемый обогревательным прибором, должен поступать из чистой зоны, где отсутствует вероятность его загрязнения отработавшими газами, выделяемыми двигателем транспортного средства или топливным обогревательным прибором.

1.3. Требования к устройствам освещения и световой сигнализации

1.3.1. Устройства освещения и световой сигнализации должны быть работоспособны, и их режим работы должен соответствовать требованиям настоящего технического регламента. На транспортных средствах категорий M, N, О и L применение устройств освещения и световой сигнализации регламентируется таблицей 1.3.1.  
     

Требования к наличию внешних световых приборов на транспортных средствах

       
Таблица 1.3.1

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |
| Наименование внешних световых приборов | | Цвет излучения | Количество приборов на транспортном средстве | Наличие приборов на транспортном средстве в зависимости от категорий |
| Фара дальнего света | | Белый | 2 или 4 | Обязательно для категорий М, N. |
|  | |  | 1 или 2 | Обязательно для категорий L |
|  | |  |  | Запрещено для категорий О. |
| Фара ближнего света | | Белый | 2 | Обязательно для категорий М, N. |
|  | |  | 1 или 2 | Обязательно для категорий L, L, L, L. |
|  | |  |  | Запрещено для категорий О. |
| Передняя противотуманная фара | | Белый или желтый | 2 | Факультативно для категорий М, N. |
|  | |  | 1 или 2 | Факультативно для категорий L, L, L, L. |
|  | |  |  | Запрещено для категорий О. |
| Фонарь заднего хода | | Белый | 1 или 2 | Обязательно для категорий М, N, О, О, О. Факультативно для категорий О, L, L |
| Указатели поворота | Передние | Автожелтый | 2 | Обязательно для категорий М, N, L, L, L, L (с закрытым кузовом), L. Факультативно для категорий L, L, L (с открытым кузовом). Запрещено для категорий О |
|  | Задние | Автожелтый | 2 | Обязательно |
|  | Боковые | Автожелтый | 2 | Обязательно для категорий М, N. Запрещено для категорий О |
| Аварийная сигнализация |  | Автожелтый |  | Обязательно для категорий М, N, O, L |
| Сигнал торможения | Основной | Красный | 2 | Обязательно для категорий М, N |
|  |  |  | 1 или 2 | Обязательно для категорий L |
|  | Дополнительный (цент- ральный) | Красный | 1 или 2 | Обязательно для категорий М, N. Факультативно для остальных категорий транспортных средств (кроме категории L) |
| Передний огонь | габа- ритный | Белый | 2 | Обязательно для категорий М, N. Обязательно для категорий О шириной более 1,6 м. Факультативно для категорий О шириной не более 1,6 м. |
|  |  |  | 1 или 2 | Обязательно для категорий L |
| Задний габаритный огонь | | Красный | 2 | Обязательно |
| Задний противотуманный фонарь | | Красный | 1 или 2 | Обязательно для категорий М, N, O. Факультативно для категорий L, L, L, L |
| Стояночный огонь | Передний | Белый | По 2 спереди и сзади, либо по | Факультативно для транспортных средств длиной |
|  | Задний | Красный | одному с каждой | до 6 м и шириной до 2 м и запрещено на остальных |
|  | Боковой | Автожелтый | стороны | транспортных средств |
| Боковой фонарь | габа- ритный | Автожелтый или красный | Не менее двух с каждой стороны. | Обязательно на транспортных средствах длиной более 6 м, за исключением грузовых автомобилей без кузова. Кроме того, на транспортных средствах категорий M и Nдлиной менее 6 м, если они не обеспечивают выполнение требований в отношении геометрической видимости передних и задних габаритных огней, должны использоваться боковые габаритные фонари. Факультативно для других категорий транспортных средств. |
| Контурный огонь | Передний | Белый | 2 | Обязательно на транспортных средствах шириной более 2,1 м. Факультативно для |
|  | Задний | Красный | 2 | транспортных средств шириной от 1,8 до 2,1 м и для грузовых автомобилей без кузова |
| Фонарь освещения заднего государственного регистрационного знака | | Белый | Не регла- ментируется | Обязательно |
| Дневной ходовой огонь | | Белый | 2 | Факультативно для категорий М, N. Обязательно для категорий М, N, выпущенных в обращение после 1 января 2016 года. Запрещено для категорий О. |
| Переднее светоотражающее устройство нетреугольной формы | | Белый | 2 | Обязательно для транспортных средств категорий О и на транспортных средствах с убирающимися фарами. Факультативно для других транспортных средств (кроме категории L) |
| Боковое светоотражающее устройство нетреугольной формы | Переднее | Желтый | Не менее двух с каждой стороны для транспортных средств длиной более 6 м. | Обязательно для транспортных средств категорий О и транспортных средств категорий М и N длиной более 6 м. Факультативно для других транспортных средств |
|  |  |  | 1 или 2 | Обязательно для категорий L и L |
|  | Боковое | Желтый или красный | Допускается одно (спереди или сзади) для транспортных средств длиной менее 6 м |  |
|  | Заднее | Красный | 1 или 2 | Обязательно для категорий L и L |
| Заднее светоотражающее устройство | Нетреу- гольной формы | Красный | 2 | Обязательно для транспортных средств категорий М, N и L. Факультативно для транспортных средств категорий О при группировании с другими задними приборами световой сигнализации |
|  | Треу- гольной формы | Красный | 2 | Обязательно для транспортных средств категорий О  Запрещено для транспортных средств категорий М и N |
| Адаптивная система переднего освещения | | Белый | 2 | Факультативно для транспортных средств категорий М и N  Запрещено для транспортных средств категорий О |
| Фонарь угловой | | Белый | 2 | Факультативно для транспортных средств категорий М и N |
| Контурная маркировка | Боковая | Белая или желтая | Один или несколько элементов | Запрещено для транспортных средств категории М, О. |
| Задняя | | Красная или желтая |  | Факультативно для категорий М, М, N, N с технически допустимой максимальной массой до 7,5 тонн, О. Обязательно для категории N с технически допустимой максимальной массой 7,5 тонн и более, N (кроме седельных тягачей и шасси), О, О |

     Примечания:  
       
      Одно устройство обязательно и одно факультативно для транспортных средств категории М и транспортных средств других категорий с длиной, не превышающей 6 м. Два устройства обязательно для транспортных средств всех категорий кроме категории М и с длиной, превышающей 6 м.  
       
      Аварийная сигнализация представляет собой все одновременно мигающие указатели поворота.  
       
      Обязательна для транспортных средств с габаритной длиной более 6 м.  
       
      Обязательна для транспортных средств с габаритной шириной более 2,1 м.  
       
      За исключением транспортных средств категории N с открытым грузовым отделением или без кузова.  
       
      При совмещении с боковыми указателями поворота и боковыми габаритными фонарями.  
       
      При группировании, комбинировании или совмещении с задним габаритным, контурным огнями, задним противотуманным фонарем или сигналом торможения или если имеет отчасти общую светоизлучающую поверхность с задним светоотражающим устройством.  
       
      Количество фонарей освещения заднего регистрационного знака должно быть достаточным для освещения всей его поверхности  
       
      При группировании или наличии общей светоизлучающей поверхности с задним габаритным фонарем, задним контурным огнем, задним противотуманным фонарем, сигналом торможения или красным боковым габаритным фонарем.  
     

1.3.2. Никакой свет красного цвета не должен излучаться в направлении вперед, и никакой свет белого цвета, за исключением света от фонаря заднего хода, не должен излучаться в направлении назад. Данное требование не распространяется на устройства освещения, устанавливаемые для внутреннего освещения транспортного средства.

1.3.3. Включение и выключение передних и задних габаритных фонарей, контурных огней, если таковые имеются, боковых габаритных фонарей, если таковые имеются, и фонаря заднего государственного регистрационного знака должно осуществляться общим органом управления. Данное требование не применяется при использовании передних и задних габаритных фонарей, а также боковых габаритных фонарей в качестве стояночных огней.

1.3.4. Включение фар дальнего и ближнего света и передних противотуманных фар должно осуществляться только в том случае, если включены также огни, упоминаемые в пункте 1.3.3. Данное требование не применяется к фарам дальнего и ближнего света, когда мигание этих фар применяется для подачи кратковременных предупреждающих световых сигналов.

1.3.5. Обязательно наличие работоспособных, видимых водителем контрольных световых сигналов включения для фар дальнего света, передних противотуманных фар, указателей поворота, передних и задних габаритных огней, задних противотуманных фонарей. Требования данного подпункта в отношении передних и задних габаритных огней считаются выполненными, если одновременно с ними включается освещение комбинации приборов.

1.3.6. Допускается одновременное, либо попарное включение фар дальнего света. При переключении дальнего света на ближний все фары дальнего света должны выключаться одновременно.

1.3.7. Адаптивные системы переднего освещения, выполняющие функцию ближнего света, независимо от используемого источника света, фары ближнего света с источниками света класса LED, а также фары ближнего света и противотуманные с источниками света любого класса, имеющими номинальный световой поток более 2000 люмен, должны быть оснащены автоматическим корректирующим устройством регулировки угла наклона фар.  
       
     Фары ближнего света, имеющие источники света с номинальным световым потоком более 2000 люмен, должны быть оснащены работоспособным устройством фароочистки.  
       
     Примечание: Сменные газоразрядные источники света категорий D1R, D2R, D3R, D4R, D1S, D2S, D3S, D4S и галогенные лампы накаливания категорий H9, H9B, HIR1 имеют номинальный световой поток более 2000 люмен.

1.3.8. Маркировка фар дальнего и ближнего света и противотуманных и классы установленных в них источников света должны соответствовать. В том случае, когда обнаружено внесение изменений в конструкцию фар, включая изменение источников света в фарах, применяются положения раздела 9 [приложения N 9](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту.

1.3.9. Требования к размещению фар ближнего света:  
       
     По высоте: над опорной поверхностью - минимум 500 мм, максимум 1200 мм. Для транспортных средств категории NG максимальная высота может быть увеличена до 1500 мм.

1.3.10. Требования к размещению передних противотуманных фар (кроме транспортных средств категорий L-L, L):

1.3.10.1. По ширине: та точка видимой поверхности в направлении исходной оси, которая в наибольшей степени удалена от средней продольной плоскости транспортного средства, должна находиться на расстоянии не более 400 мм от края габаритной ширины транспортного средства.

1.3.10.2. По высоте: минимум: не менее 250 мм над поверхностью земли; максимум: для транспортных средств категории M и N не более 800 мм над опорной поверхностью; для всех других категорий транспортных средств максимальная высота не предусмотрена.

1.3.10.3. Ни одна из точек на видимой поверхности не должна находиться выше наиболее высокой точки видимой поверхности фары ближнего света.

1.3.11. Требования к размещению указателей поворота и аварийной сигнализации:  
       
     Если установлены факультативные указатели поворота, то они должны располагаться симметрично и находиться на как можно большем расстоянии по вертикали, которое допускается контуром кузова, но не менее чем 600 мм над обязательными огнями.

1.3.12. Требования к размещению сигналов торможения:

1.3.12.1. По ширине: для транспортных средств категорий M, N, L, L-L: та точка видимой поверхности в направлении исходной оси, которая в наибольшей степени удалена от средней продольной плоскости транспортного средства, должна находиться на расстоянии не более 400 мм от края габаритной ширины транспортного средства;  
       
     для транспортных средств категорий L, L-L в случае установки одного сигнала торможения, его исходная ось должна лежать в средней продольной плоскости транспортного средства, для транспортных средств категории L - если устанавливается третий сигнал торможения, то он должен быть установлен симметрично сигналу торможения, установленному на мотоцикле относительно средней продольной плоскости мотоцикла;  
       
     для всех других категорий транспортных средств та точка видимой поверхности в направлении исходной оси, которая в наименьшей степени удалена от средней продольной плоскости транспортного средства, должна находиться на расстоянии не менее 600 мм от края габаритной ширины транспортного средства. Это расстояние может быть уменьшено до 400 мм, если габаритная ширина транспортного средства составляет менее 1300 мм.

1.3.12.2. По высоте: над опорной поверхностью в пределах от 350 мм до 1500 мм (максимум 2100 мм, если соблюдение указанного требования невозможно из-за формы кузова, если факультативные огни не установлены). Если факультативные огни установлены, то они должны располагаться симметрично на как можно большем расстоянии по вертикали, которое допускается контуром кузова, но не менее чем 600 мм над обязательными огнями (кроме транспортных средств категорий L).  
       
     Для транспортных средств категорий L-L, L-L - не менее 250 мм и не более 1500 мм над опорной поверхностью;  
       
     для транспортных средств категории L - не менее 250 мм, не более 1200 мм над опорной поверхностью.

1.3.12.3. Дополнительные сигналы торможения должны быть установлены не более 150 мм от нижнего края внешней поверхности или покрытия заднего стекла, и не менее 850 мм от уровня опорной поверхности.

1.3.12.4. Допускается смещение оптического центра дополнительного сигнала торможения влево или вправо от средней продольной плоскости на расстояние не более 150 мм, либо установка двух дополнительных сигналов торможения, которые в этом случае должны находиться как можно ближе к средней продольной плоскости, по одному устройству с каждой стороны этой плоскости.

1.3.13. Требования к размещению задних противотуманных фонарей:

1.3.13.1. По ширине: если имеется только один задний противотуманный фонарь, то он должен находиться с левой стороны от средней продольной плоскости транспортного средства по отношению к направлению движения, либо на этой плоскости.

1.3.13.2. По высоте над опорной поверхностью - минимум 250 мм, максимум - 1000 мм. Для транспортных средств категории NG максимальная высота может быть увеличена до 1200 мм.  
     

1.4. Дополнительные требования к общей безопасности пассажирских транспортных средств категорий М и М

1.4. Дополнительные требования к общей безопасности пассажирских транспортных средств категорий М и М

     Примечания:

1. Все проверки и измерения производятся на снаряженном транспортном средстве в обычном рабочем состоянии, находящемся на ровной горизонтальной поверхности. Если транспортное средство оснащено системой опускания пола, то она должна быть отрегулирована таким образом, чтобы транспортное средство находилось на уровне своей обычной высоты движения.

2. В отношении транспортных средств, не предназначенных для коммерческого использования, специализированных пассажирских транспортных средств, автобусов категорий МG и МG, автобусов для ритуальных услуг, а также транспортных средств категорий М и М повышенной комфортности с уменьшенным числом посадочных мест требования подпунктов 1.4,5, 1.4.6.2-1.4.6.3, 1.4.7, 1.4.19, 1.4.20, 1.4.21.1-1.4.21.2, 1.4.21.3.2-1.4.21.3.4 настоящего приложения не применяются.

1.4.1. Противопожарная защита.

1.4.1.1. В моторном отделении не допускается использование никакого легковоспламеняющегося звукоизоляционного материала либо материала, абсорбирующего топливо, смазочное масло или другое горючее вещество, если он не покрыт герметичным слоем.

1.4.1.2. Должны быть предусмотрены меры предосторожности против накопления топлива, смазочного масла или любого другого горючего вещества в любом месте моторного отделения за счет соответствующих конструктивных особенностей или посредством создания дренажных отверстий.

1.4.1.3. Между моторным отделением или любым другим источником тепла (таким, как устройство, предназначенное для поглощения энергии, освобождаемой при движении транспортного средства по длинному спуску, например замедлитель, или устройство для отопления салона, кроме любых устройств, обогреваемых жидкостью системы охлаждения двигателя) и остальной частью транспортного средства должна размещаться перегородка из жаропрочного материала. Все крепежные приспособления, зажимы, прокладки т.д., используемые для перегородки, должны быть огнестойкими.

1.4.1.4. Наличие каких-либо воспламеняющихся материалов в пределах 100 мм от системы выпуска либо других существенных источников тепла должно допускаться лишь в том случае, если эти материалы надлежащим образом защищены. Для предотвращения попадания смазки или соприкосновения других воспламеняющихся материалов с выхлопной системой или другими существенными источниками тепла должна быть обеспечена соответствующая защита. Для целей настоящего пункта воспламеняющимся материалом считается материал, который не предназначен для того, чтобы выдерживать высокие температуры, которые возможны в месте его использования.

1.4.1.5. (не применяется к двухэтажным транспортным средствам). Должно быть предусмотрено место для установки одного или нескольких огнетушителей, один из которых должен находиться поблизости от сиденья водителя. В случае помещения огнетушителей в запирающийся ящик либо за легко разбиваемое стекло должны быть четко обозначены места их хранения и обеспечена возможность их беспрепятственного извлечения в аварийной ситуации.

1.4.2. Электрооборудование и электропроводка

1.4.2.1. Все провода должны быть надежно изолированы, и вся электропроводка и электрооборудование должны выдерживать воздействие температуры и влажности, которым они подвергаются. Все провода должны быть надежно защищены и прочно прикреплены, чтобы исключалась возможность их обрыва, перетирания или износа.

1.4.2.2. Все электрические кабели должны быть расположены таким образом, чтобы никакая часть не соприкасалась ни с каким топливопроводом или любой другой деталью системы выпуска и не подвергалась чрезмерному нагреву, если не предусмотрено надлежащей специальной изоляции и защиты.

1.4.3. Аккумуляторные батареи

1.4.3.1. Все аккумуляторные батареи должны быть хорошо закреплены и легкодоступны.

1.4.3.2. Отделение, в котором размещаются аккумуляторные батареи, должно быть отделено от пассажирского салона и отделения водителя и надлежащим образом вентилироваться наружным воздухом.

1.4.3.3. Полюса аккумуляторной батареи должны быть защищены от опасности короткого замыкания.

1.4.4. Аптечки первой помощи (автомобильные):  
       
     Должно быть предусмотрено место для установки одной или нескольких аптечек первой помощи (автомобильных). Аптечки могут предохраняться от кражи или вандализма (например, посредством помещения их в запирающийся ящик либо за легко разбиваемое стекло) при условии четкого обозначения мест хранения этих предметов и обеспечения средств для их беспрепятственного извлечения в аварийной ситуации.

1.4.5. Число выходов (не применяется к двухэтажным транспортным средствам)

1.4.5.1. Минимальное число дверей в транспортном средстве должно быть две: либо две служебных двери, либо одна служебная дверь и одна запасная дверь. Минимальное число служебных дверей должно соответствовать таблице 1.3.  
     

Таблица 1.3

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |
| Число пассажиров | Число служебных дверей | | |
|  | Класс I и А | Класс II | Класс III и В |
| 9-45 | 1 | 1 | 1 |
| 46-70 | 2 | 1 | 1 |
| 71-100 | 3 | 2 | 1 |
| > 100 | 4 | 3 | 1 |

1.4.5.2. Минимальное число служебных дверей в каждой жесткой секции сочлененного транспортного средства должно равняться одному; исключение составляет передняя секция сочлененного автобуса класса I, где минимальное число дверей должно равняться двум. Служебные двери, оборудованные механизированной системой привода, не должны рассматриваться в качестве запасных дверей, если их нельзя легко открывать вручную.

1.4.5.3. Минимальное число выходов должно быть таким, чтобы общее число выходов в обособленном отделении соответствовало таблице 1.4. Аварийные люки могут рассматриваться лишь в качестве одного из вышеуказанных аварийных выходов.  
     

Таблица 1.4

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| Число пассажиров и членов экипажа, которые могут находиться в каждом отделении | Минимальное общее число выходов |
| 1-8 | 2 |
| 9-16 | 3 |
| 17-30 | 4 |
| 31-45 | 5 |
| 46-60 | 6 |
| 61-75 | 7 |
| 76-90 | 8 |
| 91-110 | 9 |
| 111-130 | 10 |
| более 130 | 11 |

1.4.5.4. Для целей определения минимального числа и расположения выходов каждую жесткую секцию сочлененного транспортного средства следует рассматривать в качестве отдельного транспортного средства. Для целей определения числа запасных выходов туалет и кухня не считаются обособленными отделениями. Число пассажиров должно определяться для каждой жесткой секции.

1.4.5.5. Двойная служебная дверь рассматривается в качестве двух дверей, а двойное или комбинированное окно как два запасных окна.

1.4.5.6. Если отделение водителя не соединено с пассажирским салоном с помощью прохода, должны соблюдаться следующие условия:

1.4.5.6.1. Отделение водителя должно быть оснащено двумя выходами, которые не должны быть расположены на одной и той же боковой стенке; если одним из выходов является окно, то оно должно удовлетворять требованиям, предъявляемым к запасным окнам и изложенным в пунктах 1.4.7.1 и 1.4.12.

1.4.5.6.2. Сбоку от водителя допускается установка одного или двух сидений для дополнительных пассажиров; в этом случае выходами являются двери. Водительская дверь рассматривается в качестве запасной двери для лиц, занимающих вышеуказанные сиденья, при условии, что водительское сиденье, рулевое колесо, кожух двигателя, рычаг переключения передач, рычаг ручного тормоза и т.п. не затрудняют выход. Дверь, предусмотренная для вышеупомянутых лиц, считается в качестве запасной двери для водителя.

1.4.5.7. Если к отделению водителя и любым местам, расположенным рядом с ним, обеспечивается доступ из остальной части пассажирского салона за счет соответствующего прохода, внешний выход из отделения водителя не требуется.  
       
     Этот случай не исключает наличия двери или другого барьера между сиденьем водителя и пассажирским салоном при условии, что этот барьер может быть быстро снят водителем в аварийной ситуации. Водительская дверь в отделении, закрытом таким барьером, не рассматривается в качестве выхода для пассажиров.

1.4.5.8. Помимо запасных дверей и окон в транспортных средствах классов II, III и В должны иметься аварийные люки. Ими также могут оборудоваться транспортные средства классов I и А. Минимальное число люков должно соответствовать таблице 1.5.  
     

Таблица 1.5

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| Число пассажиров | Число люков |
| не более 50 | 1 |
| более 50 | 2 |

1.4.6. Расположение выходов (не применяется к двухэтажным транспортным средствам)  
       
     Примечание:  
       
     Транспортные средства вместимостью не более 22 пассажиров могут отвечать либо требованиям пункта 1.4.6, либо требованиям пункта 1.4.21.  
       
     

1.4.6.1. Служебная дверь (служебные двери) должна (должны) располагаться с правой стороны транспортного средства, причем, в случае двух и более дверей, как минимум одна из них должна находиться в передней половине транспортного средства. Это не исключает наличия двери в задней торцевой части транспортного средства, предназначенной для использования пассажирами в инвалидных колясках.

1.4.6.2. По крайней мере, один аварийный выход должен быть расположен соответственно в задней или в передней торцевой части транспортного средства. Для транспортных средств класса I и для транспортных средств, в которых задняя часть полностью обособлена от пассажирского салона, это предписание считается выполненным, если установлен аварийный люк.

1.4.6.3. При наличии аварийных люков они должны размещаться следующим образом: если имеется только один люк, то он должен устанавливаться в средней трети транспортного средства; если имеется два люка, то расстояние между ближайшими краями отверстий, измеренное по линии, параллельной продольной оси транспортного средства, должно быть не менее 2 метров.

1.4.7. Минимальные размеры выходов

1.4.7.1. Для выходов различных типов должны соблюдаться минимальные размеры, приведенные в таблице 1.6.  
     

Таблица 1.6

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | Класс I | Класс II и III | Примечания |
|  |  | Высота (мм) | | 1800 | 1650 | - |
| Служебная дверь | Дверной проем | Ширина (мм) | | одинарная дверь: 650 двойная дверь: 1200 | | Этот размер может быть сокращен на 100 мм, если измерение производится на уровне поручней |
| Запасная |  | Высота (мм) | | 1250 | | - |
| дверь |  | Ширина (мм) | | 550 | |  |
| Запасное окно | Площадь (кв.мм) | | | 400000 | | В это отверстие должен вписываться прямоугольник 500 х 700 мм |
|  |  | |  | Класс I | Класс II и III | Примечания |
| Запасное окно, расположенное в задней торцевой части транспортного средства, если заводом-изготовителем не предусматривается запасного окна с вышеуказанными минимальными размерами. | | | | В проем запасного окна должен вписываться прямоугольник высотой 350 мм и шириной 1550 мм. Углы этого прямоугольника могут быть закруглены, причем радиус кривизны не должен превышать 250 мм. | | |
| Аварийный люк | Проем люка | | Площадь (кв.мм) | 400000 | | В это отверстие должен вписываться прямоугольник размерами 500 х 700 мм |

1.4.8. Технические требования ко всем служебным дверям

1.4.8.1. Каждая служебная дверь должна легко открываться изнутри и снаружи транспортного средства, когда транспортное средство находится в неподвижном состоянии (данное условие не является обязательным для движущегося транспортного средства). Однако это требование не должно толковаться как исключающее возможность запирания дверей снаружи при условии, что эту дверь всегда можно открыть изнутри.

1.4.8.2. Каждая открываемая и закрываемая вручную одинарная служебная дверь, навешиваемая на петлях или шарнирах, должна устанавливаться таким образом, чтобы при ее соприкосновении в открытом положении с неподвижным объектом во время движения транспортного средства вперед она перемещалась в сторону закрывания. Если открываемая и закрываемая вручную служебная дверь оборудована английским замком, то он должен быть двухпозиционного типа.

1.4.8.3. На внутренней стороне служебной двери не должно иметься никаких устройств, предназначенных для закрывания внутренних ступенек, когда дверь находится в закрытом положении. Это не исключает наличия в нише ступенек, когда дверь находится в закрытом положении, механизма управления дверью и другого оборудования, смонтированного на внутренней стороне двери и не являющегося частью пола, на которой можно стоять. Этот механизм и оборудование не должны представлять опасности для пассажиров.

1.4.8.4. Если прямой обзор является недостаточным, необходимо устанавливать оптические или другие устройства, позволяющие водителю со своего места видеть пассажиров, находящихся в непосредственной близости снаружи от каждой служебной двери, не являющейся автоматической. В случае служебной двери в задней торцевой части транспортного средства вместимостью не более 22 пассажиров это требование считается выполненным, если водитель способен обнаружить присутствие объекта высотой 1,3 м, находящегося на расстоянии 1 м позади транспортного средства.

1.4.8.5. Если служебная дверь прилегает к двери туалета или другого внутреннего отделения, то такая служебная дверь должна быть оборудована устройством, предотвращающим ее непреднамеренное открывание. Однако это предписание не должно применяться, если служебная дверь закрывается автоматически при движении транспортного средства со скоростью более 5 км/ч.

1.4.9. Дополнительные технические требования к автоматическим служебным дверям  
       
     Механизмы открывания каждой автоматической служебной двери должны приводиться в действие и отключаться только водителем с его сиденья. Приведение в действие и отключение может быть либо прямым, при помощи выключателя, либо косвенным, например, путем открывания и закрывания передней служебной двери.

1.4.10. Закрывание автоматических служебных дверей

1.4.10.1. После того как автоматическая служебная дверь открылась, она должна закрыться вновь автоматически по истечении определенного периода времени. Если в течение этого периода времени в транспортное средство входит или из него выходит пассажир, приспособление безопасности (например, контактная панель в полу, световой барьер, проход в одном направлении) должно обеспечивать достаточный интервал времени до закрывания двери.

1.4.10.2. Если пассажир входит в транспортное средство или выходит из него во время закрывания двери, процесс закрывания должен прерываться автоматически и дверь должна возвращаться в открытое положение.

1.4.10.3. После отключения водителем механизмов открывания автоматической служебной двери открытые двери должны закрыться в соответствии с пунктами 1.4.10.1 и 1.4.10.2.

1.4.11. Требования к запасным дверям

1.4.11.1. Запасные двери должны легко открываться изнутри и снаружи, когда транспортное средство находится в неподвижном состоянии. Однако это требование не должно толковаться как исключающее возможность запирания двери снаружи при условии, что она всегда может быть открыта изнутри при помощи обычного механизма открывания двери.

1.4.11.2. Запасные двери, используемые в качестве таковых, не должны иметь механического привода, кроме тех случаев, когда после приведения в действие и возвращения в обычное положение механизма управления, двери не закрываются вновь, пока водитель не включит механизм их закрывания. Они также не должны быть раздвижного типа, кроме как на транспортных средствах вместимостью не более 22 пассажиров.

1.4.11.3. Навесные запасные двери, установленные на боковой части транспортного средства, должны навешиваться передней частью и открываться наружу. Ремни, ограничивающие открывание двери, цепочки или другие ограничивающие устройства допускаются, если они не препятствуют свободному открыванию дверей на угол не менее 100° и позволяют им оставаться в этом положении. Если имеются достаточные средства для обеспечения свободного доступа к запасной двери, требование в отношении минимального угла 100° не применяется.

1.4.11.4. Запасные двери должны быть оборудованы устройством, предотвращающим их непреднамеренное открывание. Однако это требование не применяется, если запасная дверь закрывается автоматически при движении транспортного средства со скоростью более 5 км/ч.

1.4.11.5. Все запасные двери должны быть оснащены звуковым устройством, предупреждающим водителя о том, что они закрыты неплотно. Предупреждающее устройство должно приводиться в действие движением фиксатора или рукоятки двери, а не движением самой двери.

1.4.12. Требования к запасным окнам

1.4.12.1. Любое навесное или откидное запасное окно должно открываться наружу.

1.4.12.2. Любое запасное окно должно:

1.4.12.2.1. Либо легко и быстро открываться изнутри и снаружи транспортного средства при помощи соответствующего приспособления,

1.4.12.2.2. Либо иметь легко разбиваемое предохранительное стекло. Последнее положение исключает возможность использования слоистого стекла или стекла, изготовленного из пластического материала. Вблизи каждого запасного окна должно быть установлено приспособление, легко доступное для лиц, находящихся в транспортном средстве, с тем, чтобы можно было разбить каждое окно.

1.4.12.3. Каждое запасное окно, которое может быть заперто снаружи, должно быть сконструировано таким образом, чтобы его в любое время можно было открыть изнутри транспортного средства.

1.4.12.4. Запасное навесное окно с петлями, установленными горизонтально в верхней кромке, должно быть оборудовано соответствующим механизмом для его удержания в полностью открытом положении. Каждое навесное аварийное окно должно открываться и закрываться таким образом, чтобы не препятствовать свободному доступу внутрь транспортного средства или выхода из него.

1.4.13. Требования к аварийным люкам

1.4.13.1. Каждый аварийный люк должен открываться и закрываться таким образом, чтобы не препятствовать свободному доступу внутрь транспортного средства или выхода из него.

1.4.13.2. Запасные люки в крыше должны быть откидными, навесными или изготовленными из легко разбиваемого предохранительного стекла.  
       
     Запасные люки в полу должны быть защищены от непроизвольного срабатывания. Однако данное требование не применяется, если люк в полу запирается автоматически при движении транспортного средства со скоростью более 5 км/ч.

1.4.13.3. Люки откидного типа не должны полностью отделяться от транспортного средства при открывании, чтобы люк не представлял никакой опасности для других участников дорожного движения. Откидные люки в полу должны открываться только внутрь пассажирского салона.

1.4.13.4. Аварийные люки должны легко открываться или сниматься как изнутри, так и снаружи. В случае легко разбиваемого люка поблизости от него должно быть установлено устройство, легко доступное для лиц, находящихся в транспортном средстве, с тем чтобы люк можно было разбить.

1.4.14. Надписи

1.4.14.1. Изнутри и снаружи транспортного средства каждый запасной выход должен обозначаться надписью "Запасной выход", дополненной при необходимости соответствующим международным обозначением. Надпись выполняется на русском языке и может дублироваться государственном языке государства - члена Таможенного союза.

1.4.14.2. Механизмы аварийного управления служебными дверями и всеми запасными выходами изнутри и снаружи транспортного средства должны обозначаться как таковые соответствующим знаком или четкой надписью на русском языке, которая может дублироваться на государственном языке государства - члена Таможенного союза.

1.4.14.3. На каждом механизме аварийного управления запасными выходами или около каждого из них должны иметься четкие инструкции о пользовании ими на русском языке, которые могут дублироваться на государственном языке государства - члена Таможенного союза.

1.4.15. Внутренняя планировка

1.4.15.1. Внутренняя планировка должна обеспечивать доступ пассажиров к служебным дверям, запасным дверям, запасным окнам, аварийным люкам в крыше, аварийным люкам в полу.

1.4.15.2. Пол проходов, обеспечивающих доступ, должен иметь препятствующую скольжению поверхность.

1.4.16. Связь с водителем.  
       
     На транспортных средствах классов I, II и А должны быть предусмотрены устройства, позволяющие пассажирам передавать водителю сигнал для остановки транспортного средства. Элементы управления всеми такими устройствами связи должны иметь выступающие кнопки, которые на транспортных средствах классов I и А должны находиться на высоте не более 1200 мм от уровня пола и иметь контрастную расцветку. Эти элементы управления должны быть распределены равномерно по всему транспортному средству.

1.4.17. Электрический свет внутри салона должен обеспечивать искусственное внутреннее освещение:

1.4.17.1. Всех пассажирских салонов, отделений экипажа, туалетов и поворотной секции сочлененного транспортного средства;

1.4.17.2. Всех ступенек;

1.4.17.3. Подходов ко всем выходам и зоны, прилегающей к служебной двери (служебным дверям);

1.4.17.4. Внутренних обозначений и надписей и внутренних механизмов управления всеми выходами;

1.4.17.5. Всех мест, где имеются какие-либо препятствия.

1.4.18. Поворотная секция сочлененных транспортных средств:

1.4.18.1. Если сочлененное транспортное средство в снаряженном состоянии стоит на ровной горизонтальной поверхности, то между полом любой из его жестких секций и полом вращающейся площадки или элемента, который ее заменяет, не должно быть неприкрытого зазора, ширина которого превышала бы:

1.4.18.1.1. 10 мм, когда все колеса транспортного средства расположены на одной плоскости, или

1.4.18.1.2. 20 мм, когда колеса смежной с поворотной секцией оси находятся на поверхности, расположенной на 150 мм выше поверхности, на которую опираются колеса остальных осей.

1.4.18.2. Перепад между уровнем пола жестких секций и уровнем пола вращающейся площадки, измеренный в месте соединения, не должен превышать:

1.4.18.2.1. 20 мм при условиях, описанных выше в пункте 1.4.18.1.1, или

1.4.18.2.2. 30 мм при условиях, описанных выше в пункте 1.4.18.1.2.

1.4.18.3. На сочлененных транспортных средствах должны быть предусмотрены средства, препятствующие доступу пассажиров в любой участок поворотной секции, где:

1.4.18.3.1. В полу имеется неприкрытый зазор, величина которого не соответствует предписаниям пункта 1.4.18.1.1;

1.4.18.3.2. Пол не выдерживает массы пассажиров.

1.4.19. Поручни и опоры для рук

1.4.19.1. Сечение поручней и опор для рук должно быть таким, чтобы пассажир мог легко ухватиться за них и крепко держаться. Длина любого поручня должна быть не менее 100 мм, чтобы на нем могла поместиться кисть руки.

1.4.19.2. Свободное пространство между поручнями или опорами для рук и смежной частью потолка или стенок транспортного средства должно быть не менее 40 мм. Однако в случае дверного поручня или поручня у сиденья или в обеспечивающем доступ проходе транспортного средства класса II, III или В допускается минимальное свободное пространство в 35 мм.

1.4.19.3. Поверхности каждого поручня, опоры для рук или стойки должны иметь контрастную окраску и быть нескользкими.

1.4.19.4. Поручни и опоры для рук у служебных дверей.  
       
     Дверные проемы должны оборудоваться поручнями и/или опорами для рук с обеих сторон. Для двойных дверей это предписание может считаться выполненным, если установлена одна центральная стойка или поручень.

1.4.20. Ограждение проемов для ступенек  
       
     Если сидящий пассажир может быть выброшен вперед в проем для ступенек в результате резкого торможения, то должно быть предусмотрено соответствующее ограждение. Это ограждение должно устанавливаться на высоте не менее 800 мм от пола, где находятся ноги пассажира, и простираться от стенки транспортного средства внутрь салона не менее чем на 100 мм за продольную осевую линию того места для сидения, где пассажир подвергается опасности, или до подъема первой ступеньки, причем берется меньшее из этих двух расстояний.

1.4.21. Специальные требования к транспортным средствам вместимостью не более 22 пассажиров

1.4.21.1. Минимальные размеры выходов  
       
     Для выходов различных типов должны соблюдаться размеры, указанные в таблице 1.7.

1.4.21.2. Транспортное средство вместимостью не более 22 пассажиров должно отвечать требованиям таблицы 1.7 настоящего приложения в отношении запасных окон и аварийных люков и минимальным требованиям для служебных дверей и запасных дверей, приведенным в таблице 1.8.  
     

Таблица 1.7

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
| Проем | Размеры | Примечания |
| Служебная дверь | Высота входа: Класс А 1650 мм В 1500 мм | Высота проема служебной двери измеряется как вертикальное расстояние по вертикальной плоскости горизонтальных проекций средней точки дверного проема и верхней поверхности нижней ступеньки. |
|  | Высота проема | Высота проема служебной двери должна соответствовать табл.1.6. Верхние углы могут быть закруглены, причем радиус закругления должен составлять не более 150 мм. |
|  | Ширина: Одинарная дверь: 650 мм Двойная дверь: 1200 мм | Для транспортных средств класса В, в которых высота проема служебной двери составляет 1400-1500 мм, минимальная ширина проема одинарной двери должна составлять 750 мм. Для всех транспортных средств ширина любой служебной двери может быть уменьшена на 100 мм, если измерение производится на уровне поручней, и на 250 мм, когда это требуется в случае выступающих надколесных дуг, механизма включения автоматического или дистанционного управления дверьми либо наклона ветрового стекла. |
| Запасная дверь | Высота: 1250 мм Ширина: 550 мм | Ширина может быть уменьшена до 300 мм, если это требуется в случае выступающих надколесных дуг, при условии, что ширина составляет 550 мм на минимальной высоте в 400 мм над самой низкой частью дверного проема. Верхние углы могут быть закруглены, причем радиус закругления не должен превышать 150 мм. |
| Запасное окно | Площадь проема: 4000 кв.см | В это отверстие должен вписываться прямоугольник размерами 500 мм на 700 мм. |

       
Таблица 1.8

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
| Проем | Размеры | Примечания |
| Служебная дверь | Высота проема: 1110 мм | Этот размер может быть уменьшен, если радиус закругления в углах проема не превышает 150 мм. |
|  | Ширина: Одинарная дверь: 650 мм Двойная дверь: 1200 мм | Этот размер может быть уменьшен, если радиус закругления в углах проема не превышает 150 мм. Ширина может быть уменьшена на 100 мм, если измерение производится на уровне поручней, и 250 мм, если это требуется в случае выступающих надколесных дуг, механизма включения автоматического или дистанционного управления дверями либо наклона ветрового стекла. |
| Запасная дверь | Высота: 1000 мм Ширина: 550 мм | Ширина может быть уменьшена до 300 мм, если это требуется в случае выступающих надколесных дуг, при условии, что ширина составляет 550 мм на минимальной высоте в 400 мм над самой низкой частью дверного проема. Верхние углы могут быть закруглены, причем радиус закругления не должен превышать 150 мм. |

1.4.21.3. Расположение выходов:

1.4.21.3.1. Служебная дверь (служебные двери) должна (должны) располагаться с правой стороны транспортного средства или в задней торцевой части транспортного средства.

1.4.21.3.2. Выходы должны располагаться таким образом, чтобы с каждой стороны транспортного средства имелся, по крайней мере, один выход.

1.4.21.3.3. В передней половине и задней половине пространства для пассажиров должно быть предусмотрено, по крайней мере, по одному выходу.

1.4.21.3.4. При отсутствии аварийного люка, по крайней мере, один выход должен быть предусмотрен либо в задней торцевой части, либо в передней торцевой части транспортного средства.

1.4.22. Особые требования к двухэтажным транспортным средствам

1.4.22.1. Должно быть предусмотрено место для установки двух огнетушителей, один из которых должен находиться поблизости от сиденья водителя, а другой - на верхнем этаже.

1.4.22.2. Число выходов:

1.4.22.2.1. На нижнем этаже каждого двухэтажного транспортного средства должно быть предусмотрено две двери. Минимальное число служебных дверей должно соответствовать указанному в таблице 1.9.  
     

Таблица 1.9

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |
| Число пассажиров | Число служебных дверей в двухэтажном транспортном средстве | | |
|  | Классы I и A | Класс II | Классы III и B |
| 9-45 | 1 | 1 | 1 |
| 46-70 | 2 | 1 | 1 |
| 71-100 | 2 | 2 | 1 |
| более 100 | 4 | 3 | 1 |

1.4.22.2.2. Минимальное число запасных выходов должно быть таким, чтобы общее число выходов соответствовало указанным в таблице 1.4 значениям, причем число выходов для каждого отдельного этажа и каждого обособленного отделения определяется по отдельности. Для целей определения числа запасных выходов туалет и кухня не считаются обособленными отделениями. Аварийные люки могут рассматриваться лишь в качестве одного из вышеуказанных запасных выходов.

1.4.22.2.3. Помимо запасных дверей и окон в крыше верхнего этажа транспортных средств класса II и класса III должны иметься аварийные люки. Ими также могут оборудоваться транспортные средства класса I. В таком случае минимальное число люков должно соответствовать указанному в таблице 1.5, при условии, что указанное число пассажиров располагается на верхнем этаже.

1.4.22.2.4. Каждая междуэтажная лестница рассматривается в качестве выхода с верхнего этажа.

1.4.22.2.5. Все лица, размещенные на нижнем этаже, в аварийной ситуации должны иметь возможность покинуть транспортное средство без необходимости входа на верхний этаж.

1.4.22.2.6. Основной проход на верхнем этаже должен быть соединен с проходом к служебной двери или с основным проходом на нижнем этаже с помощью одной или нескольких междуэтажных лестниц, находящихся на расстоянии менее 3 м от служебной двери:

1.4.22.2.6.1. В транспортных средствах класса I и класса II должны иметься две лестницы или, по крайней мере, одна лестница, ведущая к нижнему проходу, и одна лестница, ведущая к аварийному выходу, если на верхнем этаже перевозится более 50 пассажиров;

1.4.22.2.6.2. В транспортных средствах класса III должно иметься две лестницы или, по крайней мере, одна лестница, ведущая к нижнему проходу, и одна лестница, ведущая к аварийному выходу, если на верхнем этаже перевозится более 30 пассажиров.

1.4.22.3. Расположение выходов:

1.4.22.3.1. Выходы на каждом этаже должны располагаться таким образом, чтобы их число с обеих сторон транспортного средства было практически одинаковым.

1.4.22.3.2. На верхнем этаже, по крайней мере, один аварийный выход должен быть расположен соответственно либо в задней, либо в передней торцевой части транспортного средства.

1.4.22.4. Поручни и опоры для междуэтажных лестниц:  
       
     Все междуэтажные лестницы с обеих сторон должны оснащаться поручнями или опорами для рук, которые устанавливаются на высоте 800-1110 мм от поверхности каждой ступеньки.

1.4.22.5. Ограждение проемов для ступенек и неогражденные сиденья

1.4.22.5.1. На верхнем этаже двухэтажного транспортного средства проем междуэтажной лестницы должен предохраняться ограждением высотой не менее 800 мм от пола. Нижний край ограждения должен находиться на высоте не более 100 мм от пола.

1.4.22.5.2. Ветровое стекло перед пассажирами, занимающими передние места на верхнем этаже, должно оснащаться ограждением из набивочного материала. Верхний край этого ограждения должен располагаться вертикально на высоте 800-900 мм от пола, где находятся ноги пассажира.

1.4.22.5.3. Подъем каждой ступеньки и лестницы должен быть закрыт.

1.4.23. Требования к дополнительной маркировке для транспортных средств категорий М и М.

1.4.23.1. Транспортные средства категорий М и М должны иметь четкую маркировку, хорошо видимую изнутри и нанесенную вблизи передней двери в виде букв или пиктограмм высотой не менее 15 мм и цифр высотой не менее 25 мм, на которой должны быть указаны:

1.4.23.1.1. Максимальное число сидящих пассажиров, которое может перевозиться в транспортном средстве;

1.4.23.1.2. В соответствующем случае - максимальное число стоящих пассажиров, которое может перевозиться в транспортном средстве;

1.4.23.2. В случае если конструкция транспортного средства позволяет изменять число мест для сидения, пространство, предназначенное для стоящих пассажиров, или число перевозимых инвалидных колясок, то требование пункта 1.4.23.1 применяется в отношении каждой компоновки с максимальным числом мест для сидения и с соответствующим числом инвалидных колясок и стоящих пассажиров.  
     

2. Требования к активной безопасности

2.1. Требования к тормозным системам

2.1.1. Транспортное средство оснащается тормозными системами, способными выполнять следующие функции торможения:

2.1.1.1. Рабочая тормозная система:

2.1.1.1.1. Действует на все колеса от одного органа управления (кроме транспортных средств категорий L-L);

2.1.1.1.2. При воздействии водителя на орган управления со своего сиденья, при расположении обеих рук водителя на органе рулевого управления - замедляет движение транспортного средства вплоть до полной остановки как при движении вперед, так и задним ходом.

2.1.1.2. Запасная тормозная система способна:

2.1.1.2.1. Для транспортных средств с четырьмя и более колесами - воздействовать на тормозные механизмы посредством, по крайней мере, половины двухконтурной рабочей тормозной системы, по крайней мере, на два колеса (на каждой из сторон транспортного средства) в случае отказа в рабочей тормозной системы или усилителя тормозной системы;

2.1.1.2.2. Для транспортных средств с тремя колесами - воздействовать на тормозные механизмы посредством одного из контуров системы с разделенными контурами или посредством воздействия водителя, сидящего на своем сиденье, по крайней мере, с одной рукой на рулевом колесе, на орган управления стояночным тормозом.

2.1.1.3. Стояночная тормозная система:

2.1.1.3.1. Затормаживает все колеса, по крайней мере, одной из осей;

2.1.1.3.2. Имеет орган управления, который, будучи приведенным в действие, способен сохранять заторможенное состояние транспортного средства только механическим путем.

2.1.2. Тормозные силы на колесах не должны возникать, если органы управления тормозными системами не задействованы.

2.1.3. Действие рабочей и запасной тормозных систем обеспечивает плавное, адекватное уменьшение или увеличение тормозных сил (замедление транспортного средства) при уменьшении или увеличении, соответственно, усилия воздействия на орган управления тормозной системой.

2.1.4. У транспортных средств, имеющих четыре колеса и более, гидравлическая тормозная система оборудуется красным сигнальным индикатором, который включается по сигналу от датчика давления, информирующему о неисправности любой части гидравлической тормозной системы, связанной с утечкой тормозной жидкости.

2.1.5. Органы управления и контроля.

2.1.5.1. Рабочая тормозная система:

2.1.5.1.1. Применяется ножной орган управления (педаль), который перемещается без помех, при нахождении ноги в естественном положении.  
       
     Данное требование не распространяется на транспортные средства, предназначенные для управления лицами, физические возможности которых не позволяют осуществлять управление транспортным средством с помощью ног, и транспортные средства категорий L.

2.1.5.1.1.1. При нажатой до упора педали должен оставаться зазор между педалью и полом.

2.1.5.1.1.2. При отпускании педаль должна полностью возвращаться в исходное положение.

2.1.5.1.2. В рабочей тормозной системе предусматривается компенсационная регулировка в связи с износом фрикционного материала тормозных накладок. Такая регулировка должна осуществляться автоматически на всех осях транспортных средств, имеющих четыре колеса и более.

2.1.5.1.3. При наличии отдельных органов управления для рабочей и аварийной тормозных систем одновременное приведение в действие обоих органов управления не должно приводить к одновременному отключению систем рабочего и аварийного торможения.

2.1.5.2. Стояночная тормозная система

2.1.5.2.1. Стояночная тормозная система оснащается органом управления, не зависящим от органа управления рабочей тормозной системой.  
       
     Данное требование не распространяется на транспортные средства категорий L и L.  
       
     Орган управления стояночной тормозной системы оборудуется работоспособным стопорным механизмом.

2.1.5.2.2. В стояночной тормозной системе предусматривается ручная или автоматическая компенсационная регулировка в связи с износом фрикционного материала тормозных накладок.

2.1.6. Транспортные средства категорий M, М, N, N, О и О с количеством осей не более четырех оборудуются антиблокировочными тормозными системами (АБС).

2.1.7. В целях обеспечения периодических технических проверок тормозных систем обеспечивается возможность проверки износа накладок рабочих тормозов транспортного средства с использованием лишь обычно прилагаемых к нему инструментов или приспособлений, например при помощи соответствующих смотровых отверстий или каким-либо иным способом. В качестве альтернативы допускаются звуковые или оптические устройства предупреждения водителя на его рабочем месте о необходимости замены накладок. В качестве визуального предупреждающего сигнала может использоваться желтый предупреждающий сигнал.  
     

2.2. Требования к шинам и колесам

2.2.1. Каждая установленная на транспортном средстве шина:

2.2.1.1. Имеет отформованную маркировку хотя бы одним из знаков соответствия "Е", "е" или "DOT".  
       
     Образец маркировки приведен на рисунке 2.1.

2.2.1.2. Имеет отформованную маркировку обозначения размера шины, индекса несущей способности и индекса категории скорости.

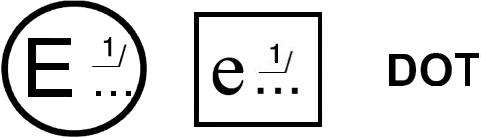


Рисунок 2.1. Образец маркировки

     Примечание: 1. Знаки "Е" и "е" являются знаками официального утверждения. Вместо многоточия указывается отличительный номер страны, которая предоставила сообщение об официальном утверждении типа транспортного средства или компонента по Правилам ЕЭК ООН или Директивам ЕС и номер официального утверждения.  
     

2.3. Требования к средствам обеспечения обзорности

2.3.1. Водитель, который будет управлять транспортным средством, должен иметь возможность беспрепятственно видеть дорогу впереди себя, а также иметь обзор справа и слева от транспортного средства.

2.3.2. Транспортное средство оборудуется встроенной на постоянной основе в конструкцию системой, способной очищать ветровое стекло от обледенения и запотевания.  
       
     Система, использующая для очистки стекла нагретый воздух, должна иметь вентилятор и подвод воздуха к ветровому стеклу через сопла.

2.3.3. Транспортное средство оснащается хотя бы одним стеклоочистителем и хотя бы одной форсункой стеклоомывателя ветрового стекла.

2.3.4. Каждая из щеток стеклоочистителя после выключения автоматически возвращается в исходную позицию, располагающуюся на границе зоны очистки или ниже ее.  
     

2.4. Требования к спидометрам

2.4.1. На каждом транспортном средстве категории L, M и N имеется спидометр.

2.4.2 Показания спидометра видимы в любое время суток.

2.4.3. Скорость транспортного средства по показаниям спидометра не должна быть меньше его фактической скорости.  
     

3. Требования к пассивной безопасности

3.1. Требования к травмобезопасности рулевого управления транспортных средств категорий М, N, L и L (с автомобильной компоновкой)

3.1. Требования к травмобезопасности рулевого управления транспортных средств категорий М, N, L и L (с автомобильной компоновкой)

3.1.1. Рулевое колесо не должно зацеплять и захватывать часть одежды или ювелирные украшения водителя при обычном воздействии на него.

3.1.2. Болты, используемые для крепления рулевого колеса к ступице, в том случае если они находятся снаружи, утапливаются заподлицо с поверхностью.

3.1.3. Непокрытые металлические спицы могут применяться в том случае, если они имеют установленные радиусы закруглений.  
     

3.2. Требования к ремням безопасности и местам их крепления

3.2.1. Сиденья транспортных средств категорий M, М и М классов II, III и В, категорий N, Lи L (с автомобильной компоновкой) за исключением сидений, предназначенных для использования исключительно в неподвижном транспортном средстве оснащаются ремнями безопасности.  
       
     В случае сидений, способных поворачиваться или устанавливаться в других направлениях, необходимо оснащение ремнями безопасности сидений, только установленных в направлении, предназначенном для использования при движении транспортного средства.

3.2.2. Минимальные требования к типам ремней безопасности для различных типов сидений и категорий транспортных средств приведены в таблице 3.1.

3.2.3. С ремнями безопасности не допускается использование втягивающих устройств:

3.2.3.1. Которые не имеют регулятора длины вытянутой лямки;

3.2.3.2. Которые требуют приведения в действие вручную приспособления для получения желаемой длины лямки и которые автоматически запираются после достижения пользователем желаемой длины.

3.2.4. Ремни с креплением в трех точках и втягивающими устройствами имеют, по крайней мере, одно втягивающее устройство для диагональной лямки.  
     

Минимальные требования к типам ремней безопасности

       
Таблица 3.1

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |
| Категория | Сиденья, расположенные по направлению движения | | | | Сиденья, |
| транспортного | Боковые | сиденья | Центральные сиденья | | расположенные |
| средства | Передние | Прочие | Передние | Прочие | против направления движения |
| M L и L (с автомобильной компоновкой) | Ar4m | Br3 или Ar4m | Br3 или Ar4m | Br3 или Ar4m | В |
| М  3,5 т | Ar4m | Br3 или Ar4m | Br3 или Ar4m | Br3 или Ar4m | Br3 |
| M > 3,5 т и M | Br3 или Ar4m | Br3 или Ar4m | Br3 или Ar4m | Br3 или Ar4m | Br3 |
| N | Ar4m | Ar4m или Br4m | А или B\* | В | В |
| N и N | А или B\* | В | А или B\* | В | В |

       
     Примечания:  
       
     А: ремень (поясной и диагональный) с креплением в трех точках.  
       
     В: ремень (поясной) с креплением в двух точках.  
       
     R: втягивающее устройство для частичного или полного втягивания лямки ремня безопасности.  
       
     3: - Втягивающее устройство, которое позволяет получить желаемую длину лямки и которое при закрытой пряжке автоматически регулирует ее длину для пользователя. Без вмешательства пользователя дальнейшее извлечение лямки из устройства невозможно (автоматически запирающееся втягивающее устройство).  
       
     4: - Втягивающее устройство, которое при обычных условиях движения не ограничивает свободу движения пользователя. Такое устройство включает приспособление для регулировки длины, которое автоматически регулирует лямку в зависимости от телосложения пользователя, и запирающий механизм, срабатывающий в случае аварии под действием замедления транспортного средства, либо сочетания замедления транспортного средства, движения ремня или любого другого автоматического устройства (аварийное запирающееся втягивающее устройство).  
       
     m: Аварийное запирающееся втягивающее устройство с многоуровневой чувствительностью.  
       
      Ремни с креплением в двух точках могут применяться только на тех сиденьях, у которых:  
       
     - непосредственно впереди находится сиденье, либо  
       
     - ни один из элементов транспортного средства не может находиться в "исходной зоне" при движении транспортного средства. Под "исходной зоной" подразумевается пространство между двумя вертикальными продольными плоскостями, расположенными на расстоянии 400 мм друг от друга симметрично точке Н, которое определяется поворотом модели головы диаметром 165 мм, из вертикального в горизонтальное положение (имитация наклона туловища вперед по ходу движения). Эта модель устанавливается в точке Н и на 127 мм впереди точки Н, и расстояние от оси вращения до верха модели головы составляет 840 мм.  
       
      Для боковых сидений, за исключением передних, транспортных средств категории Nдопускается установка поясного ремня, если между сиденьем и ближайшей боковой стенкой транспортного средства предусмотрен проход для обеспечения доступа пассажиров к другим частям транспортного средства. Пространство между сиденьем и боковой стенкой считается проходом, если при всех закрытых дверях расстояние между этой боковой стенкой и вертикальной продольной плоскостью, проходящей через центр соответствующего сиденья, измеренное в точке R перпендикулярно средней продольной плоскости транспортного средства, составляет более 500 мм.  
       
     \* Допускается поясной ремень, если ветровое стекло не находится в "исходной зоне" в соответствии с определением, приведенным выше в пункте, обозначенном знаком "", а для категорий N и N также в случае сиденья водителя.

3.2.5. За исключением случая, указанного в пункте 3.2.6, для каждого пассажирского сиденья, оснащенного подушкой безопасности, предусматривается знак предупреждения против использования на нем детского удерживающего устройства, установленного против направления движения. Предупреждающая этикетка в виде пиктограммы, которая может содержать пояснительный текст, надежно прикрепляется и размещается таким образом, чтобы ее могло видеть лицо, намеревающееся установить на данном сиденье детское удерживающее устройство, расположенное против направления движения. Пример пиктограммы приведен на рисунке 3.1. Предупреждающий знак должен быть виден во всех случаях, в том числе, при закрытой двери.



     Цвета:  
       
     - пиктограмма - красный;  
       
     - сиденье, детское сиденье и контурная линия подушки безопасности - черный;  
       
     - слова "Air Bag" ("подушка безопасности"), а также рисунок подушки безопасности - белый.

Рисунок 3.1. Пример пиктограммы

3.2.6. Предписания пункта 3.2.5 не применяются, если транспортное средство оборудовано сенсорным механизмом, который автоматически определяет наличие детского удерживающего устройства, установленного против направления движения, и не допускает срабатывания подушки безопасности при наличии такой детской удерживающей системы.

3.2.7. Ремни безопасности устанавливаются таким образом, чтобы:

3.2.7.1. Практически отсутствовала возможность соскальзывания с плеча правильно надетого ремня в результате смещения водителя или пассажира вперед;

3.2.7.2. Практически отсутствовала возможность повреждения лямки ремня при соприкосновении с острыми твердыми элементами конструкции транспортного средства или сиденья детских удерживающих систем и детских удерживающих систем ISOFIX.

3.2.8. Конструкция и установка ремней безопасности позволяют пристегнуться ими в любое время. Если сиденье в сборе, либо подушка сиденья, и/или спинка сиденья могут складываться для обеспечения доступа к задней части транспортного средства или грузовому либо багажному отделению, то после их откидывания и последующей установки в обычное положение предусмотренные ремни безопасности должны быть доступными или легко извлекаться из-под сиденья, либо из-за него пользователем без посторонней помощи.

3.2.9. Устройство, служащее для открывания пряжки, является хорошо заметным и легкодоступным для пользователя и конструируется таким образом, чтобы исключалась возможность его неожиданного или случайного открытия.

3.2.10. Пряжка располагается в таком месте, чтобы она была легкодоступной для спасателя в том случае, если необходимо срочно высвободить из транспортного средства водителя или пассажира.

3.2.11. Пряжка устанавливается таким образом, чтобы, как в открытом состоянии, так и под нагрузкой веса пользователя, он мог ее открыть простым движением как левой, так и правой руки в одном направлении.

3.2.12. Надетый ремень либо регулируется автоматически, либо имеет такую конструкцию, чтобы устройство ручной регулировки было легкодоступным для сидящего пользователя и удобным и простым в использовании. Кроме того, пользователь должен быть в состоянии затянуть ремень одной рукой, подогнав его под свою комплекцию и положение, в котором находится сиденье транспортного средства.

3.2.13. Каждое место для сидения оборудуется местами крепления ремней безопасности, соответствующими типу применяемых ремней.

3.2.14. Если для обеспечения доступа к передним и задним сиденьям используется двустворчатая дверная конструкция, то конструкция системы крепления ремня не должна препятствовать свободному входу в транспортное средство и выходу из него.

3.2.15. Места крепления не располагаются на тонких и/или плоских панелях с недостаточной жесткостью и усилением или в тонкостенных трубах.

3.2.16. При визуальном осмотре мест крепления ремней безопасности не наблюдается пропусков в сварном шве, видимых непроваров.

3.2.17. Болты, используемые в конструкции мест крепления ремней безопасности должны быть класса 8.8 или более прочные. Такие болты маркируются обозначением 8.8 или 12.9 на шестигранной головке, однако болты 7/16" UNF для крепления ремней безопасности (с анодированным покрытием), не маркированные указанными обозначениями, могут рассматриваться в качестве болтов эквивалентной прочности. Диаметр резьбы болтов не меньше чем М8.  
     

3.3. Требования к сидениям и их креплениям

3.3.1. Сиденья надежно прикрепляются к шасси или иным частям транспортного средства.

3.3.2. На транспортных средствах, оборудованных механизмами продольной регулировки положения подушки и угла наклона спинки сиденья или механизмом перемещения сиденья (для посадки и высадки пассажиров), указанные механизмы должны быть работоспособны. После прекращения регулирования или пользования эти механизмы автоматически блокируются.

3.3.3. Подголовники устанавливаются на каждом переднем боковом сиденье транспортных средств категорий M, M (технически допустимой максимальной массой не выше 3,5 тонн) и N.  
     

3.4. Требования к травмобезопасности внутреннего оборудования транспортных средств категории М, L и L (с кузовом закрытого типа)

3.4. Требования к травмобезопасности внутреннего оборудования транспортных средств категории М, L и L (с кузовом закрытого типа)

3.4.1. Поверхности внутреннего объема пассажирского помещения транспортного средства не должны иметь острых кромок.  
       
     Примечание: Острой кромкой считается кромка твердого материала, имеющая радиус закругления меньший, чем 2,5 мм, за исключением выступов на поверхности высотой не более 3,2 мм. В этом случае требование минимального радиуса кривизны не применяется при условии, что высота выступа не больше, чем половина его ширины и его края притуплены.

3.4.2. Лицевые поверхности каркаса сиденья, позади которого расположено сиденье, предназначенное для обычного использования во время движения транспортного средства, в верхней и задней части покрываются нежестким обивочным материалом.  
       
     Примечание: Нежестким обивочным материалом считается материал, который имеет способность к продавливанию нажатием пальца и возвращается в исходное состояние после снятия нагрузки, а будучи сжатым, сохраняет способность защищать от прямого контакта с поверхностью, которую он покрывает.

3.4.3. Полки для вещей или аналогичные элементы интерьера не имеют кронштейнов или деталей крепления с выступающими краями и, если они имеют части, выступающие внутрь транспортного средства, то такие части имеют высоту не менее 25 мм, с краями, закругленными радиусами не менее 3,2 мм, и покрываются нежестким обивочным материалом.

3.4.4. Внутренняя поверхность кузова и установленные на ней элементы (например, поручни, лампы, противосолнечные козырьки), находящиеся впереди и сверху от сидящих водителя и пассажиров, которые могут контактировать со сферой диаметром 165 мм, в случае наличия у них выступающих частей из жесткого материала, удовлетворяют следующим требованиям:

3.4.4.1. Ширина выступающих частей не меньше, чем величина выступания;

3.4.4.2. В случае если это элементы крыши, радиус закругления краев не меньше 5 мм;

3.4.4.3. В случае если это установленные на крыше компоненты, радиусы закруглений контактирующих кромок не должны быть меньше 3,2 мм;

3.4.4.4. Любые планки и ребра крыши за исключением передних рам остекленных поверхностей и дверных рам, сделанные из жесткого материала, не выступают вниз более чем на 19 мм.

3.4.5. Требования пункта 3.4.4 применяются, в том числе, к транспортным средствам с открывающейся крышей, включая устройства открывания и закрывания, находящиеся в положении "закрыто", но не применяются к транспортным средствам со складывающейся мягкой крышей в части деталей складывающегося верха, покрытых нежестким обивочным материалом, и элементов каркаса складывающейся крыши.  
     

3.5. Требования к дверям, замкам и петлям дверей транспортных средств категорий М, N, L и L (с кузовом закрытого типа)

3.5. Требования к дверям, замкам и петлям дверей транспортных средств категорий М, N, L и L (с кузовом закрытого типа)

3.5.1. Все двери, открывающие доступ в транспортное средство, имеют возможность надежно фиксироваться замками в закрытом состоянии.

3.5.2. Механизмы замков дверей для входа и выхода водителя и пассажиров имеют два положения запирания: промежуточное и окончательное.

3.5.3. Механизмы замков дверей, закрепленных на петлях, не открываются ни в промежуточном, ни в окончательном положениях запирания при приложении силы, равной 300 Н.  
     

3.6. Требования к травмобезопасности наружных выступов транспортных средств категорий М, N, L и L

3.6. Требования к травмобезопасности наружных выступов транспортных средств категорий М, N, L и L

3.6.1. В зоне наружной поверхности кузова, расположенной между линией пола и высотой 2 м от дорожной поверхности, не имеется элементов конструкции, которые могли бы захватить (зацепить) или увеличивали бы риск или степень тяжести травмирования любого лица, которое может соприкоснуться с транспортным средством.

3.6.2. Эмблемы и другие декоративные объекты, выступающие более чем на 10 мм, включая любую подложку, над поверхностью, к которой они крепятся, имеют возможность отклоняться или отламываться при приложении к ним усилия 100 Н, а в отклоненном или отломанном состоянии не выступают над поверхностью, к которой они крепятся, более чем на 10 мм.

3.6.3. Колеса, гайки или болты крепления колес, колпаки ступиц и колесные колпаки не имеют остроконечных или режущих кромок, выступающих за поверхность обода колеса.

3.6.4. Колеса не имеют барашковых гаек.

3.6.5. Колеса не выступают за пределы наружного контура кузова в плане, за исключением шин, колпаков колес и гаек крепления колес.

3.6.6. Боковые воздушные дефлекторы или водосточные желоба в том случае, если они не загнуты по направлению к кузову, так, что их края не могут соприкоснуться с шаром диаметром 100 мм, имеют радиус закругления кромок не менее 1 мм.

3.6.7. Концы бамперов загибаются в направлении к кузову, так чтобы с ними не мог соприкоснуться шар диаметром 100 мм, и расстояние между краем бампера и кузовом не превышает 20 мм. В качестве альтернативы концы бампера могут быть утоплены в углублениях кузова или иметь с кузовом общую поверхность.

3.6.8. Буксирные сцепки и лебедки (при наличии) не выступают за переднюю поверхность бампера. Допускается, чтобы лебедка выступала за переднюю поверхность бампера, если она закрыта соответствующим защитным элементом, имеющим радиус закругления на менее 2,5 мм.

3.6.9. Для транспортных средств категории М, N, L и L не выступают за наружную поверхность кузова ручки дверей и багажника более чем на 40 мм, остальные выступающие элементы - более чем на 30 мм.

3.6.10. Для транспортных средств категории N и N не выступают за наружную поверхность кабины кнопки дверей более чем на 30 мм, поручни и ручки крепления капота - более чем на 70 мм, остальные выступающие элементы - более чем на 50 мм.

3.6.11. Открытые концы поворотных ручек, вращающихся параллельно плоскости двери, должны быть загнуты по направлению к поверхности кузова.

3.6.12. Поворотные ручки, которые вращаются наружу в любом направлении, но не параллельно плоскости двери, в закрытом положении ограждаются предохранительной рамкой или заглубляются. Конец ручки направляется либо назад, либо вниз.

3.6.13. Стекла окон, открывающиеся наружу по отношению к внешней поверхности транспортного средства, при открытии не имеют кромок, направленных вперед, а также не выступают за край габаритной ширины транспортного средства.

3.6.14. Ободки и козырьки фар не выступают по отношению к наиболее выступающей точке поверхности стекла фары более чем на 30 мм (при горизонтальном измерении от точки контакта сферы диаметром 100 мм одновременно со стеклом фары и с ободком (козырьком) фары).

3.6.15. Кронштейны для домкрата не выступают за вертикальную проекцию линии пола, расположенную непосредственно над ними, более чем на 10 мм.

3.6.16. Выпускные трубы, выступающие за расположенную непосредственно над ними вертикальную проекцию линии пола более чем на 10 мм, заканчиваются насадкой или закругленной кромкой с радиусом закругления не менее 2,5 мм.

3.6.17. Кромки подножек и ступенек должны закругляться.

3.6.18. Радиус кривизны выступающих наружу краев боковых воздушных обтекателей, дождевых щитков и противогрязевых дефлекторов окон выполняется не менее 1 мм.  
     

3.7. Требования к задним и боковым защитным устройствам

3.7.1. На транспортных средствах категорий N, N (за исключением седельных тягачей), О и О устанавливаются задние и боковые защитные устройства, позволяющие исключить попадание легкового автомобиля под транспортное средство в случае дорожно-транспортного происшествия.  
       
     Допускается отсутствие задних защитных устройств на транспортных средствах, конструктивные особенности которых не позволяют выполнить установку соответствующих устройств.  
       
     Допускается установка боковых защитных устройств с отклонениями от установленных требований на транспортных средствах, конструктивные особенности и назначение которых не позволяют в полной мере обеспечить выполнение соответствующих требований.

3.7.2. Заднее защитное устройство по ширине должно быть не более ширины задней оси и не короче ее более чем на 100 мм с каждой стороны.

3.7.3. Высота заднего защитного устройства должна быть не менее 100 мм.

3.7.4. Концы заднего защитного устройства не должны быть загнуты назад.

3.7.5. Задняя поверхность заднего защитного устройства должна отстоять от заднего габарита транспортного средства не более чем на 400 мм.

3.7.6. Кромки заднего защитного устройства закругляются радиусом не менее 2,5 мм.

3.7.7. Расстояние от опорной поверхности до нижнего края заднего защитного устройства на всем его протяжении не превышает 550 мм.

3.7.8. Боковое защитное устройство не должно выступать за габариты транспортного средства по ширине.

3.7.9. Внешняя поверхность бокового защитного устройства должна отстоять от бокового габарита транспортного средства внутрь не более чем на 120 мм. В задней части на протяжении не менее 250 мм наружная поверхность бокового защитного устройства должна отстоять от внешнего края наружной задней шины внутрь не более чем на 30 мм (без учета прогиба шины в нижней части под весом транспортного средства).  
       
     Болты, заклепки и другие детали крепления могут выступать на расстояние до 10 мм от внешней поверхности. Все кромки закругляются радиусом не менее 2,5 мм.

3.7.10. Если боковое защитное устройство состоит из горизонтальных профилей, расстояние между ними должно быть не более 300 мм, и высота их должна быть не менее:

3.7.10.1. 50 мм для транспортных средств категорий N и О;

3.7.10.2. 100 мм для транспортных средств категорий N и О.

3.7.11. Передний конец бокового защитного устройства по горизонтали отстоит:

3.7.11.1. Для грузовых автомобилей не более чем на 300 мм от задней поверхности протектора шины переднего колеса. Если в указанной зоне находится кабина, то - не более чем на 100 мм от задней поверхности кабины;

3.7.11.2. Для прицепов не более чем на 500 мм от задней поверхности протектора шины переднего колеса;

3.7.11.3. Для полуприцепов не более чем на 250 мм от опор и не более чем на 2,7 м от центра шкворня.

3.7.12. Задний конец бокового защитного устройства по горизонтали отстоит не более чем на 300 мм от передней поверхности протектора шины заднего колеса.

3.7.13. Расстояние от опорной поверхности до нижнего края бокового защитного устройства на всем его протяжении не превышает 550 мм.

3.7.14. Постоянно закрепленные на кузове транспортного средства запасное колесо, контейнер для аккумуляторных батарей, топливные баки, ресиверы тормозной системы и другие компоненты могут рассматриваться как части бокового защитного устройства, если они удовлетворяют выше установленным требованиям к его размерным характеристикам.

3.7.15. Боковое защитное устройство не может использоваться для крепления воздушных и гидравлических трубопроводов.  
     

3.8. Требования к пожарной безопасности

3.8.1. Топливо, которое может пролиться при наполнении топливного бака (баков), не попадает на систему выпуска выхлопных газов, а отводится на грунт.

3.8.2. Топливный бак (баки) не располагается в пассажирском помещении или другом отделении, являющемся его составной частью, и не составляет какую-либо его поверхность (пол, стенка, перегородка). Пассажирское помещение отделяется от топливного бака (баков) перегородкой. Перегородка может иметь отверстия при условии, что они устроены таким образом, чтобы при обычных условиях эксплуатации топливо из бака (баков) не могло свободно вытекать в пассажирское помещение или другое отделение, являющееся его составной частью.

3.8.3. Наливная горловина топливного бака не находится в салоне, в багажном отделении и в моторном отсеке и снабжается крышкой для предотвращения выливания топлива.

3.8.4. Крышка наливной горловины прикрепляется к наливной трубе.

3.8.5. Предписания пункта 3.8.4 также считаются выполненными, если приняты меры для предотвращения утечки избыточных паров и топлива при отсутствии крышки наливной горловины.  
       
     Это может быть достигнуто при помощи одной из следующих мер:

3.8.5.1. Использования несъемной крышки наливной горловины топливного бака, открывающейся и закрывающейся автоматически;

3.8.5.2. Использования элементов конструкции, не допускающих утечки избыточных паров и топлива в случае отсутствия крышки наливной горловины;

3.8.5.3. Принятия любой другой меры, дающей аналогичный результат. Примеры могут включать, в частности, использование крышки на тросике, крышки, снабженной цепочкой, или крышки, для открытия которой используется тот же ключ, что и для замка зажигания транспортного средства. В последнем случае ключ должен выниматься из замка крышки наливной горловины только в запертом положении.

3.8.6. Уплотнение между крышкой и наливной трубой прочно закрепляется. В закрытом положении крышка плотно прилегает к уплотнению и наливной трубе.

3.8.7. Рядом с топливным баком (баками) не имеется никаких выступающих частей, острых краев и т.п., с тем чтобы топливный бак (баки) был защищен на случай фронтального или бокового столкновения транспортного средства.

3.8.8. Компоненты топливной системы защищаются частями шасси или кузова от соприкосновения с возможными препятствиями на грунте. Такая защита не требуется, если компоненты, находящиеся в нижней части транспортного средства, располагаются по отношению к грунту выше части шасси или кузова, расположенной перед ними.  
     

4. Требования к экологической безопасности.

4.1. Требования к выбросам транспортных средств категорий М и N

     Транспортное средство считается соответствующим требованиям настоящего технического регламента и экологическому классу 4 при выполнении, как минимум, следующих условий:

4.1.1. Год выпуска (модельный год) транспортного средства - не ранее 2007 года.  
       
     Примечание: Транспортное средство более раннего года выпуска (модельного года) считается соответствующим требованиям настоящего технического регламента и экологическому классу 4 при наличии сообщения об официальном утверждении типа или сертификата соответствия, выданного государством - членом Таможенного союза на основании результатов испытаний по Правилам ЕЭК ООН, указанным в [таблице 3 приложения N 1](http://docs.cntd.ru/document/902320557) настоящего технического регламента.

4.1.2. Для транспортных средств категорий М полной массой не более 3,5 т и N - обязательное наличие системы бортовой диагностики (в отношении экологических показателей) в работоспособном состоянии.

4.1.3. Для транспортных средств категорий М полной массой более 3,5 т, М, М, N, N 2008 и более поздних годов выпуска с дизелями и 2010 и более поздних годов выпуска с газовыми двигателями - обязательное наличие системы бортовой диагностики в работоспособном состоянии.

4.1.4. Оснащение устройствами и системами снижения токсичности в исправном состоянии, как минимум:  
       
     транспортных средств категорий М полной массой до 3,5 т и N c двигателями с принудительным зажиганием - каталитическим нейтрализатором;  
       
     транспортных средств категорий М полной массой до 3,5 т и N c дизелями - системой рециркуляции отработавших газов и (или) каталитическим нейтрализатором и (или) фильтром частиц;  
       
     транспортных средств категорий М полной массой более 3,5 т, М, М, N, N с дизелями - системой рециркуляции отработавших газов и фильтром частиц (каталитическим нейтрализатором) или каталитическим нейтрализатором и фильтром частиц или селективным нейтрализатором оксидов азота (с использованием раствора мочевины);  
       
     транспортных средств всех категорий с бензиновыми двигателями - уловителем углеводородов из бензобака (абсорбер).

4.1.5. Система бортовой диагностики (при наличии) подтверждает комплектность и работоспособность систем, обеспечивающих уровень выбросов.

4.1.6. В конструкцию системы питания, системы выпуска и систем, обеспечивающих соответствующий уровень выбросов, не были внесены изменения.  
     

5. Требования к транспортным средствам в отношении установки устройства (системы) вызова экстренных оперативных служб

5.1. Транспортные средства категорий M, не входящие в область применения Правил ЕЭК ООН N 94 и 95, категории N, не входящие в область применения Правил ЕЭК ООН N 95, М, М, N и N должны комплектоваться устройством вызова экстренных оперативных служб (далее - устройство), соответствующим требованиям [пункта 118 приложения N 10](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту.  
       
     Устройство должно обеспечивать выполнение требований, установленных [пунктом 16 приложения N 3](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту.

5.2. Транспортные средства категории M, входящие в область применения Правил ЕЭК ООН N 94 и 95, и категории N, входящие в область применения Правил ЕЭК ООН N 95, должны комплектоваться системой вызова экстренных оперативных служб (далее - система).  
       
     Система должна обеспечивать выполнение требований, установленных [пунктом 17 приложения N 3](http://docs.cntd.ru/document/902320557) к настоящему техническому регламенту.

5.3. Требования, установленные пунктом 5 настоящего приложения, применяются:  
       
     с 1 января 2016 года - в отношении транспортных средств категорий M, не входящих в область применения Правил ЕЭК ООН N 94 и 95, категории N, не входящих в область применения Правил ЕЭК ООН N 95, М, М, N и N, используемых для коммерческой перевозки пассажиров, специально предназначенных для перевозки детей в возрасте от 6 до 16 лет, а также для перевозки опасных грузов, тягачей, используемых для буксировки прицепов, перевозящих опасные грузы;  
       
     с 1 января 2017 года - в отношении всех транспортных средств категорий М и N.  
     (Пункт 5 дополнительно включен с 15 марта 2013 года [решением Совета ЕЭК от 30 января 2013 года N 6](http://docs.cntd.ru/document/499000257))  
     

Приложение N 5. Габаритные и весовые ограничения, действующие в отношении транспортных средств

Приложение N 5  
к техническому регламенту  
Таможенного союза  
"О безопасности колесных  
транспортных средств"  
(ТР ТС 018/2011)

1. Требования к размерам транспортных средств

1.1. Максимальная длина не должна превышать:  
       
     одиночного транспортного средства категорий М, N и О (прицепа) - 12 м;  
       
     одиночного двухосного транспортного средства категорий М и М - 13,5 м;  
       
     одиночного транспортного средства категорий М и М с числом осей более двух - 15 м;  
       
     автопоезда в составе тягача и прицепа (полуприцепа) - 20 м;  
       
     сочлененного транспортного средства категорий М и М - 18,75 м.  
       
     При измерении длины не учитываются следующие устройства, смонтированные на транспортном средстве:  
       
     устройства очистки и омывания ветрового стекла;  
       
     таблички переднего и заднего регистрационных знаков и конструктивные элементы для установки государственных регистрационных знаков;  
       
     таможенная пломбировка и элементы ее защиты;  
       
     устройства крепления тента и элементы их защиты;  
       
     устройства освещения и световой сигнализации;  
       
     наружные зеркала и другие устройства непрямой обзорности;  
       
     вспомогательные средства наблюдения;  
       
     устройства забора воздуха во впускную систему двигателя внутреннего сгорания;  
       
     стопорные устройства для демонтируемых кузовов;  
       
     подножки и поручни;  
       
     эластичные буферные устройства или аналогичное оборудование;  
       
     подъемные платформы, рампы и аналогичное оборудование в положении для движения, не увеличивающие габаритные размеры более чем на 300 мм при условии, что грузоподъемность транспортного средства не увеличена;  
       
     сцепные и буксирные устройства транспортных средств;  
       
     трубы выпускной системы;  
       
     съемные спойлеры;  
       
     токоприемники транспортных средств с электропитанием от контактной сети;  
       
     наружные солнцезащитные козырьки.

1.2. Максимальная ширина транспортного средства категорий М, N, О не должна превышать 2,55 м. Для изотермических кузовов транспортных средств допускается максимальная ширина 2,6 м.  
       
     При измерении ширины не учитываются следующие устройства, смонтированные на транспортном средстве:  
       
     таможенная пломбировка и элементы ее защиты;  
       
     устройства крепления тента и элементы их защиты;  
       
     устройства контроля давления в шинах;  
       
     выступающие гибкие части системы защиты от разбрызгивания из-под колес;  
       
     для транспортных средств категории М входные рампы в положении для движения, подъемные платформы и аналогичное оборудование в положении для движения при условии, что эти устройства не выступают более чем на 10 мм за боковую поверхность транспортного средства и угловые кромки рамп, направленные вперед и назад, имеют радиусы закруглений не менее 5 мм; радиусы закруглений остальных кромок должны при этом быть не менее 2,5 мм;  
       
     наружные зеркала и другие устройства непрямой обзорности;  
       
     вспомогательные средства наблюдения;  
       
     убирающиеся подножки;  
       
     устройства освещения и световой сигнализации;  
       
     деформирующаяся часть боковых стенок шин непосредственно над точкой соприкосновения с поверхностью.