# ТР 201\_/00\_/ЕврАзЭС О безопасности колесных транспортных средств (часть 1)

ПРИЛОЖЕНИЕ\*  
к Договору о принятии  
технического регламента  
Евразийского экономического  
сообщества о безопасности  
колесных транспортных средств  
от "\_\_\_"\_\_\_\_\_\_\_\_201\_\_г.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
\* Текст проекта представлен в авторской  
орфографии и пунктуации разработчика. -  
Примечание изготовителя базы данных.

       
ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ   
ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СООБЩЕСТВА   
О БЕЗОПАСНОСТИ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

       
Предисловие

Настоящий технический регламент разработан на основании Соглашения об основах гармонизации технических регламентов государств-членов Евразийского экономического сообщества от 24 марта 2005 г. и Соглашения о проведении согласованной политики в области технического регулирования, санитарных и фитосанитарных мер от 25 января 2008 г.  
  
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", заключенного в Женеве 20 марта 1958 г. (далее - Соглашение 1958 года), и 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", заключенного в Женеве 25 июня 1998 г. (далее - Соглашение 1998 года).  
  
В отношении объектов регулирования настоящего технического регламента также должны применяться технические регламенты Евразийского экономического сообщества о требованиях к выбросам автомобильной техникой вредных (загрязняющих) веществ и о требованиях к колесным транспортным средствам по обеспечению их безопасной утилизации.

I. Общие положения

1. Настоящий технический регламент устанавливает требования к колесным транспортным средствам при их выпуске в обращение на единой таможенной территории государств-участников таможенного союза независимо от места их изготовления в целях защиты жизни и здоровья человека, имущества, охраны окружающей среды и предупреждения действий, вводящих в заблуждение потребителей.

2. К объектам технического регулирования, на которые распространяется действие настоящего технического регламента, относятся:  
  
колесные транспортные средства категорий L, М, N и О, предназначенные для эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования (далее - транспортные средства), а также шасси таких транспортных средств;  
  
компоненты транспортных средств, оказывающие влияние на безопасность транспортных средств.

3. Объекты технического регулирования устанавливаются согласно приложению N 1.

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

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

2) предназначенные для эксплуатации преимущественно вне автомобильных дорог общего пользования;

3) ввозимые на единую таможенную территорию государств-участников таможенного союза на срок не более 6 месяцев и помещаемые под таможенные режимы, которые не предусматривают возможность отчуждения;

4) предназначенные исключительно для участия в спортивных соревнованиях;

5) категорий L и М, с даты выпуска которых прошло 30 и более лет, с оригинальными двигателем, кузовом и при наличии - рамой, сохраненные или отреставрированные до оригинального состояния;

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) поставляемые по государственному оборонному заказу государств-членов Евразийского экономического сообщества;

5. Транспортные средства, перечисленные в подпункте 7) пункта 4 настоящего технического регламента, могут являться объектами регулирования национальных технических регламентов государств-членов Евразийского экономического сообщества.

## II. Определения

6. Для целей настоящего технического регламента используются понятия, установленные Соглашением о проведении согласованной политики в области технического регулирования, санитарных и фитосанитарных мер от 25 января 2008 г., а также применяются термины, которые означают следующее:  
  
"автопоезд" - комбинация транспортных средств, состоящая из тягача и полуприцепа или прицепа (прицепов), соединенных тягово-сцепным устройством (устройствами);  
  
"анализ состояния производства" - совокупность процедур проверки документации и условий производства, необходимых для изготовления продукции, соответствующей требованиям настоящего технического регламента;  
  
"антиблокировочная тормозная система" - тормозная система транспортного средства с автоматическим регулированием в процессе торможения степени проскальзывания колес транспортного средства в направлении их вращения;  
  
"база транспортного средства" - расстояние между вертикальной поперечной плоскостью, проходящей через ось передних колес, и вертикальной поперечной плоскостью, проходящей через ось задних колес (для полуприцепов - это расстояние между вертикальной поперечной плоскостью, проходящей через шкворень, и вертикальной поперечной плоскостью, проходящей через ось задних колес);  
  
"базовое транспортное средство" - транспортное средство, которое в целом, или его кузов, 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;  
  
"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, устанавливаемый позади колеса на нижней части транспортного средства в плоскости, близкой к вертикальной, и предназначенный для отражения воды и уменьшения опасности от выброса мелких предметов, захватываемых шиной;

"вентиляция" - обеспечение воздухообмена в кабине и пассажирском помещении транспортного средства;  
  
"внешние световые приборы" - устройства для освещения дороги, государственного регистрационного знака, а также устройства световой сигнализации;  
  
"вредные вещества" - содержащиеся в воздухе примеси, оказывающие неблагоприятное действие на здоровье человека, - оксид углерода, диоксид азота, оксид азота, метан, углеводороды алифатические предельные, формальдегид и дисперсные частицы сажи;  
  
"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" - оформление документа, разрешающего свободное обращение конкретного транспортного средства (шасси) или конкретной партии компонентов на единой таможенной территории государств-участников таможенного союза;  
  
"выпускаемые в обращение транспортные средства (шасси)" - не находившиеся ранее в эксплуатации на единой таможенной территории государств-участников таможенного союза, изготовленные в государствах-членах Евразийского экономического сообщества в условиях серийного производства или ввозимые на срок более чем 6 месяцев на единую таможенную территорию государств-участников таможенного союза транспортные средства (шасси) независимо от объема ввозимой партии и даты выпуска, которой является дата оформления паспорта транспортного средства (паспорта шасси транспортного средства);  
  
"грязезащитный кожух" - жесткий или полужесткий компонент, 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.);  
  
"единичное транспортное средство" - транспортное средство:  
  
- изготовленное в государствах-членах Евразийского экономического сообщества в условиях серийного производства, в конструкцию которого в индивидуальном порядке были внесены изменения до выпуска в обращение;  
  
- изготовленное вне серийного производства в индивидуальном порядке из сборочного комплекта;

- являющееся результатом индивидуального технического творчества;  
  
- выпускаемое в обращение из числа ранее поставленных по государственному оборонному заказу;  
  
- ввозимое на единую таможенную территорию государств-участников таможенного союза физическим лицом для собсвенных нужд;  
  
- ранее допущенное для участия в дорожном движении в государствах, не являющихся членами Евразийского экономического сообщества.  
  
"зимняя шина" - шина, материал и рисунок протектора которой специально предназначены для обеспечения повышенного сцепления с обледенелым или заснеженным дорожным покрытием;  
  
"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);  
  
"изготовитель" - лицо, осуществляющее изготовление транспортного средства (шасси) или его компонентов с намерением выпуска их в обращение для реализации либо собственного пользования;  
  
"категория транспортного средства" - классификационная характеристика транспортного средства, применяемая в целях установления в настоящем техническом регламенте требований;  
  
"класс защиты" - показатель бронестойкости;  
  
"комплектное транспортное средство" - транспортное средство, пригодное для эксплуатации;  
  
"компоненты транспортного средства" - составные части конструкции транспортного средства;  
  
"кондиционирование" - обеспечение регулируемого охлаждения воздуха в кабине и пассажирском помещении транспортного средства до уровня или ниже температуры внешней среды;  
  
"контрольные испытания" - периодические испытания в целях подтверждения стабильности характеристик серийно изготавливаемых транспортных средств и компонентов транспортных средств, в отношении типов которых была проведена оценка соответствия требованиям настоящего технического регламента;  
  
"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, профиля дороги и 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, М, О-Осоставляет 150 штук, для категорий М, N-N, О-О - 100 штук, для категории М - 50 штук;  
  
"масса транспортного средства в снаряженном состоянии" - определенная изготовителем масса порожнего транспортного средства с кузовом и сцепным устройством либо масса шасси с кабиной и (или) сцепным устройством. Эта масса включает для категорий М и N массы охлаждающей жидкости, масел, не менее 90% топлива, 100% других эксплуатационных жидкостей, инструменты, водителя (75 кг), для автобусов - члена экипажа (75 кг), если в транспортном средстве предусмотрено место для него, для категорий М, N и О - запасное колесо (при наличии);  
  
"модельный год" - определяемый изготовителем период времени, в течение которого он не вносит существенных изменений в конструкцию транспортного средства и который может не совпадать с календарным годом по началу, окончанию и продолжительности, но не может превышать 730 суток;  
  
"модификация" - разновидность транспортного средства или компонента, относящаяся соответственно к типу транспортного средства или компонента и отличающаяся по конструктивным критериям от других разновидностей, относящихся к этому 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;  
  
"обзорность" - конструктивное свойство транспортного средства, характеризующее объективную возможность и условия восприятия водителем визуальной информации, необходимой для безопасного и эффективного управления транспортным средством;  
  
"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;  
  
"орган управления" - конструктивный элемент транспортного средства, на который воздействует водитель для изменения функционирования транспортного средства или его частей;  
  
"основной цвет цветографической схемы" - цвет покрытия, занимающего наибольшую площадь наружной поверхности транспортного средства;  
  
"передаточное число рулевого управления" - отношение угла поворота рулевого колеса к среднему углу поворота управляемых колес, которое может определяться при любом значении угла поворота рулевого колеса;  
  
"передняя обзорность" - обзорность через переднее и боковые окна кабины при направлении линии взора с места водителя параллельно средней продольной плоскости транспортного средства;  
  
"подушка безопасности" - устройство, устанавливаемое на транспортном средстве, которое в случае удара транспортного средства автоматически раскрывает эластичный компонент, предназначенный для поглощения энергии удара посредством сжатия содержащегося в нем газа;  
  
"полнокомплектное транспортное средство" - транспортное средство, пригодное для эксплуатации;  
  
"порожнее транспортное средство" - транспортное средство без водителя, экипажа, пассажиров и груза, но с полным запасом топлива, запасным колесом и штатным комплектом инструментов;  
  
"представитель изготовителя" - лицо, уполномоченное изготовителем представлять его и действовать в его интересах при выполнении процедур оценки соответствия требованиям настоящего технического регламента, действующее на основании соглашения с изготовителем;  
  
"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;  
  
"разгружаемая ось" - ось, нагрузка на которую может изменяться без отрыва оси от опорной поверхности с помощью устройства разгрузки оси;  
  
"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 быть временно допущено к участию в дорожном движении;  
  
"сборочный комплект" - группа составных частей, поставляемых изготовителем транспортного средства другому изготовителю для окончательной сборки транспортных средств;  
  
"сводный протокол" - документ, содержащий информацию о соответствии образца транспортного средства перечню требований, о результатах идентификации транспортного средства, представляющего тип;  
  
"сепаратор "воздух - вода" - компонент, образующий часть наружной боковины и (или) брызговика, который может пропускать воздух, одновременно уменьшая разбрызгивание воды;  
  
"сертификат соответствия системы менеджмента качества" - документ, удостоверяющий соответствие системы менеджмента качества требованиям нормативных документов, оформленный аккредитованным в установленном порядке органом по сертификации (система менеджмента качества должна быть сертифицирована на соответствие требованиям стандартов ГОСТ Р ИСО 9001 (либо по модели ИСО 9001) или ГОСТ Р 51814.1 (либо по модели ИСО/ТУ-16949));  
  
"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 защиты от разбрызгивания" - устройства, предназначенные для защиты от разбрызгивания воды, выбрасываемой шинами движущегося транспортного средства;  
  
"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;  
  
"сообщение об официальном утверждении по типу конструкции транспортного средства на основании Правил ЕЭК ООН" - документ, выдаваемый на основании Соглашения 1958 года), удостоверяющий соответствие транспортного средства или его компонента требованиям Правил ЕЭК ООН;  
  
"сочлененное транспортное средство" - транспортное средство, которое состоит из 2 или более жестких секций, шарнирно сочлененных друг с другом;  
  
"специализированное пассажирское транспортное средство" - транспортное средство категории MG или MG, изготовленное на шасси транспортного средства повышенной проходимости категории 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);  
  
"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, примерно соответствующего прямолинейному движению транспортного средства;  
  
"техническая служба" - уполномоченная организация по проведению испытаний для официального утверждения типа конструкции транспортного средства в рамках Соглашения 1958 года;  
  
"техническая экспертиза конструкции транспортного средства" -анализ конструкции транспортного средства и технической документации на него, включающий проведение необходимых измерений;  
  
"технически допустимая максимальная масса" - установленная изготовителем максимальная масса транспортного средства, обусловленная его конструкцией и заданными характеристиками;  
  
"технически допустимая максимальная масса автопоезда" максимальная суммарная масса тягача и буксируемого им прицепа или прицепов, устанавливаемая изготовителем тягача;  
  
"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 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 тягово-сцепное устройство" - величина, соответствующая максимально допустимой статической вертикальной нагрузке на сцепное устройство (без учета нагрузки от массы сцепного устройства транспортного средства категорий М и N), обусловленная конструкцией транспортного средства и (или) сцепного устройства, установленная изготовителем транспортного средства;  
  
"техническое описание" - перечень основных параметров и технических характеристик продукции, заявленной для оценки соответствия требованиям настоящего технического регламента;  
  
"тип транспортного средства (шасси)" - транспортные средства (шасси) с общими конструктивными признаками, зафиксированными в техническом описании, изготовленные одним изготовителем;  
  
"транспортное средство" - наземное механическое устройство на колесном ходу категорий L, М, N, О, предназначенное для перевозки людей, грузов или оборудования, установленного на нем, по автомобильным дорогам общего пользования;  
  
"угол видимости" - угол в горизонтальной плоскости, проходящей через центр источника излучения, в пределах которого световой сигнал, подаваемый проблесковым маячком, не экранируется деталями транспортного средства, на котором он установлен;  
  
"удельная мощность на единицу массы" - максимальная мощность двигателя, приведенная к единице технически допустимой максимальной массы транспортного средства, в кВт/т;  
  
"управляемые колеса" - колеса, приводимые в действие рулевым управлением транспортного средства;  
  
"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 категории D дальнего DR-света и ближнего DC-света и 2-режимные (ближнего и дальнего) DCR-света с газоразрядными лампами;  
  
"фары типа HR, НС, HCR" - фары с галогенными источниками дальнего HR-света и ближнего НС-света и 2-режимные (ближнего и дальнего) HCR-света с галогенными лампами;  
  
"фары типа R, С, CR" - фары дальнего R-света и ближнего С-света и 2-режимные (ближнего и дальнего) CR-света с лампами накаливания;  
  
"фары типа В" - фары противотуманные;  
  
"форсунка стеклоомывателя" - устройство, которое направляет омывающую жидкость на ветровое стекло;  
  
"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" - наземное механическое устройство на колесном ходу, не оснащенное кабиной, и (или) двигателем, и (или) кузовом, не предназначенное для эксплуатации;  
  
"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 транспортное средство в зависимости от уровня выбросов вредных загрязняющих веществ;  
  
"эксплуатация" - стадия жизненного цикла транспортного средства, включающая промежуток времени, когда транспортное средство используется по назначению, с момента его приобретения для использования по назначению до момента утилизации;  
  
"энергопоглощающее устройство" - компонент, образующий часть грязезащитного кожуха, и (или) наружной боковины, и (или) брызговика, поглощающий энергию воды и снижающий разбрызгивание.

## III. Правила обращения на рынке или ввода в эксплуатацию

7. Документами, удостоверяющими соответствие требованиям настоящего технического регламента, 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.

8. Номер одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) или свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства, а также все особые отметки по ограничению в применении транспортного средства (шасси), содержащиеся в одобрении типа транспортного средства (одобрении типа шасси) или свидетельстве о безопасности конструкции транспортного средства вносятся в документ, идентифицирующий транспортное средство (шасси) в соответствии с национальными нормативными правовыми актами государств-членов Евразийского экономического сообщества.

9. Необходимым условием для выпуска транспортного средства (шасси) в обращение является наличие в документе, идентифицирующем транспортное средство и выдаваемом в соответствии с национальными нормативными правовыми актами государств-членов Евразийского экономического сообщества, номера одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) или свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства.

10. Необходимым условием для выпуска в обращение компонентов транспортных средств является наличие действующих сертификата соответствия или декларации о соответствии, оформленных на конкретные типы компонентов.  
  
Регистрация декларации о соответствии в едином реестре деклараций о соответствии является основанием для выпуска в обращение продукции, соответствие которой она подтверждает.  
  
Регистрация декларации о соответствии осуществляется в порядке, установленном национальными нормативными правовыми актами государств-членов Евразийского экономического сообщества.

## IV. Требования безопасности

11. Запрещается установка на транспортные средства категорий M 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 металлические решетки массой менее 0,5 кг, предназначенные для защиты только фар и государственный регистрационный знак.

12. Не допускается в составе кондиционеров, а также холодильного оборудования, применяемых на транспортных средствах, наличие озоноразрушающих веществ и материалов, перечень которых утвержден Комиссией по техническому регулированию, санитарным и фитосанитарным мерам в торговле при Интеграционном Комитете Евразийского экономического сообщества.

13. Конструкция транспортных средств категории М, используемых для коммерческих перевозок пассажиров, транспортных средств категории N, используемых для перевозки опасных грузов, а также специальных транспортные средства указанных категорий должна обеспечивать возможность оснащения аппаратурой спутниковой навигации. Оснащение указанной аппаратурой транспортных средств осуществляется в порядке, установленном нормативными правовыми актами государств-членов Евразийского экономического сообщества.

14. Транспортные средства категорий М, М, N и N, осуществляющие коммерческие перевозки грузов и пассажиров, оснащаются техническими средствами контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха. Конструкция названных транспортных средств должна обеспечивать возможность оснащения указанными техническими средствами. Порядок оснащения указанными техническими средствами транспортных средств, находящихся в эксплуатации, определяется национальными нормативными правовыми актами государств-членов Евразийского экономического сообщества.

15. Интерфейс (совокупность элементов, обеспечивающих возможность взаимодействия пользователя с электронными системами, включая получение пользователем зрительной и голосовой информации и введение им команд управления), а также информационные и предупреждающие надписи на транспортном средстве, оценка соответствия которого проводится в форме одобрения типа, осуществляются на русском языке.  
  
Указанное требование применяется:  
  
- к выводимым на информационных экранах (дисплеях) предупреждающим сообщениям, связанным с неисправностями систем транспортного средства, предупреждающим об опасности для жизни и здоровья людей, а также информирующим об активации отдельных систем безопасности автомобиля.  
  
- к надписям на табличках и наклейках на транспортном средстве, информирующем пользователя о порядке безопасного использования транспортного средства и его систем, в том числе, надписям, предусмотренным обязательными требованиями Правил ЕЭК ООН и Глобальных технических правил);  
  
- к надписям на табличках и наклейках на транспортном средстве, содержащим рекомендательную информацию для пользователя о порядке использования систем транспортного средства.  
  
Указанное требование не применяется при условии соответствующего перевода и (или) разъяснения в инструкции по эксплуатации транспортного средства:  
  
- к сообщениям информационных экранов (дисплеев) аудио-, видео-, игровых и других мультимедийных систем;  
  
- к коротким сообщениям и надписям в виде аббревиатур;  
  
- к надписям, нанесенным на органы управления;  
  
- к единицам измерения;  
  
- к названиям зарубежных фирм, фирменным наименованиям транспортных средств и применяемых на них систем;  
  
- к маркировке официальных утверждений типа, предусмотренной обязательными требованиями Правил ЕЭК ООН и Глобальных технических правил.  
  
Указанное требование также не применяется к сообщениям и надписям, предназначенным для работников сервисных станций, специально обученных и использующих фирменное диагностическое оборудование.  
  
Указанное требование действует:  
  
в отношении транспортных средств (шасси), относящихся к типу, ранее не проходившему оценку соответствия в государствах-членах Евразийского экономического сообщества - со дня вступления в силу настоящего технического регламента;  
  
в отношении всех выпускаемых в обращение транспортных средств (шасси) - с 1 января 2013 г.

16. Конструкция транспортного средства с учетом его категории и назначения обеспечивает:

1) эффективное действие тормозной системы;

2) эффективное действие рулевого управления, управляемость и устойчивость;

3) минимизацию травмирующих воздействий на находящихся в транспортном средстве людей и возможность их эвакуации после дорожно-транспортного происшествия;

4) минимизацию физического воздействия на других участников движения;

5) пожарную безопасность;

6) обзорность внешнего пространства для водителя;

7) измерение, регистрацию и ограничение скорости транспортного средства;

8) электробезопасность;

9) защиту транспортного средства от несанкционированного использования;

10) минимизацию выбросов вредных (загрязняющих) веществ, а также энергетическую эффективность, которая выражается в минимизации потребления топлива транспортными средствами с двигателями внутреннего сгорания и потребления электроэнергии электромобилями;

11) минимизацию внешнего и внутреннего шума;

12) устойчивость к воздействию внешних источников электромагнитного излучения и электромагнитную совместимость;

13) безопасное для здоровья состояние микроклимата в кабине водителя и пассажирском помещении и минимизацию содержания вредных веществ в воздухе кабины водителя и пассажирского помещения транспортного средства;

14) необходимое и достаточное количество, месторасположение, характеристики и действие светотехнических и звуковых сигнальных устройств;

15) необходимое расположение и идентификацию органов управления и средств контроля транспортного средства;

16) соблюдение габаритных и весовых ограничений, определяемых особенностями национальной дорожной сети.

17. Конструкция транспортных средств категорий М и М обеспечивает соблюдение специальных требований к безопасности пассажирских транспортных средств большой вместимости.

18. Реализация требований, предусмотренных пунктами 19 и 20 настоящего технического регламента, обеспечивается выполнением требований, содержащихся в:

1) приложениях N 2 и 3 - в отношении выпускаемых в обращение типов транспортных средств (шасси);

2) приложении N 4 - в отношении выпускаемых в обращение единичных транспортных средств;

3) приложении N 5 - в отношении габаритных и весовых ограничений выпускаемых в обращение единичных транспортных средств. При несоответствии транспортных средств установленным габаритным и (или) весовым ограничениям, предусмотренным приложением N 5, в одобрении типа транспортного средства или свидетельстве о безопасности конструкции транспортного средства делается запись о необходимости оформления специального разрешения при его эксплуатации;

3) приложении N 6 - в отношении специальных и специализированных транспортных средств с учетом их функционального назначения. В отношении специальных транспортных средств повышенной проходимости для сельского и коммунального хозяйства отдельные требования, предусмотренные приложением N 2 к настоящему техническому регламенту, не применяются на основании решения уполномоченного органа исполнительной власти государства-члена Евразийского экономического сообщества.

19. Каждое транспортное средство имеет индивидуальный идентификационный номер. Требования к маркировке и обеспечению возможности идентификации выпускаемых в обращение транспортных средств (шасси), отнесенных к одному типу, установлены согласно приложению N 7 к настоящему техническому регламенту.  
  
Требования к наличию и содержанию идентификационного номера не распространяются на единичные транспортные средства, ввозимые на единую таможенную территорию государств-участников таможенного союза.

20. Компоненты, выпускаемые в обращение как сменные (запасные) части для находящихся в эксплуатации транспортных средств, при установке на транспортное средство не ухудшают его безопасность по отношению к состоянию на момент выпуска в обращение.  
  
Перечень требований, соответствие которым обеспечивает выполнение абзаца первого настоящего пункта, установлен согласно приложению N 8 к настоящему техническому регламенту.  
  
Компоненты, выпускаемые в обращение как сменные (запасные) части для находящихся в эксплуатации транспортных средств и 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.

## V. Оценка соответствия

**1. Оценка соответствия типов транспортных средств (шасси) перед их выпуском в обращение**

22. Оценка соответствия типов транспортных средств (шасси) осуществляется перед выпуском их в обращение и проводится в форме одобрения типа. Подразделение транспортных средств на типы и модификации для целей оценки соответствия осуществляется согласно приложению N 9 к настоящему техническому регламенту.  
  
Целью оценки соответствия является удостоверение в том, что представленные заявителем образцы транспортного средства (шасси), относящиеся к типу, заявленному для проведения оценки соответствия, соответствуют требованиям, установленным разделом V настоящего технического регламента, и при их изготовлении имеются необходимые условия, обеспечивающие соответствие выпускаемых транспортных средств (шасси) установленным при проведении оценки соответствия требованиям.  
  
Оценка соответствия типов шасси, изготавливаемых на единой таможенной территории государств-участников таможенного союза, проводится в случае, когда предусматривается 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.  
  
Оценка соответствия типов шасси, ввозимых на единую таможенную территорию государств-участников таможенного союза, проводится независимо от целей их последующего использования.

23. Оценку соответствия в форме одобрения типа осуществляют органы по сертификации, назначенные в соответствии с процедурами, предусмотренными национальными нормативными правовыми актами государства-члена Евразийского экономического сообщества. Испытания в целях оценки соответствия проводят аккредитованные в установленном порядке испытательные лаборатории, компетенция которых соответствует требованиям ИСО 17025 (далее - аккредитованные испытательные лаборатории).

24. Оценка соответствия в форме одобрения типа проводится в следующем порядке:

1) в орган по сертификации подается заявка, в которой указываются наименование заявителя, его реквизиты, тип транспортного средства, сведения о ранее выданных одобрениях типа транспортного средства (далее - заявка). В отношении типа транспортного средства может быть подана только одна заявка в один орган по сертификации. К заявке прилагаются документы по перечню согласно приложению N 10 к настоящему техническому регламенту;

2) орган по сертификации рассматривает в течение 15 дней представленные заявителем документы, принимает решение и заключает с заявителем договор на выполнение работ по оценке соответствия;

3) в аккредитованной испытательной лаборатории проводятся идентификация представленных образцов транспортных средств (шасси), их сертификационные испытания и оформляются протоколы, к каждому из которых прилагается составленное изготовителем и заверенное аккредитованной испытательной лабораторией техническое описание;

4) орган по сертификации проверяет заявку и прилагаемые к ней документы, подтверждающие выполнение требований, установленных в разделе II настоящего технического регламента в отношении типов транспортных средств (шасси). Отсутствие документов, подтверждающих соответствие продукции какому-либо из указанных требований, в отношении этой продукции, не препятствует подаче заявки и учитывается органом по сертификации при принятии решения;

5) орган по сертификации документально подтверждает применение изготовителем транспортных средств методов производства и контроля, позволяющих обеспечить соответствие предназначенной для выпуска в  
  
обращение на единой таможенной территории государств-участников таможенного союза продукции требованиям настоящего технического регламента;

6) орган по сертификации выдает сертификаты соответствия транспортного средства отдельным требованиям, предусмотренным приложениями N 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту;

7) орган по сертификации подготавливает заключение о возможности оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) на основании выполнения подпунктов 3-6 настоящего пункта;

8) орган по сертификации оформляет одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси);

9) уполномоченный орган исполнительной власти государства-члена Евразийского экономического сообщества рассматривает, утверждает и осуществляет регистрацию одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси);

10) орган по сертификации осуществляет контроль за соответствием транспортных средств требованиям настоящего технического регламента в период действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси).

25. Заявителем при проведении одобрения типа изготавливаемых на единой таможенной территории государств-участников таможенного союза транспортных средств (шасси) может быть зарегистрированный в соответствии с законодательством государства-участника таможенного союза и являющийся резидентом этого государства изготовитель, которому в установленном порядке был присвоен международный идентификационный код изготовителя транспортного средства, или представитель изготовителя, действующий от его имени.  
  
Заявителем при проведении одобрения типа импортируемых на единую таможенную территорию государств-участников таможенного союза транспортных средств (шасси) может быть только представитель иностранного изготовителя, удовлетворяющий критериям, предусмотренным пунктом 27 настоящего технического регламента.

26. Обязательным условием оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) по результатам проведения оценки соответствия в форме одобрения типа является наличие у изготовителя транспортных средств:  
  
системы организационных и технических мероприятий на этапах проектирования, производства, контроля, испытаний и модернизации продукции с целью определения и подтверждения характеристик продукции или параметров производственного процесса ее изготовления, оказывающих влияние на безопасность продукции и (или) соответствие продукции требованиям настоящего технического регламента;  
  
планов проведения периодических проверок и испытаний серийно выпускаемых транспортных средств (шасси) для подтверждения их соответствия требованиям настоящего технического регламента;  
  
базы данных, в которой регистрируются результаты проверок и испытаний и которая доступна для органа по сертификации;

процедуры восстановления соответствия выпускаемых в обращение и при необходимости - находящихся в эксплуатации транспортных средств (шасси) требованиям настоящего технического регламента в случае выявления несоответствий, обнаруженных при проведении проверок или испытаний;  
  
предписаний, касающихся эксплуатации транспортных средств, а также их предпродажной подготовки, технического обслуживания и ремонта.  
  
В случае если при производстве транспортного средства была использована продукция другого изготовителя, обязанности каждого изготовителя, связанные с обеспечением указанных условий, могут быть разделены между ними на основании договора (протокола) о взаимных обязательствах. При отсутствии такого договора (протокола) указанные обязанности возлагаются на изготовителя конечной продукции.

27. Изготовитель, не являющийся резидентом государства-участника таможенного союза, должен назначить своего единственного представителя, которым может быть только юридическое лицо, зарегистрированное в соответствии с законодательством одного из государств-участников таможенного союза и являющегося резидентом этого государства.  
  
Представитель изготовителя обеспечивает выпуск в обращение на единую таможенной территории государств-участников таможенного союза продукции, соответствующей требованиям настоящего технического регламента.  
  
Представитель изготовителя указывается в одобрении типа транспортного средства и одобрении типа шасси.  
  
В случае прекращения полномочий представителя изготовителя прекращается действие удостоверяющих соответствие требованиям настоящего технического регламента документов, в которых указан прекративший свои полномочия представитель изготовителя.

28. Орган по сертификации предоставляет заявителю всю информацию в отношении правил, процедур и требований, связанных с оценкой соответствия.

29. Орган по сертификации направляет заявителю предусмотренное подпунктом 2 пункта 24 настоящего технического регламента решение, в котором отражается:

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

2) возможность признания представленных заявителем документов;

3) необходимость проведения испытаний с целью получения недостающих доказательственных материалов;

4) необходимость и сроки проведения проверки условий производства.

30. По результатам рассмотрения документов, предусмотренных приложением N 10 к настоящему техническому регламенту, при условии положительных результатов анализа состояния производства орган по сертификации оформляет сертификат соответствия типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложением N 2 к настоящему техническому регламенту.  
  
В одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси) вносятся номера указанных сертификатов.

31. В случае признания органом по сертификации недостаточности представленных в соответствии с подпунктом 2 пункта 24 настоящего технического регламента документов, подтверждающих соответствие типа транспортного средства в целом либо его отдельных модификаций требованиям, предусмотренным приложениями N 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту, заявитель представляет в аккредитованную испытательную лабораторию объекты испытаний и детализированные технические описания типа транспортного средства (шасси).

32. 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.  
  
Испытания проводятся в соответствии с Правилами ЕЭК ООН, Глобальными техническими правилами, а в случае их отсутствия - в соответствии с международными и национальными стандартами, включенными в перечень документов в области стандартизации, применение которых обеспечивает выполнение требований настоящего технического регламента, содержащийся в приложении N 11.  
  
Проведение испытаний в испытательных лабораториях, расположенных в государствах, не являющихся участниками Соглашения 1958 года, не допускается.  
  
При включении в заявку нескольких модификаций транспортного средства (шасси) испытания проводятся в отношении модификаций транспортных средств, как правило, с ожидаемыми наихудшими показателями.

Подготовка образцов транспортных средств, предназначенных для проведения испытаний, осуществляются заявителем.  
  
По окончании испытаний образцы возвращаются заявителю.  
  
Аккредитованная испытательная лаборатория по результатам испытания оформляет сводный протокол и передает его в орган по сертификации. Протоколы сертификационных испытаний хранятся в испытательной лаборатории не менее 5 лет.

33. Орган по сертификации проводит анализ состояния производства согласно приложению N 12 для подтверждения наличия методов производства и контроля, позволяющих обеспечить соответствие серийно выпускаемой продукции требованиям настоящего технического регламента. В качестве доказательственных материалов, подтверждающих наличие на производстве условий, обеспечивающих выпуск продукции со стабильными характеристиками и показателями, соответствующими 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;  
  
подготовленное заявителем описание условий производства, предусмотренное приложением N 12 к настоящему техническому регламенту;  
  
документ органа по сертификации о результатах проверки условий производства, если таковая уже проводилась.  
  
На основе анализа представленных заявителем документов орган по сертификации принимает решение о необходимости проведения проверки условий производства. Порядок и сроки такой проверки орган по сертификации согласует с заявителем.  
  
При наличии у изготовителя сертификата соответствия системы менеджмента качества проверка условий производства может не проводиться.  
  
Проверка условий производства транспортных средств (шасси), изготовители которых не зарегистрированы в странах - участницах Соглашения 1958 года, проводится в обязательном порядке.  
  
Результаты анализа состояния производства оформляются заключением.

34. При проведении оценки соответствия транспортного средства (шасси), относящегося к типу транспортного средства (шасси), ранее не проходившего оценку соответствия требованиям настоящего технического регламента, возможно применение процедур, предусмотренных пунктом 35 настоящего технического регламента.

35. В отношении отдельных требований, предусмотренных приложением N 2 к настоящему техническому регламенту, а в случае специальных и специализированных транспортных средств - приложением N 6, в качестве доказательственных материалов могут быть представлены результаты испытаний и измерений, самостоятельно проведенных изготовителем в процессе постановки на производство транспортного средства (шасси). Допускается не представлять образец транспортного средства для идентификации.  
  
В отношении транспортных средств категорий М и М разрешается проведение испытаний и измерений только при участии независимой от производителя испытательной лаборатории.  
  
Проведение испытаний и измерений должно осуществляться в соответствии с Правилами ЕЭК ООН, Глобальными техническими правилами, а в случае их отсутствия - в соответствии с международными и национальными стандартами, включенными в перечень документов в области стандартизации, применение которых обеспечивает выполнение требований настоящего технического регламента, содержащийся в приложении N 11.  
  
Заявитель вправе пригласить для участия в проведении испытаний и измерений, указанных в абзаце первом настоящего пункта, представителей органа по сертификации и (или) аккредитованной испытательной лаборатории. Допускается представлять результаты моделирования и расчетов в отношении отдельных требований, установленных в Правилах ЕЭК ООН и Глобальных технических правилах, если таковыми это предусмотрено.  
  
Орган по сертификации вправе направить представленные заявителем протоколы испытаний и измерений в аккредитованную испытательную лабораторию для проведения технической экспертизы.  
  
Указанные в настоящем пункте протоколы испытаний и измерений рассматриваются в качестве доказательственного материала при оценке соответствия для оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) со сроком действия до одного года либо на малую партию транспортных средств (шасси) без ограничения срока действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси). Эти протоколы испытаний и измерений подлежат рассмотрению, если с момента их оформления до даты рассмотрения прошло не более одного года.  
  
Результаты испытаний и измерений, указанных в абзаце первом настоящего пункта, могут представлять изготовители продукции, удовлетворяющие следующим условиям:  
  
регистрация на территории страны, являющейся договаривающейся стороной Соглашения 1958 года;  
  
наличие сертификата соответствия системы менеджмента качества изготовителя;  
  
согласование с органом по сертификации плана проведения контрольных испытаний для целей подтверждения соответствия серийно выпускаемого транспортного средства.  
  
Одобрение типа транспортного средства, оформленное на малую партию транспортных средств, в случае изменения требований, предусмотренных приложением N 2 к настоящему техническому регламенту, сохраняет свое действие.  
  
Указанная в настоящем пункте процедура проведения оценки соответствия типа транспортного средства применяется однократно.

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.  
  
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 представителями органа по сертификации или аккредитованной испытательной лаборатории у изготовителей транспортных средств, выпускаемых в режиме промышленной сборки.  
  
Срок действия первичного одобрения типа транспортного средства, оформленного для транспортных средств, изготавливаемых в режиме промышленной сборки, составляет 1 год.  
  
В течение указанного срока 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 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.

38. При оценке соответствия типов транспортных средств, изготавливаемых на базе или на шасси других транспортных средств, ранее прошедших оценку соответствия в форме одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), 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 одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), выданные на базовые транспортные средства (шасси), как доказательственные материалы в части требований к безопасности транспортных средств, ответственность за выполнение которых обеспечивается их изготовителем.

39. 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 заключение 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).

40. Форма одобрения типа транспортного средства предусмотрена приложением N 13 к настоящему техническому регламенту. Форма одобрения типа шасси предусмотрена приложением N 14 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 государств-участников 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 делается запись о возможности перемещения самоходного шасси своим ходом по дорогам общего пользования, если была проведена оценка его соответствия требованиям в отношении эффективности тормозных систем, рулевого управления, мест крепления ремней безопасности, ремней безопасности, оснащения безопасными стеклами, передней обзорности, оснащения устройствами непрямого обзора, количества, месторасположения, характеристик и действия светотехнических и звуковых сигнальных устройств, выбросов вредных (загрязняющих) веществ.

41. Одобрение типа транспортного средства и одобрение типа шасси могут быть оформлены на срок, не превышающий 3 лет, если иное не установлено в пунктах 35 и 36 настоящего технического регламента. Сертификаты соответствия отдельным требованиям, указанным в перечне, предусмотренном приложением N 2, а в случае специальных и специализированных транспортных средств - в отношении применяемых с учетом назначения таких транспортных средств требований, предусмотренных приложением N 6, могут быть оформлены на срок, не превышающий 4 лет.

42. Срок действия одобрения типа транспортного средства для транспортных средств, изготавливаемых с использованием выпущенных в обращение базовых транспортных средств (шасси), и имеющих одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси), выданное с учетом ранее действовавших требований, не может превышать одного года с даты вступления в силу требований, предусмотренных приложением N 2 к настоящему техническому регламенту.

43. Орган по сертификации представляет одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси) для рассмотрения и утверждения уполномоченным органом исполнительной власти государства-члена Евразийского экономического сообщества, 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 на оформление одобрений типа транспортного средства (одобрений типа шасси).  
  
В случае выявления нарушений одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси) возвращается в орган по сертификации.

44. Регистрация одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) в национальном реестре осуществляется уполномоченным органом исполнительной власти государства-члена Евразийского экономического сообщества в соответствии с национальными нормативными правовыми актами государства-члена Евразийского экономического сообщества.

45. Орган по сертификации выдает заявителю одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси).  
  
Документация, относящаяся к оформлению одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), должна храниться 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 может участвовать аккредитованная испытательная лаборатория, которая проводит контрольные испытания продукции, указанной в абзаце первом настоящего пункта.

47. Контроль может быть плановым и внеплановым.  
  
Периодичность проведения планового контроля в отношении каждого типа транспортного средства устанавливается не чаще 1 раза в 2 года.  
  
Внеплановый контроль проводится в случаях, если орган по сертификации или уполномоченный орган исполнительной власти государства-члена Евразийского экономического сообщества получает:  
  
сообщения органов государственного контроля (надзора) о выявленных фактах нарушения требований технического регламента;  
  
обращения органа исполнительной власти в сфере внутренних дел государства-члена Евразийского экономического сообщества по результатам расследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий, результатов обобщения данных проведения государственных технических осмотров;  
  
сообщения, основанные на конкретных данных о несоответствии продукции требованиям технического регламента и документам, удостоверяющим соответствие требованиям технического регламента;  
  
сведения о существенном изменении организационной структуры изготовителя или условий производства продукции.

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 разработанному плану проверки определенных видов продукции, утверждаемому органом по сертификации.  
  
Если изготовителем предусматривается проведение ряда технологических операций (например, по доукомплектованию или маркированию продукции) в привлекаемых им организациях, соответствующий контроль может проводиться в этих организациях.

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, а также предоставляют им запрашиваемую документацию.  
  
Уклонение изготовителя от выполнения настоящего пункта может служить основанием для решения органа по сертификации о прекращении действия документов, удостоверяющих соответствие требованиям технического регламента.

51. Изготовитель продукции принимает участие в проведении контроля за объектами оценки соответствия в организациях, привлекаемых им для осуществления технологических операций, а также у изготовителей компонентов, если органом по сертификации принято решение о необходимости проверки условий производства в этих организациях.

52. 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.

53. В ходе контроля проводится идентификация продукции.  
  
Идентификация заключается в установлении тождественности заводской маркировки, имеющейся на транспортном средстве и его компонентах, и данных, содержащихся в одобрении типа транспортного средства (одобрении типа шасси), а также данных, представляемых изготовителем продукции или его представителем непосредственно для идентификации.  
  
Идентификация продукции с целью контроля может проводиться как у изготовителя продукции, так и у ее продавца.  
  
Идентификация проводится в отношении транспортного средства (шасси) без его разборки.

54. При проведении контроля могут быть случайным образом отобраны образцы для проведения испытаний в лаборатории изготовителя или в аккредитованной испытательной лаборатории.  
  
Испытаниям, как правило, подвергается модификация с ожидаемыми наихудшими результатами испытаний.

55. 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.

56. 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 стабильное соответствие 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.

57. 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.

58. В случае получения органом по сертификации отрицательных результатов контроля, а также в случае получения иной информации о несоответствии продукции требованиям настоящего технического регламента орган по сертификации, оформивший одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси) или сертификат соответствия, должен в 30-дневный срок направить изготовителю и представителю изготовителя продукции официальное письменное уведомление, содержащее требование о принятии необходимых мер по восстановлению соответствия и рекомендации, включая рекомендации в отношении отзыва продукции.  
  
По получении указанного уведомления изготовитель продукции должен в 10-дневный срок направить в орган по сертификации информацию о принимаемых мерах по восстановлению соответствия, включая программу корректирующих действий.  
  
Орган по сертификации должен в 10-дневный срок рассмотреть и согласовать предложенную изготовителем продукции программу корректирующих действий и обеспечить контроль за ее выполнением.

59. Если орган по сертификации признает принятые меры недостаточными, то через 30 дней после направления изготовителю и представителю изготовителя продукции официального письменного уведомления орган по сертификации приостанавливает или прекращает действие оформленных сертификатов соответствия требованиям настоящего технического регламента, о чем он незамедлительно информирует изготовителя и представителя изготовителя продукции, технический секретариат и органы государственного контроля (надзора).  
  
В соответствии с процедурой, установленной национальным нормативным правовым актом государства-члена Евразийского экономического сообщества, уполномоченный орган исполнительной власти государства-члена Евразийского экономического сообщества на основании решения органа по сертификации о прекращении действия сертификатов соответствия аннулирует одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси).  
  
О прекращении действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) орган по сертификации в недельный срок письменно уведомляет изготовителя и представителя изготовителя продукции, а также органы государственного контроля (надзора) посредством оформления и направления им уведомления об отмене документа, удостоверяющего соответствие техническому регламенту о безопасности колесных транспортных средств, по форме, предусмотренной приложением N 15 к настоящему техническому регламенту.  
  
Информация об оформлении уведомления о прекращении действия документа, удостоверяющего соответствие техническому регламенту о безопасности колесных транспортных средств, публикуется в официальном печатном издании уполномоченного органа исполнительной власти государства-члена Евразийского экономического сообщества.  
  
Регистрация и ведение реестра уведомлений о прекращении действия документа, удостоверяющего соответствие техническому регламенту о безопасности колесных транспортных средств осуществляется уполномоченным органом исполнительной власти государства-члена Евразийского экономического сообщества в соответствии с национальными нормативными правовыми актами государства-члена Евразийского экономического сообщества.

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

61. 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 которые имеются действующие одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) и которые изменяют сведения, указанные в техническом описании и (или) любом из технических описаний типа транспортного средства в отношении отдельных требований, предусмотренных приложением N 2 к настоящему техническому регламенту.  
  
Держатель одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) может также представить доказательственные материалы, подтверждающие соответствие транспортного средства с внесенными изменениями в его конструкцию требованиям настоящего технического регламента.  
  
На основании оценки этих изменений орган по сертификации принимает решение о возможности сохранения действия выданных одобрений типов транспортных средств (одобрений типов шасси) в отношении транспортных средств (шасси) с внесенными изменениями. О своем решении орган по сертификации сообщает держателю одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), который при необходимости подает заявку на оценку соответствия продукции с внесенными изменениями в его конструкцию. Решение о необходимости проведения идентификации образцов при распространении действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) на модификации типа транспортного средства (шасси) с внесенными изменениями в его конструкцию принимает орган по сертификации.

62. Заявка на распространение действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) подается в орган по сертификации, оформивший его первоначальную версию. Заявитель представляет в орган по сертификации заявку и новые версии тех из поданных ранее в орган по сертификации документов, которые отражают появившиеся изменения.

63. 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), на основе которого оформляет новую версию документа.  
  
В регистрационный номер документа вводится код распространения в порядке, установленном уполномоченным органом исполнительной власти государства-члена Евразийского экономического сообщества. Дата окончания срока действия новой версии документа может отличаться от даты окончания предыдущей его версии, но срок действия документа не может превышать 3 года.

64. 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 62 и 63 настоящего технического регламента.  
  
При оформлении новой версии документа в его регистрационный номер вводится код исправления в порядке, установленном уполномоченным органом исполнительной власти государства-члена Евразийского экономического сообщества.

65. Продление действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) на новый срок производится на основании заявки на продление действия 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 61-63 настоящего технического регламента;  
  
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;  
  
сведения о проведенных корректирующих действиях по инициативе изготовителя и органа по сертификации;  
  
сведения (при наличии) 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 дефектов;  
  
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.

66. Орган по сертификации приобщает к документам, указанным в пункте 65 настоящего технического регламента:

1) копии ранее выданных одобрений типа транспортного средства (одобрений типа шасси);

2) заключение по результатам анализа состояния производства перед выдачей предыдущего одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) или сертификатов соответствия;

3) 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).

67. 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.

68. В случае признания представленных доказательственных материалов достаточными орган по сертификации подготавливает заключение, содержащее обоснование продления срока действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) на следующий срок и при необходимости распространения их на новые модификации, и на его основе оформляет новое одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси).  
  
При оформлении новой версии документа в его регистрационный номер вводится код продления в порядке, установленном уполномоченным органом исполнительной власти государства-члена Евразийского экономического сообщества.  
  
Решение о необходимости проведения идентификации образцов 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 3 лет. Продление срока действия документов может осуществляться неоднократно.

69. Действие одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) распространяется только на транспортные средства (шасси), выпущенные в обращение в период его действия, 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.

70. 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. Оценка соответствия единичных транспортных средств перед их выпуском в обращение**

71. Оценка соответствия единичных транспортных средств перед их выпуском в обращение осуществляется после идентификации каждого транспортного средства в формах технической экспертизы конструкции и проверки технического состояния транспортного средства.  
  
Оценка соответствия проводится только в отношении полнокомплектных транспортных средств.  
  
Целью оценки соответствия является удостоверение в том, что единичное транспортное средство соответствует требованиям, предусмотренным приложением N 4 к настоящему техническому регламенту.

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

1) подача заявки на проведение оценки соответствия транспортного средства в аккредитованную испытательную лабораторию, проводящую оценку соответствия единичных транспортных средств. Состав документов, представляемых заявителем, предусмотрен приложением N 10 к настоящему техническому регламенту;

2) рассмотрение аккредитованной испытательной лабораторией представленных заявителем документов и принятие решения по заявке;

3) идентификация единичного транспортного средства;

4) проверка выполнения требований, предусмотренных пунктами 11-14 настоящего технического регламента и приложениями N 4-7 к настоящему техническому регламенту, посредством проведения технической экспертизы конструкции этого транспортного средства;

5) подготовка протокола технической экспертизы конструкции транспортного средства;

6) оформление свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства и передача его заявителю.  
  
Если единичное транспортное средство относится к типу, на который было оформлено одобрение типа транспортного средства, то оценка соответствия в форме технической экспертизы не проводится, а свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства оформляется на основании указанного одобрения типа транспортного средства и результатов проверки технического состояния транспортного средства.  
  
В случае представления заявителем сообщений об официальном утверждении типа конструкции транспортного средства, предусмотренных Правилами ЕЭК ООН N 10-12, 14, 16-18, 21, 26, 34, 39, 46, 48, 58, 73 и 107, техническая экспертиза по соответствующим разделам приложения N 5 к настоящему техническому регламенту не проводится.

73. В качестве заявителя выступает изготовитель или его уполномоченный представитель, действующий от его имени, а также лицо, осуществляющее ввоз транспортного средства на единую таможенную территорию государств-участников таможенного союза.

74. Аккредитованная испытательная лаборатория обязана предоставить заявителю всю необходимую информацию в отношении правил, процедур и требований, предъявляемых при оценке соответствия.

75. В качестве доказательственных материалов, подтверждающих соответствие единичного транспортного средства требованиям, предусмотренным приложениями N 4-7 к настоящему техническому регламенту, могут представляться протоколы испытаний, проведенных в аккредитованной испытательной лаборатории.

76. Аккредитованная испытательная лаборатория проводит осмотр транспортного средства с целью идентификации, в том числе, по идентификационному номеру (при наличии), и проверки его соответствия представленной документации.  
  
Акт осмотра прилагается к документации, представленной заявителем.

77. Аккредитованная испытательная лаборатория согласует с заявителем сроки проведения оценки соответствия.

78. Аккредитованная испытательная лаборатория проводит техническую экспертизу конструкции транспортного средства, в том числе, необходимые измерения.  
  
По результатам технической экспертизы конструкции транспортного средства оформляется протокол.  
  
Документация, имеющая отношение к проведению оценки соответствия единичного транспортного средства, хранится в архиве аккредитованной испытательной лаборатории не менее 5 лет.

79. По результатам изучения всех необходимых доказательственных материалов аккредитованная испытательная лаборатория составляет заключение, содержащее мотивированное обоснование достаточности представленных доказательственных материалов для оценки соответствия единичного транспортного средства, оформляет и 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 16 к настоящему техническому регламенту.

80. Регистрация и ведение реестра свидетельств о безопасности конструкции транспортного средства осуществляется в порядке, установленном национальными нормативными правовыми актами государств-членов Евразийского экономического сообщества.

**3. Подтверждение соответствия типов компонентов транспортных средств перед их выпуском в обращение**

81. Целью подтверждения соответствия является удостоверение в том, что все серийно выпускаемые компоненты, относящиеся к типу, заявленному для подтверждения соответствия, соответствуют требованиям, предусмотренным пунктом 20 настоящего технического регламента.  
  
Подтверждение соответствия не проводится в отношении компонентов, бывших в употреблении. Подтверждение соответствия также не проводится в отношении 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 - в соответствии с международными и национальными стандартами, включенными в перечень документов в области стандартизации, применение которых обеспечивает выполнение требований настоящего технического регламента, содержащийся в приложении N 11.  
  
Разрешенные формы и схемы подтверждения соответствия в зависимости от типов компонентов предусмотрены приложением N 8 к настоящему техническому регламенту. Описание схем подтверждения соответствия и рекомендации по их выбору предусмотрены приложением N 17 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 государств-участников таможенного союза, заявителем может являться импортер или компания, организованная за пределами государств-членов Евразийского экономического сообщества 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 8 к настоящему техническому регламенту).

В случае если заявитель не относится к указанным лицам, он не вправе осуществлять декларирование соответствия, но имеет 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 8 к настоящему техническому регламенту).

83. Декларирование соответствия в зависимости от схем декларирования осуществляется заявителем посредством принятия декларации о соответствии на основании собственных доказательств, а также 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, международных и национальных 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 порядке, установленном национальными нормативными правовыми актами государств-членов Евразийского экономического сообщества. При принятии декларации о соответствии заявитель указывает в ней 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.

86. Подтверждение соответствия компонентов в форме обязательной сертификации, предусмотренной приложением N 17 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 предназначенной для выпуска в обращение на единой таможенной территории государств-участников таможенного союза серийно выпускаемой продукции требованиям настоящего технического регламента и типам, прошедшим процедуру оценки соответствия;

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 10 к настоящему техническому регламенту.

Орган по сертификации обязан предоставить заявителю всю необходимую информацию в отношении правил, процедур и требований, предъявляемых при оценке соответствия.

88. Орган по сертификации рассматривает заявку на проведение оценки 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 оценки соответствия требованиям настоящего технического регламента, представляется заявителем в виде детализированного 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 должны быть такими же, как у компонентов, выпускаемых в обращение. Заявитель должен предоставить такое количество образцов продукции, которое необходимо для проведения процедуры подтверждения соответствия.  
  
Если Правилами ЕЭК ООН, Глобальными техническими правилами, международными или национальными стандартами, содержащими, в том числе, правила отбора образцов, 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 для подтверждения того, что на выпускающем продукцию предприятии применяются методы производства и контроля, позволяющие обеспечить соответствие серийно выпускаемой продукции требованиям настоящего технического регламента и типам, прошедшим процедуру оценки соответствия.  
  
Орган по сертификации должен оценить имеющиеся у изготовителя документированные планы и методики контроля, а также наличие условий, которые позволяют изготовителю проводить с установленным интервалом испытания и проверки, на основании которых изготовитель убеждается в сохранении соответствия выпускаемой продукции требованиям настоящего технического регламента.

Перечень основных вопросов, изучаемых в ходе анализа состояния производства, и порядок проверки условий производства предусмотрены приложением N 12 к настоящему техническому регламенту.  
  
В качестве доказательственных материалов, подтверждающих наличие на производстве условий, обеспечивающих выпуск продукции со стабильными 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 оценке 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 оценки 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 от компании, организованной как оптовый склад, включено более четырех типов компонентов, представляющих собой однородную продукцию различных изготовителей (в количестве более трех), допускается оформлять сертификат соответствия на одном бланке с указанием в приложении изготовителей после каждой позиции или после ряда позиций одного вида продукции, выпускаемой одним и тем же изготовителем.  
  
Срок действия сертификата соответствия не может превышать 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 единый реестр сертификатов соответствия и в органы государственного контроля (надзора) в порядке, установленном национальными нормативными правовыми актами государств-членов Евразийского экономического сообщества.

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 государств-участников 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 серийно 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 47-56, 58 и 59.

96. Орган по сертификации может продлить действие ранее выданного сертификата соответствия на очередной срок посредством выдачи нового сертификата при поступлении соответствующей заявки на основании проведенной экспертизы представленной документации и при необходимости с учетом заключения аккредитованной испытательной лаборатории. Основанием для выдачи сертификата соответствия на новый срок являются 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 представитель изготовителя, отвечающий требованиям, предусмотренным пунктом 27 настоящего технического регламента, имеет право на получение сертификата соответствия на оригинальные и поставляемые официальными поставщиками изготовителя транспортного средства (шасси) компоненты на основании положительных результатов оценки соответствия транспортного средства (шасси).

На компоненты, поставляемые в качестве сменных (запасных) частей для послепродажного обслуживания транспортных средств может быть оформлен сертификат соответствия на основании результатов оценки соответствия 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, соответствуют по качеству компонентам, которые поставляются или поставлялись для сборки соответствующих транспортных средств (шасси).  
  
Решение о применимости доказательственных материалов, представленных в целях оценки соответствия транспортного средства (шасси), в отношении подтверждения соответствия отдельных групп сменных (запасных) частей в каждом конкретном случае принимает орган по сертификации.  
  
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 4 лет. Сертификат соответствия может быть оформлен в соответствии с уровнем требований, действовавших на момент окончания выпуска транспортного средства, при условии положительного результата анализа состояния производства 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 качестве доказательственных материалов документы, предусмотренные приложением N 10 к настоящему техническому регламенту, подтверждающие 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

98. Маркировка единым знаком обращения продукции на рынке является свидетельством того, что в отношении продукции была проведена оценка соответствия требованиям настоящего технического регламента, и что продукция соответствует этим требованиям.  
  
Графическое изображение единого знака обращения продукции на рынке устанавливается соглашением государств-членов Евразийского экономического сообщества.

99. 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.

100. При маркировании транспортных средств (шасси) единый знак обращения на рынке должен быть расположен на табличке изготовителя или на отдельной табличке (наклейке). Место расположения табличек (наклеек) указывается в одобрении типа транспортного средства (одобрении типа шасси).

101. При маркировании компонентов знак обращения на рынке 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 на рынке должен быть нанесен, по возможности, рядом с товарным знаком изготовителя. Маркировка компонентов знаками официального утверждения "Е" или "е" (рис.1) приравнивается к маркировке знаком обращения на рынке.

### Рис.1. Образец маркировки

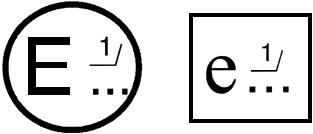


Рис.1. Образец маркировки

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

## VII. Защитительная оговорка

102. Государства-члены Евразийского экономического сообщества, руководствуясь защитой своих законных интересов, предпринимают меры по предотврещению доступа на свой рынок продукции, не соответствующей требованиям настоящего технического регламента. В этих целях государства-члены Евразийского экономического сообщества осуществляют государственный контроль (надзор) за находящимися в обращении транспортными средствами (шасси) и компонентами транспортных средств (шасси), которые являются объектами регулирования настоящего технического регламента.  
  
Мероприятия по государственному контролю (надзору) проводятся в соответствии с национальными нормативными правовыми актами государств-членов Евразийского экономического сообщества.

103. Государственный контроль (надзор) осуществляется посредством произвольной проверки соответствия свойств и характеристик выбранного случайным образом образца транспортного средства (шасси) или компонента транспортного средства отдельным требованиям, предусмотренным разделом V настоящего технического регламента.  
  
Если проверка связана с проведением испытаний, то она должна осуществляться в аккредитованных испытательных лабораториях. Если требования технического регламента содержатся в Правилах ЕЭК ООН или Глобальных технических правилах, проведение испытаний должно осуществляться только в соответствии с указанными Правилами ЕЭК ООН или Глобальными техническими правилами. В отношении других требований технического регламента проведение испытаний должно осуществляться в соответствии с международными и национальными стандартами, включенными в перечень документов в области стандартизации, применение которых обеспечивает выполнение требований настоящего технического регламента, содержащийся в приложении N 11. Результаты проверки оформляются протоколами испытаний и заключением аккредитованной испытательной лаборатории.  
  
Продавец, а также указанные в документах, удостоверяющих соответствие требованиям настоящего технического регламента, изготовитель продукции и заявитель (если заявителем был представитель изготовителя) уведомляются о проведении такой проверки и имеют право присутствовать при ее проведении.

104. 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 (хотя бы один его компонент), в отношении которой установлены требования, не соответствует этим требованиям;

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.

105. 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 этим требованиям;

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.

106. При неудовлетворительных результатах проверки орган государственного контроля (надзора) государства-члена Евразийского экономического сообщества в 10-дневный срок уведомляет об этом:  
  
изготовителя продукции;  
  
заявителя (если заявителем был представитель изготовителя);  
  
орган по сертификации, оформивший документы, удостоверяющие соответствие требованиям настоящего технического регламента.  
  
По получении уведомлений указанные лица осуществляют действия в соответствии с пунктами 57 и 58 настоящего технического регламента.  
  
О своих действиях и мерах, принимаемых для восстановления соответствия продукции, указанные лица уведомляют в установленном порядке орган государственного контроля (надзора).

107. Орган государственного контроля (надзора) государства-члена Евразийского экономического сообщества вправе обратиться в суд с иском о принудительном отзыве конкретной партии транспортных средств (компонентов).  
  
Государства-члены Евразийского экономического сообщества, применившие защитительную оговорку и осуществившие изъятие с рынка продукции, не соответствующей требованиям настоящего технического регламента, в возможно короткий срок уведомляют другие государства-члены о таком изъятии.

## VIII. Заключительные положения

108. Государства-члены Евразийского экономического сообщества вводят в действие настоящий технический регламент в соответствии со своим национальным законодательством единовременно и не ранее, чем через шесть месяцев со дня подписания договора о его принятии.

109. С момента введения в действие настоящего технического регламента национальные технические регламенты государств-членов Евразийского экономического сообщества, в части, соответствующей настоящему техническому регламенту, не применяются в отношении объектов регулирования настоящего технического регламента.

110. Документы, удостоверяющие соответствие транспортных средств (шасси) и их компонентов требованиям, действующие до вступления в силу настоящего технического регламента, сохраняют свое действие до истечения срока, на который они были выданы, и могут использоваться в качестве доказательственных материалов в целях оценки соответствия требованиям настоящего технического регламента.  
  
При распространении указанных документов в порядке, установленном настоящим техническим регламентом, применяются требования, действовавшие до вступления в силу настоящего технического регламента.

## ПРИЛОЖЕНИЕ N 1. ПЕРЕЧЕНЬ объектов технического регулирования, на которые распространяется действие технического регламента о безопасности колесных транспортных средств

ПРИЛОЖЕНИЕ N 1  
к техническому регламенту  
о безопасности колесных  
транспортных средств

**1. Транспортные средства**

**1.1. Классификация транспортных средств по категориям**

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| N  п/п | Объекты технического регулирования |
| 1. | *Категория L* - Мототранспортные средства |
| 1.1. | Мопеды, мотовелосипеды, мокики, в том числе:  Категория *L* - Двухколесное транспортное средство, максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км/ч, и характеризующееся:  - 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* - Трехколесное транспортное средство с любым расположением колес, максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км/ч, и характеризующееся:  - 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* - Двухколесное транспортное средство, рабочий объем двигателя которого (в случае двигателя внутреннего сгорания) превышает 50 см (или) максимальная конструктивная скорость (при любом двигателе) превышает 50 км/ч.  *Категория L* - Трехколесное транспортное средство с колесами, асимметричными по отношению к средней продольной плоскости, рабочий объем двигателя которого (в случае двигателя внутреннего сгорания) превышает 50 см и (или) максимальная конструктивная скорость (при любом двигателе) превышает 50 км/ч.  *Категория* *L* - Трехколесное транспортное средство с колесами, симметричными по отношению к средней продольной плоскости транспортного средства, рабочий объем двигателя которого (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* - Четырехколесное транспортное средство, масса которого без нагрузки не превышает 350 кг без учета массы аккумуляторов (в случае электрического транспортного средства), максимальная конструктивная скорость не превышает 50 км/ч, и характеризующееся:  - 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* - Четырехколесное транспортное средство, иное, чем транспортное средство категории L, масса которого без нагрузки не превышает 400 кг (550 кг для транспортного средства, предназначенного 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. | Автомобили легковые, в том числе:  *Категория M* - Транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров и имеющие, помимо места водителя, не более восьми мест для сидения. |
| 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. |
| 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 О* - Прицепы (полуприцепы) к легковым и грузовым автомобилям, мотоциклам, мотороллерам и квадрициклам, в том числе:  *Категория О* - Прицепы, технически допустимая максимальная масса которых не более 0,75 т.  *Категория О* - Прицепы, технически допустимая максимальная масса которых свыше 0,75 т, но не более 3,5 т.  *Категория О* - Прицепы, технически допустимая максимальная масса которых свыше 3,5 т, но не более 10 т.  *Категория О* - 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:  
  
М, если произведение предусмотренного конструкцией числа пассажиров на условную массу одного пассажира (75 кг) превышает расчетную массу перевозимого одновременно с пассажирами груза;  
  
N, если это условие не выполняется.   
  
Транспортное средство, имеющее более восьми мест для сидения, не считая места водителя, предназначенное для перевозки пассажиров и грузов, 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).

**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 M 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 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, также относятся к категории G.

1.2.3. При обозначении категории транспортных средств повышенной проходимости буква G должна сочетаться с буквами М 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 надколесные 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

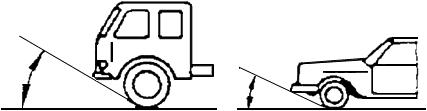


Рисунок 1. Угол въезда 

### Рисунок 2. Угол съезда

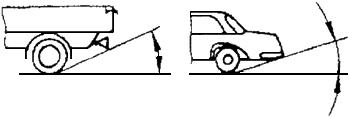


Рисунок 2. Угол съезда 

### Рисунок 3. Продольный угол проходимости

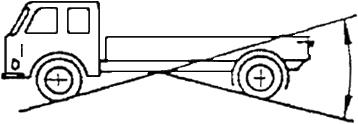


Рисунок 3. Продольный угол проходимости 

### Рисунок 4. Межосевой дорожный просвет

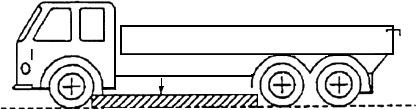


Рисунок 4. Межосевой дорожный просвет 

### Рисунок 5. Дорожный просвет под одной осью

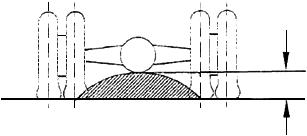


Рисунок 5. Дорожный просвет под одной осью

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

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| 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 |
| 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 |
| 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 |

**2. Компоненты транспортных средств**

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| N  п/п | Объекты технического регулирования |
| 1. | Двигатели с искровым 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 |
| 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 |
| 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 |
| 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 |
| 10. | Тормозные механизмы в сборе |
| 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) |
| 12. | Диски и барабаны тормозные |
| 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) |
| 14. | Камеры тормозные пневматические (в т.ч. с пружинным энергоаккумулятором), цилиндры тормозные пневматические |
| 15. | Компрессоры |
| 16. | Узлы и детали рулевого управления автомобилей: рулевые колеса, рулевые механизмы, рулевые усилители, гидронасосы, аккумуляторы давления, распределители и силовые цилиндры рулевых усилителей, колонки рулевого управления, угловые редукторы, рулевые валы, рулевые тяги, промежуточные опоры рулевого привода и рычаги, шкворни поворотных цапф |
| 17. | Рули мотоциклетного типа |
| 18. | Шарниры шаровые подвески и рулевого управления, пальцы |
| 19. | Колеса |
| 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 |
| 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, рычаги, щетки) |
| 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. | 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 |
| 75. | Турбокомпрессоры |
| 76. | Детали цилиндропоршневой группы, газораспределительного механизма, коленчатые валы, вкладыши подшипников |
| 77. | Системы впрыска топлива двигателей с искровым зажиганием и их элементы |
| 78. | Воздухоочистители для двигателей внутреннего сгорания, сменные элементы |
| 79. | Фильтры масляные и их сменные элементы |
| 80. | Фильтры очистки топлива дизелей и их сменные элементы |
| 81. | Фильтры очистки топлива двигателей с искровым зажиганием и их сменные элементы |
| 82. | Топливные насосы высокого давления, форсунки и распылители форсунок для двигателей внутреннего сгорания |
| 83. | Теплообменники и термостаты |
| 84. | Насосы жидкостных систем охлаждения |
| 85. | Сцепления и их части |
| 86. | Карданные передачи, приводные валы, шарниры неравных и равных угловых скоростей |
| 87. | Мосты ведущие с дифференциалом в сборе, полуоси |
| 88. | Упругие элементы подвески (рессоры листовые, пружины, торсионы подвески, стабилизаторы поперечной устойчивости, пневматические упругие элементы) |
| 89. | Демпфирующие элементы подвески (амортизаторы, амортизаторные стойки и патроны амортизаторных стоек) и рулевого привода |
| 90. | Детали направляющего аппарата подвески (рычаги, реактивные штанги, их пальцы, резинометаллические шарниры, подшипники и втулки опор, ограничители хода подвески, детали установки упругих элементов) |
| 91. | Колпаки (в т.ч. декоративные) ступиц. Элементы крепления колес. Грузы балансировочные колес. |
| 92. | Изделия системы зажигания для двигателей с искровым 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 |
| 97. | Декоративные детали, решетки, козырьки и ободки фар |
| 98. | Ручки, дверные петли, наружные кнопки открывания дверей и багажников |
| 99. | Замки дверей |
| 100. | Детали защитные резиновые и резино-металлические (колпачки, чехлы, кольца уплотнительные, манжеты для гидропривода тормозов и сцепления, чехлы шарниров рулевых управлений, подвески, карданных валов) |
| 101. | Уплотнители головок блока цилиндров, коллекторов, газобаллонной аппаратуры, уплотнительные кольца |
| 102. | Муфты выключения сцеплений, ступицы колес, полуоси колес, в т.ч. с подшипниками в сборе; подшипники муфт выключения сцеплений, ступиц колес, полуосей колес |
| 103. | Воздушно-жидкостные отопители; интегральные охладители, отопители-охладители |
| 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 |
| 106. | Цепи, натяжные устройства цепей для двигателей внутреннего сгорания |
| 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 |
| 109. | Шлемы защитные для водителей и пассажиров мотоциклов и мопедов |
| 110. | Шипы противоскольжения |
| 111. | Багажники автомобильные |

## ПРИЛОЖЕНИЕ N 2. ПЕРЕЧЕНЬ требований, установленных в отношении выпускаемых в обращение типов транспортных средств (шасси)

ПРИЛОЖЕНИЕ N 2  
к техническому регламенту  
о безопасности колесных  
транспортных средств

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  |
| N п/п | Элементы и свойства объектов технического регулирования, в отношении которых устанавливаются требования | Формы оценки соответствия | | Применяе- мость по категориям транспортных средств | Документы, соответствие которым обеспечивает выполнение требования (период их применения) | Примеча- ние |
|  |  | в общем случае | при применении пункта 35 технического регламента |  |  |  |
| 1. | Фары ближнего и дальнего света | С | С | M, N, L | Правила ЕЭК ООН N 1-02 |  |
| 2. | Световозвращатели | С | С | М, N, О, L | Правила ЕЭК ООН N 3-02, включая дополнения 1-11 |  |
| 3. | Устройства для освещения заднего номерного знака | С | С | M, N, О | Правила ЕЭК ООН N 4-00, включая дополнения 1-14 |  |
| 4. | Указатели поворота | С | С | М, N, О, L | Правила ЕЭК ООН N 6-01, включая дополнения 1-19 |  |
| 5. | Габаритные огни, сигналы торможения | С | С | М, N, О, L | Правила ЕЭК ООН N 7-02, включая дополнения 1-16 | 4) |
| 6. | Фары ближнего и дальнего света | С | С | M, N, L | Правила ЕЭК ООН N 8-05 |  |
| 7. | Внешний шум | С | С | L, L, L, L, L | Правила ЕЭК ООН N 9-06, включая дополнение 1 |  |
| 8. | Устойчивость к воздействию внешних источников электромагнитного излучения и электромагнитная совместимость | С | И | M, N, O, L | Правила ЕЭК ООН N 10-02, включая дополнения 1-2 (до 31 декабря 2011 г.)  (до 31 декабря 2013 г.) | 2) |
|  |  | С | И | M, N, O, L | Правила ЕЭК ООН N 10-03 (с 1 января 2012 г.)  (с 1 января 2014 г.) | 2) |
| 9. | Замки и петли дверей | С | И | M, N | Правила ЕЭК ООН N 11-02, включая дополнение 1 (до 31 декабря 2013 г.) | 4), 16) |
|  |  | С | И | M, N | Правила ЕЭК ООН N 11-03, включая дополнение 1 (с 1 января 2014 г.) | 4), 16) |
| 10. | Травмобезопасность рулевого управления | С | И | M, N | Правила ЕЭК ООН N 12-03, включая дополнения 1-3 | 16), 22) |
| 11. | Эффективность тормозных систем | С | С | M, N | Правила ЕЭК ООН N 13-09, включая дополнения 1-12 (до 31 декабря 2015 г.) |  |
|  |  | С | С | M, M, N, О | Правила ЕЭК ООН N 13-10, включая дополнения 1-5 (до 31 декабря 2015 г.) |  |
|  |  | С | С | М, М, N, О | Правила ЕЭК ООН N 13-11, включая дополнение 3 (с 1 января 2016 г.) |  |
|  |  | С | С | M, N | Правила ЕЭК ООН N 13Н-00, включая дополнения 1-9 | 6), 24) |
| 12. | Места крепления ремней безопасности | С | И | М, N, L, L | Правила ЕЭК ООН N 14-03 (до 31 декабря 2011 г.) | 4), 18) |
|  |  | С | И | М, N, L, L | Правила ЕЭК ООН N 14-04 (с 1 января 2012 г. до 31 декабря 2013 г.) | 4), 18) |
|  |  | С | И | М, N, L, L | Правила ЕЭК ООН N 14-07, включая дополнение 1 (с 1 января 2014 г.) | 4), 18) |
| 13. | Требования к ремням безопасности и оснащению удерживающими системами | С | С (на компоненты) и И | М, N, L, L | Правила ЕЭК ООН N 16-04, включая дополнения 1-7 (до 31 декабря 2011 г.) | 4), 18) |
|  |  |  |  |  | Правила ЕЭК ООН N 16-04, включая дополнения 1-11 (с 1 января 2012 г. до 31 декабря 2013 г.) | 4), 18) |
|  |  |  |  |  | Правила ЕЭК ООН N 16-06 (с 1 января 2014 г.) | 4), 18) |
| 14. | Прочность сидений и их креплений | С | И | M | Правила ЕЭК ООН N 17-05 (до 31 декабря 2013 г.) | 16) |
|  |  | С | И | M, M, M, N, N, N | Правила ЕЭК ООН N 17-08 (с 1 января 2014 г.) | 16), 19) |
| 15. | Защита транспортного средства от несанкционированного использования | С | И | М, N, L, L | Правила ЕЭК ООН N 18-02 (до 31 декабря 2013 г.) | 4) |
|  |  | С | И | M, M, N, N, L, L | Правила ЕЭК ООН N 18-03, включая дополнения 1-2 (с 1 января 2014 г.) | 4) |
| 16. | Передние противотуманные фары | С | С | М, N, L, L, L, L | Правила ЕЭК ООН N 19-03, включая дополнения 1-2 | 4) |
| 17. | Фары ближнего и дальнего света | С | С | M, N, L | Правила ЕЭК ООН N 20-03 |  |
| 18. | Травмобезопасность внутреннего оборудования | С | И | M | Правила ЕЭК ООН N 21-01, включая дополнения 1-3 (с 1 января 2014 г.) | 2), 16) 16) |
| 19. | Фонари заднего хода | С | С | M, N, O | Правила ЕЭК ООН N 23-00, включая дополнения 1-15 |  |
| 20. | Выбросы вредных (загрязняющих) веществ | С | С | L, L | Правила ЕЭК ООН N 24-03, включая дополнения 1-3 |  |
| 21. | Подголовники сидений | С | С | М, М(технически допустимой максимальной массой до  3,5 т), N | Правила ЕЭК ООН N 25-04 | 11) |
| 22. | Травмобезопасность наружных выступов | С | И | M | Правила ЕЭК ООН N 26-02 (до 31 декабря 2013 г.) | 4), 16) |
|  |  | С | И | M | Правила ЕЭК ООН N 26-03, включая дополнение 1 (с 1 января 2014 г.) | 4), 16) |
| 23. | Звуковые сигнальные приборы | С | С (на компоненты) и И | М, N, L, L, L, L, L | Правила ЕЭК ООН N 28-00, включая дополнения 1-3 |  |
| 24. | Защитные свойства кабин | С | И | N | Правила ЕЭК ООН N 29-02, включая дополнение 1 |  |
| 25. | Оснащение шинами | С | С | М, N, О, L, L | Правила ЕЭК ООН N 30-02, включая дополнения 1-16 |  |
| 26. | Фары ближнего и дальнего света | С | С | M, N | Правила ЕЭК ООН N 31-02, включая дополнения 1-7 |  |
| 27. | Пожарная безопасность | С | И | M | Правила ЕЭК ООН N 34-01 (до 31 декабря 2013 г.) |  |
|  |  | С | И | M, N, O | Правила ЕЭК ООН N 34-02, включая дополнения 1-3 (с 1 января 2014 г.) |  |
| 28. | Расположение педалей управления | С | И | M | Правила ЕЭК ООН N 35-00, включая дополнение 1 | 16) |
| 29. | Общие требования безопасности к транспортным средствам вместимостью более 22 пассажиров | С | И | M, M | Правила ЕЭК ООН N 36-03, включая дополнения 1-12 | 8) |
| 30. | Лампы накаливания | С | С | М, N, О, L | Правила ЕЭК ООН N 37-03, включая дополнения 1-34 |  |
| 31. | Задние противотуманные огни | С | С | М, N, О, L, L, L, L | Правила ЕЭК ООН N 38-00, включая дополнения 1-14 | 4) |
| 32. | Механизмы измерения скорости | С | И | М, N, L, L, L, L | Правила ЕЭК ООН N 39-00, включая дополнения 1-5 | 4) |
| 33. | Выбросы вредных (загрязняющих) веществ | С | С | L, L, L, L, L | Правила ЕЭК ООН N 40-01, включая дополнение 1 |  |
| 34. | Внешний шум | С | С | L | Правила ЕЭК ООН N 41-03, включая дополнение 1 |  |
| 35. | Оснащение безопасными стеклами | С | С (на компоненты) и И | M, N, O, L, L | Правила ЕЭК ООН N 43-00, включая дополнения 1-6 (до 31 декабря 2013 г.) | 3), 4), 22) |
|  |  |  |  |  | Правила ЕЭК ООН N 43-00, включая дополнения 1-12 (с 1 января 2014 г.) | 3), 4), 22) |
| 36. | Оснащение устройствами непрямого обзора | С | С (на компоненты) и И | М, N, L, L | Правила ЕЭК ООН N 46-01, включая дополнения 1-4 (до 31 декабря 2013 г.) |  |
|  |  |  |  |  | Правила ЕЭК ООН N 46-02, включая дополнения 1-4 (с 1 января 2014 г.) |  |
| 37. | Выбросы вредных (загрязняющих) веществ | С | С | L , L | Правила ЕЭК ООН N 47-00, включая дополнение 1 |  |
| 38. | Количество, месторасположение, характеристики и действие устройств освещения и световой сигнализации | С | С (на компоненты) и И | M, N, O | Правила ЕЭК ООН N 48-03, включая дополнения 1-3 (до 31 декабря 2013 г.) | 15) |
|  |  |  |  |  | Правила ЕЭК ООН N 48-04, включая дополнения 1-4 (с 1 января 2014 г.) | 15), 17) |
| 39. | Передние и задние габаритные огни, сигналы торможения, указатели поворота, устройства для освещения заднего номерного знака | С | С | L | Правила ЕЭК ООН N 50-00, включая дополнения 1-12 |  |
| 40. | Внешний шум | С | С | M, N | Правила ЕЭК ООН N 51-02, включая дополнения 1-4, 6 | 14) |
| 41. | Общие требования безопасности к транспортным средствам вместимостью не более 22 пассажиров | С | И | M, M | Правила ЕЭК ООН N 52-01, включая дополнения 1-9 | 9) |
| 42. | Количество, месторасположение, характеристики и действие устройств освещения и световой сигнализации | С | С (на компоненты) и И | L | Правила ЕЭК ООН N 53-01, включая дополнения 1-10 | 15) |
| 43. | Оснащение шинами | С | С | М, N, О, L, L | Правила ЕЭК ООН N 54-00, включая дополнения 1-17 |  |
| 44. | Оснащение сцепными устройствами | С | С (на компоненты) и И | M, N, O | Правила ЕЭК ООН N 55-01, включая дополнение 1 | 20) |
| 45. | Фары ближнего и дальнего света | С | С | L, L, L | Правила ЕЭК ООН N 56-01 |  |
| 46. | Фары ближнего и дальнего света | С | С | L, L, L, L | Правила ЕЭК ООН N 57-02 |  |
| 47. | Оснащение задними защитными устройствами грузовых транспортных средств | С | И | N, N, O, O | Правила ЕЭК ООН N 58-01 (до 31 декабря 2013 г.) |  |
|  |  |  |  |  | Правила ЕЭК ООН N 58-02 (с 1 января 2014 г.) |  |
| 48. | Органы управления мопедов и двухколесных мотоциклов | С | И | L, L | Правила ЕЭК ООН N 60-00, включая дополнения 1-3 |  |
| 49. | Травмобезопасность наружных выступов | С | И | N | Правила ЕЭК ООН N 61-00, включая дополнение 1 |  |
| 50. | Защита транспортного средства от несанкционированного использования | С | И | L, L, L, L, L | Правила ЕЭК ООН N 62-00, включая дополнения 1-2 |  |
| 51. | Внешний шум | С | С | L | Правила ЕЭК ООН N 63-01, включая дополнение 1 |  |
| 52. | Оснащение шинами | С | С | M, N | Правила ЕЭК ООН N 64-00, включая дополнения 1-2 (до 31 декабря 2011 г.) |  |
|  |  |  |  |  | Правила ЕЭК ООН N 64-02 (с 1 января 2012 г.) |  |
| 53. | Системы мониторинга давления воздуха в шинах | С | С (на компоненты) и И | M, N | Правила ЕЭК ООН N 64-02 (с 1 января 2016 г.) | 25) |
| 54. | Специальные предупреждающие огни | С | С | M, N, L | Правила ЕЭК ООН N 65-00, включая дополнения 1-6 |  |
| 55. | Прочность верхней части конструкции кузова | С | И | M, M(классы II и III) | Правила ЕЭК ООН N 66-00 (до 31 декабря 2013 г.) |  |
|  |  | С | И | M, M(классы II и III) | Правила ЕЭК ООН N 66-02, (с 1 января 2014 г.) |  |
| 56. | Оснащение транспортных средств системами питания на сжиженном нефтяном газе (СНГ) | С | С | M, N | Правила ЕЭК ООН N 67-01, включая дополнения 1-9 |  |
| 57. | Количество, месторасположение и характеристики задних опознавательных знаков для транспортных средств большой длины и грузоподъемности | С | С (на компоненты) и И | N, O | Правила ЕЭК ООН N 70-01, включая дополнения 1-7 (с 1 января 2011 г.) |  |
| 58. | Фары ближнего и дальнего света | С | С | L, L, L, L | Правила ЕЭК ООН N 72-01 |  |
| 59. | Оснащение боковыми защитными устройствами грузовых транспортных средств | С | И | N, N, О, O | Правила ЕЭК ООН N 73-00, включая дополнение 1 |  |
| 60. | Количество, месторасположение, характеристики и действие устройств освещения и световой сигнализации | С | С (на компоненты) и И | L | Правила ЕЭК ООН N 74-01, включая дополнения 1-6 | 15) |
| 61. | Оснащение шинами | С | С | L | Правила ЕЭК ООН N 75-00, включая дополнения 1-13 |  |
| 62. | Фары ближнего и дальнего света | С | С | L, L, L | Правила ЕЭК ООН N 76-01 |  |
| 63. | Стояночные огни | С | С | M, N | Правила ЕЭК ООН N 77-00, включая дополнения 1-12 |  |
| 64. | Эффективность тормозных систем | С | С | L | Правила ЕЭК ООН N 78-02, включая дополнения 1-3 (до 31 декабря 2013 г.) |  |
|  |  |  |  |  | Правила ЕЭК ООН N 78-03, включая дополнение 1 (с 1 января 2014 г.) |  |
| 65. | Рулевое управление | С | И | M, N, O | Правила ЕЭК ООН N 79-01, включая дополнения 1-3 | 4) |
| 66. | Прочность сидений и их креплений | С | И | M, M | Правила ЕЭК ООН N 80-01, включая дополнения 1-3 | 5), 19) |
| 67. | Оснащение устройствами непрямого обзора | С | С (на компоненты) и И | L-L | Правила ЕЭК ООН N 81-00, включая дополнения 1-2 |  |
| 68. | Фары ближнего и дальнего света | С | С | L, L, L | Правила ЕЭК ООН N 82-01 |  |
| 69. | Дневные ходовые огни | С | С | M | Правила ЕЭК ООН N 87-00, включая дополнения 1-14 | 20) |
| 70. | Оснащение шинами | С | С | L | Правила ЕЭК ООН N 88-00, включая дополнение 1 |  |
| 71. | Устройства ограничения максимальной скорости | С | И | M, N | Правила ЕЭК ООН N 89-00, включая дополнение 1 | 20) |
| 72. | Боковые габаритные фонари | С | С | M, N, O | Правила ЕЭК ООН N 91-00, включая дополнения 1-11 |  |
| 73. | Оснащение передними защитными устройствами грузовых транспортных средств | С | И | N, N | Правила ЕЭК ООН N 93-00 (с 1 января 2012 г.)  (с 1 января 2014 г.) | 2) |
| 74. | Защита водителя и пассажиров при фронтальном столкновении | С | И | M | Правила ЕЭК ООН N 94-01, включая дополнения 1-3 | 1), 16), 22) |
| 75. | Защита водителя и пассажиров при боковом столкновении | С | И | M | Правила ЕЭК ООН N 95-02, включая дополнение 1 | 1), 16), 22) |
| 76. | Фары ближнего и дальнего света | С | С | М, N, L | Правила ЕЭК ООН N 98-00, включая дополнения 1-13 |  |
| 77. | Газоразрядные источники света | С | С | M, N | Правила ЕЭК ООН N 99-00, включая дополнения 1-5 |  |
| 78. | Электробезопасность аккумуляторных электромобилей | С | С | M, N | Правила ЕЭК ООН N 100-00, включая дополнение 1 |  |
| 79. | Расход топлива и выбросы углекислого газа. Расход электроэнергии и запас хода электромобилей | С | И | M, N | Правила ЕЭК ООН N 101-00, включая дополнения 1-9 (с 1 января 2014 г.) | 2), 16), 22) |
| 80. | Оснащение укороченными сцепными устройствами | С | С (на компоненты) и И | N, N, O, О | Правила ЕЭК ООН N 102-00 | 20) |
| 81. | Светоотражающая маркировка | С | С | N, N, О, О | Правила ЕЭК ООН N 104-00, включая дополнения 1-6 |  |
| 82. | Общие требования безопасности к пассажирским транспортным средствам | С | И | М, М | Правила ЕЭК ООН N 107-03 (с 1 января 2014 г.) | 2), 10) |
| 83. | Оснащение транспортных средств системами питания на компримированном природном газе (КПГ) | С | С | M, N | Правила ЕЭК ООН N 110-00, включая дополнения 1-9 |  |
| 84. | Фары ближнего и дальнего света | С | С | M, N | Правила ЕЭК ООН N 112-00, включая дополнения 1-12 |  |
| 85. | Фары ближнего и дальнего света | С | С | L | Правила ЕЭК ООН N 113-00, включая дополнения 1-9 |  |
| 86. | Защита транспортного средства от несанкционированного использования | С | И | M, N | Правила ЕЭК ООН N 116-00 включая дополнения 1-2 (с 1 января 2014 г.) | 13), 16), 21) |
| 87. | Уровень шума от качения шин | С | С | M, N, O, О | Правила ЕЭК ООН N 117-01 (по 31 декабря 2015 г.) |  |
|  |  | С | С | М, М, N, N, О, О | Правила ЕЭК ООН N 117-01 (с 1 января 2012 г. по 31 декабря 2015 г.) |  |
|  |  | С | С | M, N, О | Правила ЕЭК ООН N 117-02 (с 1 января 2016 г.) | 26) |
| 88. | Сцепление шин на мокром покрытии | С | С | M, N, O, О | Правила ЕЭК ООН N 117-01 (с 1 января 2015 г. по 31 декабря 2015 г.) |  |
|  |  |  |  |  | Правила ЕЭК ООН N 117-02 (с 1 января 2016 г.) |  |
| 89. | Сопротивление качению шин | С | И | M, N, О | Правила ЕЭК ООН N 117-02 (с 1 января 2017 г.) | 26) |
| 90. | Противопожарные свойства интерьера | С | И | М (классы II и III) | Правила ЕЭК ООН N 118-00 (с 1 января 2014 г.) | 2) |
|  |  |  |  |  | (с 1 января 2016 г.) |  |
| 91. | Угловые фонари | С | С | M | Правила ЕЭК ООН N 119-00, включая дополнения 1-4 | 20) |
| 92. | Органы управления транспортных средств - идентификация | С | И | М, N, L, L | Правила ЕЭК ООН N 121-00, включая дополнения 1-3 (с 1 января 2014 г.) | 2), 4), 16) |
|  |  |  |  |  | (с 1 января 2016 г.) | 4), 16) |
| 93. | Системы отопления | С | И | M, N | Правила ЕЭК ООН N 122-00, включая дополнение 1 (с 1 января 2012 г.) | 2) |
|  |  |  |  |  | (с 1 января 2014 г.) |  |
| 94. | Передняя обзорность | С | И | M | Правила ЕЭК ООН N 125-00, включая дополнения 1-2 | 7), 16), 23) |
| 95. | Замки и петли дверей | С | И | N, N | Глобальные технические правила N 1 (с 1 января 2014 г.) | 2) |
| 96. | Обеспечение защиты пешеходов | С | И | M, M, N, N | Глобальные технические правила N 9 (с 1 января 2016 г.) | 2) |
| 97. | Количество, месторасположение, характеристики и действие устройств освещения и световой сигнализации | С | С (на компоненты) и И | L, L, L, L, L | Пункт 1 Приложения N 3 к настоящему техническому регламенту |  |
| 98. | Внутренний шум | С | И | M, N | Пункт 2 Приложения N 3 к настоящему техническому регламенту |  |
| 99. | Содержание вредных веществ в воздухе кабины водителя и пассажирского помещения транспортного средства | С | И | M, N | Пункт 3 Приложения N 3 к настоящему техническому регламенту |  |
| 100. | Управляемость и устойчивость | С | И | M, N, О | Пункт 4 Приложения N 3 к настоящему техническому регламенту | 12), 16) |
| 101. | Передняя обзорность | С | И | М, М, N | Пункт 5 Приложения N 3 к настоящему техническому регламенту | 7), 23) |
| 102. | Вентиляция, отопление и кондиционирование | С | И | M, N | Пункт 6 Приложения N 3 к настоящему техническому регламенту |  |
| 103. | Системы очистки ветрового стекла от обледенения и запотевания | С | И | M | Пункт 7 Приложения N 3 к настоящему техническому регламенту (с 1 января 2012 г.) | 2), 16) |
|  |  |  |  |  | (с 1 января 2014 г.) | 16) |
| 104. | Системы очистки и омывания ветрового стекла | С | И | M | Пункт 8 Приложения N 3 к настоящему техническому регламенту (с 1 января 2012 г.) | 2), 16) |
|  |  |  |  |  | (с 1 января 2014 г.) | 16) |
| 105. | Защита от разбрызгивания из-под колес | С | И | N, N, О, О | Пункт 9 Приложения N 3 к настоящему техническому регламенту (с 1 января 2014 г.) | 2) |
|  |  | С | И | M | Пункт 10 Приложения N 3 к настоящему техническому регламенту (с 1 января 2014 г.) | 2), 16) |
| 106. | Радиопомехи индустриальные от троллейбусов | С | И | М(троллейбусы) | Пункт 11 Приложения N 3 к настоящему техническому регламенту |  |
| 107. | Габаритные и весовые ограничения | С | И | М, N, О | Приложение N 4 к настоящему техническому регламенту |  |
| 108. | Выбросы вредных (загрязняющих) веществ | С | С | M, N | Технический регламент Евразийского экономического сообщества о требованиях к выбросам автомобильной техникой вредных (загрязняющих) веществ | 27) |

Примечания:

1. Формы оценки соответствия: С - обязательная сертификация; И - испытания и измерения, самостоятельно проведенные изготовителем в процессе проектирования транспортного средства [шасси].

2. Если срок введения в действие не указан, то требования действуют с момента ввода в действие настоящего технического регламента.

3. Разрешается альтернативное применение требований более высокого уровня ранее сроков, установленных в Таблице.

4. Требования применяются в соответствии с областью применения, установленной в Правилах ЕЭК ООН (Глобальных технических правилах). 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).

5. На основании переходных положений, содержащихся в Правилах ЕЭК ООН, признаются сообщения об официальном утверждении типа по этим Правилам ЕЭК ООН с предыдущими сериями поправок.

1) Требования применяются к типам транспортных средств, выпуск в обращение которых на единой таможенной территории государств-участников таможенного союза начат после 4 января 2008 г.

2) Требования применяются в отношении новых типов транспортных средств, ранее не проходивших оценку соответствия в государствах-членах Евразийского экономического сообщества. Отсутствие ссылки на примечание 2) означает, что требования применяются в отношении всех типов транспортных средств.

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.

6) До 1 января 2014 г. применяются альтернативно Правилам ЕЭК ООН NN 13-09. С 01.01.2014 г. устанавливается обязательное применение.

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

8) В отношении специализированных пассажирских транспортных средств 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.

9) В отношении специализированных пассажирских транспортных средств 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.

10) В отношении специализированных пассажирских транспортных средств 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 не применяются.

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..." в отношении Правил ЕЭК ООН N 111.

13) При представлении "Сообщения об официальном утверждении типа..." в отношении Правил ЕЭК ООН N 116 "Сообщение об официальном утверждении типа..." в отношении Правил ЕЭК ООН N 18 представлять не требуется.

14) Для полноприводных транспортных средств категорий MG, MG, NG и NG допускается применение Правил ЕЭК ООН N 51-01 при проведении испытаний по методу Правил ЕЭК ООН N 51-02.

15) При наличии "Сообщения об официальном утверждении типа..." в отношении данных Правил предъявление копий "Сообщений об официальном утверждении типа..." на отдельные приборы освещения и световой сигнализации, а также светоотражающую маркировку не обязательно.

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) Дневные ходовые огни, а также угловые фонари в случае их установки должны соответствовать установленным предписаниям Правил ЕЭК ООН. Установка дневных ходовых огней является обязательной с 1 января 2016 г.

18) Транспортные средства категорий М, М классов III и В должны быть оборудованы ремнями безопасности. Остальные транспортные средства категорий М, М должны быть оборудованы ремнями безопасности, если планируется их использование для перевозки пассажиров в междугородном сообщении. Подразделение транспортных средств на классы осуществляется в соответствии с Правилами ЕЭК ООН N 107.

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..." в отношении Правил ЕЭК ООН N 97.

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) Обязательно оснащение электронными системами контроля устойчивости и системами помощи при экстренном торможении новых типов транспортных средств, ранее не проходивших оценку соответствия в государствах-членах Евразийского экономического сообщества.

25) Обязательно оснащение системами мониторинга давления воздуха в шинах новых типов транспортных средств, ранее не проходивших оценку соответствия в государствах-членах Евразийского экономического сообщества.

26) Применяются требования Правил ЕЭК ООН N 117-02, стадия 1.

27) До вступления в силу технического регламента Евразийского экономического сообщества о требованиях к выбросам автомобильной техникой вредных (загрязняющих) веществ применяется технический регламент о требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ (утвержден постановлением Правительства Российской Федерации от 12 октября 2005 г. N 609 в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2009 г. N 956).

## 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  
о безопасности колесных  
транспортных средств

**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 порожнем транспортном средстве, 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 вперед. 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 г.).

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.

**2. Требования к транспортным средствам в отношении их внутреннего шума**

2.1. Допустимые уровни внутреннего шума транспортных средств приведены в таблице 2.1.

Таблица 2.1.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |
| Транспортное средство | | Допустимый уровень звука, дБ А | |
|  | | до 1 января 2014 г. | после 1 января 2014 г. |
| 1. | Транспортные средства категории M с компоновкой кузова, предусматривающей расположение отдельного отсека двигателя (при переднем расположении двигателя) или отдельного багажного отсека (при ином расположении двигателя) впереди пассажирского салона. | 78 | 77 |
| 2. | Транспортные средства категории M с компоновкой кузова, за исключением указанной в пункте 1 | 80 | 79 |
| 3. | Транспортные средства категорий М и Мс расположением двигателя впереди или на одном уровне с местом водителя относительно продольной оси транспортного средства, в том числе вахтовые, и другие специальные автобусы, изготовленные на шасси грузовых автомобилей - на рабочем месте водителя и в пассажирском помещении | 80 | 79 |
| 4. | Транспортные средства категорий М и М, за исключением указанных в пункте 3 - на рабочем месте водителя | 78 | 77 |
| 5. | Транспортные средства категорий М и М, за исключением указанных в п.3, относящиеся к классам II, III и В в соответствии с Правилами ЕЭК ООН N 107 - в пассажирском помещении | 80 | 79 |
| 6. | Транспортные средства категорий М и М, за исключением указанных в пункте 3, относящиеся к классам I и А в соответствии с Правилами ЕЭК ООН N 107 - в пассажирском помещении | 82 | 81 |
| 7. | Троллейбусы (категория М) - на рабочем месте водителя | 78 | 77 |
| 8. | Троллейбусы (категория М) - в пассажирском помещении | 82 | 81 |
| 9. | Полуприцепы (категория О), предназначенные для перевозки пассажиров | 80 | 79 |
| 10. | Транспортные средства категории Nтехнически допустимой максимальной массой не более 2 т | 80 | 79 |
| 11. | Транспортные средства категории N, за исключением указанных в пункте 10 | 82 | 81 |
| 12. | Транспортные средства категорий N и Nпри наличии спального места в кабине | 80 | 78 |
| 13. | Транспортные средства категорий N и N, за исключением указанных в пункте 12 | 82 | 81 |
| 14. | Квадрициклы (категории L, L) с закрытым кузовом | 86 | 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 с 1 января 2014 г. превышение допустимых уровней звука не более чем на 1 дБ А.

3. Для транспортных средств категории M технически допустимой максимальной массой до 2 т с удельной мощностью на единицу массы более 75 кВт/т на режиме разгона допускается превышение допустимых уровней звука не более чем на 4 дБ А. Для транспортных средств категории M с удельной мощностью на единицу массы более 125 кВт/т допустимые уровни звука устанавливаются только для испытательного режима движения на постоянной скорости.  
  
Уровни звука, измеренные при разгоне, в случае превышения допустимых, указываются в сопроводительной документации на автомобиль, предоставляемой покупателю (например, в "Руководстве по эксплуатации"). Транспортные средства, удовлетворяющие требованиям Таблицы 2.1 с учетом оговорок, указанных в настоящем пункте, не могут применяться для общественного пользования (например, в качестве такси), что также указывается в сопроводительной документации на автомобиль, предоставляемой покупателю.

4. Для транспортных средств специального назначения (автомобиль-дом, бронированное транспортное средство, автомобиль для ритуальных услуг, транспортное средство медицинской помощи и др.) категорий МС и NC, уровень звука не должен превышать допустимых уровней, установленных для базового транспортного средства.

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

2.3. При проверке уровня внутреннего шума в транспортном средстве, проводимой при контроле за объектами оценки соответствия, допускается превышение указанных в таблице 2.1 допустимых уровней звука не более чем на 1 дБ А.

**3. Требования к транспортным средствам в отношении содержания вредных веществ в воздухе кабины водителя и пассажирского помещения**

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

Таблица 3.1.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
| Вредное вещество | Предельная концентрация в воздухе кабины водителя и пассажирского помещения транспортного средства, мг/м | Типы двигателей, в отношении которых осуществляется проверка |
| оксид углерода СО | 5,000 | 1, 2, 3 |
| диоксид азота NО | 0,2 | 1, 2, 3 |
| оксид азота NO | 0,400 | 1, 2, 3 |
| метан СН | 50,000 | 3 |
| углеводороды алифатические предельные С-С | 50,000 | 1 |
| формальдегид СНО | 0,035 | 2 |

Примечания: Типы двигателей, указанные в таблице 3.1:

1 - двигатели с искровым зажиганием, работающие на бензине и (или) сжиженном нефтяном газе (СНГ);

2 - двигатели с воспламенением от сжатия;

3 - двигатели с искровым зажиганием, работающие на компримированном (сжатом) природном газе (КПГ).

**4. Требования к транспортным средствам в отношении их управляемости и 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.

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 M - 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. 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  поперечной устойчивости транспортного средства и определяемого по следующим формулам:

ТР 201_/00_/ЕврАзЭС  О безопасности колесных транспортных средств (часть 1), градус, при 0,55ТР 201_/00_/ЕврАзЭС  О безопасности колесных транспортных средств (часть 1)1,0 (4.1)  
  
ТР 201_/00_/ЕврАзЭС  О безопасности колесных транспортных средств (часть 1), градус, при 1,0 (4.2)  
  
21°, при 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  и определяемых по следующим формулам:

ТР 201_/00_/ЕврАзЭС  О безопасности колесных транспортных средств (часть 1), градус, при 1,0 (4.4.)

6,5 градуса, при 1,0. (4.5.)

Примечания:

1. Коэффициент поперечной устойчивости, , определяют по формуле:

ТР 201_/00_/ЕврАзЭС  О безопасности колесных транспортных средств (часть 1) (4.6)

где:  
  
 - колея, приведенная к поперечному сечению транспортного средства в плоскости, проходящей через его центр масс (см. рис. 4.1), мм;  
  
 - 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:

ТР 201_/00_/ЕврАзЭС  О безопасности колесных транспортных средств (часть 1) (4.7)

где:  
  
 - 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  может быть принята равной статическому радиусу колеса транспортного средства.

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

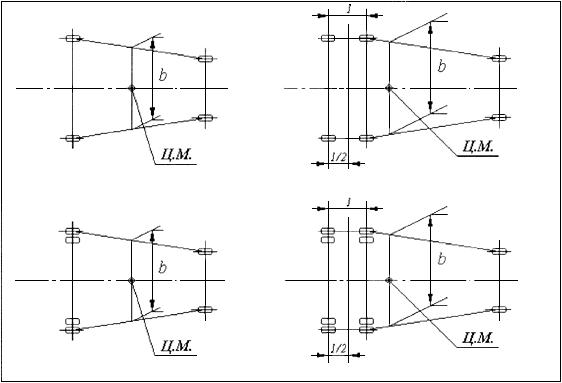


Рисунок 4.1. Схемы определения величины приведенной колеи ""

4.3. Требования к устойчивости при испытаниях "рывок руля" для транспортных средств категорий М и N (**кроме категории М** **класса I**)

4.3.1. Углы поворота рулевого колеса для транспортных средств категорий М, М и Nдолжны находиться в пределах, установленных в таблице 4.1.

Таблица 4.1

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |
| Установившееся значение бокового ускорения, м/с | Радиус траектории, м (справочно) | Угол поворота рулевого колеса, рад. | |
|  |  | минимальный | максимальный |
| 1 | 500 | ТР 201_/00_/ЕврАзЭС  О безопасности колесных транспортных средств (часть 1) | ТР 201_/00_/ЕврАзЭС  О безопасности колесных транспортных средств (часть 1) |
| 2 | 250 | ТР 201_/00_/ЕврАзЭС  О безопасности колесных транспортных средств (часть 1) | ТР 201_/00_/ЕврАзЭС  О безопасности колесных транспортных средств (часть 1) |
| 4 | 125 | ТР 201_/00_/ЕврАзЭС  О безопасности колесных транспортных средств (часть 1) | ТР 201_/00_/ЕврАзЭС  О безопасности колесных транспортных средств (часть 1) |

 - база транспортного средства, м;  
  
 - среднее передаточное число рулевого управления

4.3.2. Углы поворота рулевого колеса для транспортных средств категорий М, N и Nдолжны находиться в пределах, установленных в таблице 4.2.

Таблица 4.2

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |
| Установившееся значение бокового ускорения, м/с | Радиус траектории, м (справочно) | Угол поворота рулевого колеса, рад. | |
|  |  | минимальный | максимальный |
| 1 | 280 | ТР 201_/00_/ЕврАзЭС  О безопасности колесных транспортных средств (часть 1) | ТР 201_/00_/ЕврАзЭС  О безопасности колесных транспортных средств (часть 1) |
| 2 | 140 | ТР 201_/00_/ЕврАзЭС  О безопасности колесных транспортных средств (часть 1) | ТР 201_/00_/ЕврАзЭС  О безопасности колесных транспортных средств (часть 1) |

 - база транспортного средства, м;  
  
 - передаточное число рулевого управления

4.3.3. Заброс угловой скорости [] транспортного средства (превышение угловой скорости над установившимся ее значением, возникающим при переходе от прямолинейного движения к движению по окружности) над установившимся значением не должен превышать значений, указанных в таблице 4.3.

Таблица 4.3.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
| Категория транспортного средства | Величина заброса  угловой скорости, % не более | |
|  | Установившееся значение бокового ускорения , м/с | |
|  | 2 | 4 |
| М, М, N | 30 | 80 |
| М, N, N | 10 | - |

4.3.4. Время 90%-ной реакции, [] - интервал времени между моментами достижения 50% установившегося значения угла поворота рулевого колеса и 90% установившегося значения угловой скорости автомобиля при выполнении испытательного заезда при испытаниях "рывок руля", в интервале боковых ускорений от 2 м/с до 4 м/с не должно превышать:  
  
- 0,3 с - для транспортных средств категорий М, М, N;  
  
- 2,0 с - для транспортных средств категорий М, N, N.  
  
Введение в действие п.4.3. осуществляется в следующие сроки:

а) в отношении транспортных средств, относящихся к типу, ранее не проходившему оценку соответствия в государствах-членах Евразийского экономического сообщества - с 1 января 2011 г.

б) в отношении всех типов транспортных средств - с 1 января 2013 г.

4.4. Требования к управляемости и устойчивости при испытаниях "поворот" и "переставка" для транспортных средств категорий М, N и О (категории О в составе автопоезда)

4.4.1. Максимальная скорость транспортного средства при выполнении маневра (далее скорость маневра ) определяется как среднее арифметическое значение скоростей трех заездов с наибольшей скоростью, при которой не было выхода за пределы разметки или отрыва одного из колес транспортного средства от поверхности дороги. Значения , полученные при испытаниях, не должны быть ниже приведенных в таблице 4.4 нормативных значений .  
  
Для легковых автомобилей с рабочим объемом двигателя до 1200 см и специализированных транспортных средств нормативные значения  снижаются на 5%.  
  
При значении  для испытываемого транспортного средства ниже нормативного значения  не более, чем на 10%, аккредитованная испытательная лаборатория дает заключение о возможной максимальной скорости движения транспортного средства при его эксплуатации на дорогах общего пользования.  
  
При значении  для испытываемого транспортного средства ниже нормативного значения  более, чем на 10%, аккредитованная испытательная лаборатория дает заключение о недопустимости эксплуатации такого транспортного средства на дорогах общего пользования.

Таблица 4.4.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |
| Категория транспортного средства | Нормативные значения  скоростей выполнения испытательных маневров, км/ч | | |
|  | "поворот" радиусом 35 м | "переставка" на длине 20 м | "переставка" на длине 16 м |
| M | 72 | 83 | 70 |
| M с числом посадочных мест свыше 5 (включая водителя) и (или) технически допустимой максимальной массой свыше 2,2 т | 65 | 76 | 65 |
| MG | 67 | 74 | 62 |
| M+O | 65 | 69 | 59 |
| М | 60 | 71 | 59 |
| М габаритной длиной до 8м | 56 | 63 | 53 |
| М габаритной длиной от 8 до 12 м | 51 | 56 | 48 |
| М габаритной длиной свыше 12 м | 48 | 52 | 42 |
| N | 60 | 70 | 59 |
| NG | 60 | 66 | 56 |
| N | 50 | 59 | 49 |
| N технически допустимой максимальной массой до 20 т | 49 | 56 | 46 |
| N технически допустимой максимальной массой свыше 20 т | 46 | 54 | 44 |
| N+О (с полуприцепами) | 42 | 48 | 42 |
| N+О (с прицепами) | 42 | 47 | 41 |
| N+O (с полуприцепами) | 42 | 52 | 44 |
| N+О (с прицепами) | 42 | 50 | 43 |

4.4.2. При выполнении маневров на транспортных средствах категории M не должен происходить отрыв всех колес одной из сторон от поверхности дороги.

4.4.3. При выполнении маневра "поворот" не должны возникать незатухающие курсовые колебания у всех транспортных средств.

**5. Требования к транспортным средствам в отношении их передней обзорности**

Примечание: Требования пункта 5 настоящего Приложения не распространяются на транспортные средства для коммунального хозяйства и содержания дорог с правосторонним расположением рулевого управления.

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;  
  
- нормативным полем обзора П;  
  
- непросматриваемыми зонами в нормативном поле 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. Расстояние между границами прозрачной части переднего окна и нормативной зоны Б по всему контуру должно быть не менее 25 мм.

5.2.3. Для транспортных средств вагонной компоновки категории MG и категории NG с кабиной над двигателем, поставленным на производство до 1 января 2005 г., 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.

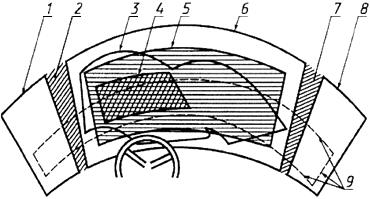
5.3. Требования к степени очистки нормативных зон А и Б устанавливаются в соответствии с таблицей 5.2.

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.

### Рисунок 5.1. Расположение нормативных зон А и Б переднего окна и нормативного поля 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, 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

Таблица 5.1.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  |
| Категория транспортного средства | Компоновка транспортного средства по расположению двигателя | Зона | Нормативный угол, градусы, не менее | | | |
|  |  |  | вверх | вниз | влево | вправо |
| М | Капотная | А | 3 | 1 | 13 | 20 |
|  |  | Б | 7 | 5 | 17 | + |
|  | 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 |
|  |  | Б | 9 | 7 | 19 | + |
| М | 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: + - 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 г.  
  
\*\* - значение применяется к транспортным средствам капотной компоновки с составным ветровым стеклом и боковыми разделительными стойками.

Таблица 5.2.

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

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

Таблица 5.3.

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

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

5.5 Границы нормативного поля обзора П характеризуются следующим расположением.

5.5.1. Нормативное поле обзора П находится впереди плоскости, параллельной ТР 201_/00_/ЕврАзЭС  О безопасности колесных транспортных средств (часть 1) и проходящей через точки  и  (см. рисунок 5.2.).  
  
Из точек  и  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

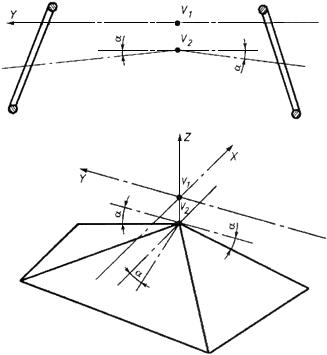


Рисунок 5.2. - Расположение плоскостей, являющихся границами нормативного поля обзора П

5.5.2. Сверху нормативное поле обзора П ограничено горизонтальной плоскостью, проходящей через точку .  
  
Из точки  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  и наклоненными вниз к горизонтальной плоскости, параллельной ТР 201_/00_/ЕврАзЭС  О безопасности колесных транспортных средств (часть 1) под углом .  
  
Первая плоскость перпендикулярна плоскости ТР 201_/00_/ЕврАзЭС  О безопасности колесных транспортных средств (часть 1) и проходит под наклоном вперед. Вторая плоскость перпендикулярна плоскости ТР 201_/00_/ЕврАзЭС  О безопасности колесных транспортных средств (часть 1) и проходит под наклоном влево. Третья плоскость перпендикулярна плоскости ТР 201_/00_/ЕврАзЭС  О безопасности колесных транспортных средств (часть 1) 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 М полукапотной компоновки. Это значение действует для типов транспортных средств, впервые выпущенных в обращение до 1 января 2005 г.

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 г., 10% для транспортных средств, поставленных на производство, начиная с 1 января 2003 г.;  
  
- 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 г., 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 воздуха**

6.1. Требования к системе вентиляции

6.1.1. 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, 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, с отделенной кабиной водителя.

6.1.2. При температурах внешней среды выше 17 градусов Цельсия подаваемый в кабину и пассажирское помещение воздух не должен нагреваться более чем на 2 градуса Цельсия относительно температуры внешней среды.

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

6.1.4. 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 градусов Цельсия не более 3 градусов Цельсия.

6.2. Требования к системе отопления

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

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

6.2.3. Температура воздуха на выходе из отопителя не должна превышать 80 градусов Цельсия.

6.3. Требования к системе кондиционирования (при наличии)

6.3.1. Скорость воздушного потока на выходе из системы кондиционирования не должна превышать 12 м/с, а температура воздуха должна быть не ниже 0 градусов Цельсия.

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

6.3.3. Температура наружных поверхностей воздуховодов для холодного воздуха должна быть не менее 15 градусов Цельсия.

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

7.1. Требования к системе очистки ветрового стекла от обледенения  
  
Эффективность системы 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 одной из указанных ниже температур, устанавливаемых предприятием-изготовителем: минус 8±2 градусов Цельсия или минус 18±3 градусов Цельсия.

7.1.1. Через 20 минут после начала испытаний нормативная зона А, размеры которой для категории транспортных средств M 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 M установлены в соответствии с пунктом 5 настоящего Приложения, должна быть очищена на 95%.

7.2. Требования к системе очистки ветрового стекла от запотевания   
  
Эффективность системы 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 3±1 градусов Цельсия в течение всего испытания.

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

**8. Требования к транспортным средствам в отношении систем очистки и омывания ветрового стекла**

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 цикл/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 цикл/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 18±3 градусов Цельсия 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 перепадах температур окружающего воздуха в диапазоне от минус 18±3 градусов Цельсия до плюс 80±3 градусов Цельсия.

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 с технически допустимой максимальной массой от 7,5 т, N, О** **и О** **в отношении защиты от разбрызгивания из-под колес**

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 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. Если расстояние по радиусу от оси колеса до внутренней кромки наружной боковины меньше радиуса шины , установленной на транспортное средство, расстояние не должно превышать 100 мм. В случае управляемых и самоустанавливающихся колес расстояние не должно превышать 100 мм.

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

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.

9.2.3. Если грязезащитный кожух изготовлен из нескольких составных частей, то между ними не допускаются зазоры, через которые может происходить разбрызгивание.

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.

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

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.

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

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".

9.4.5. 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.

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

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

9.4.8. 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.

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

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

**10. Требования к транспортным средствам категории M** **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 грудусов 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, , МГц | Напряженность, дБ |
| Установившиеся | 0,15-300 | ТР 201_/00_/ЕврАзЭС  О безопасности колесных транспортных средств (часть 1)\* |
| Переходные | 0,15-30 | ТР 201_/00_/ЕврАзЭС  О безопасности колесных транспортных средств (часть 1) |
|  | 30-300 | 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.