ТЕХЭКСПЕРТ Важные документы КОДЕКС Важные
КОНСОРЦИУМ КОДЕКС ЭЛЕКТРОННЫЙ ФОНД ПРАВОВОЙ И НОРМАТИВНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ
Поиск
Вход | Регистрация | Контактная информация
Главная
Скачать PDF
Текст документа
Действующий
наверх

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

УТВЕРЖДЕН
Решением Комиссии
Таможенного союза
от 9 декабря 2011 года N 877

Технический регламент Таможенного союза
ТР ТС 018/2011

О безопасности колесных транспортных средств

(с изменениями на 11 июля 2016 года)

Документ с изменениями, внесенными:

решением Совета ЕЭК от 30 января 2013 года N 6 (Официальный сайт Евразийской экономической комиссии www.tsouz.ru, 13.02.2013);

решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78 (Официальный сайт Евразийской экономической комиссии www.eaeunion.org, 07.12.2015);

решением Совета ЕЭК от 11 июля 2016 года N 56 (Официальный сайт Евразийской экономической комиссии www.eaeunion.org, 16.08.2016).

Настоящий Технический регламент принят решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 года N 877.

В решение Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 года N 877 внесены изменения:

решением Коллегии ЕЭК от 2 декабря 2014 года N 223;

решением Совета ЕЭК от 28 мая 2015 года N 27;

решением Коллегии ЕЭК от 7 июня 2016 года N 65;

решением Коллегии ЕЭК от 13 декабря 2016 года N 164.

- Примечание изготовителя базы данных.

Перечни документов по стандартизации, обеспечивающих соблюдение требований настоящего Технического регламента

Предисловие

Настоящий технический регламент разработан на основании Соглашения о единых принципах и правилах технического регулирования в Республике Беларусь, Республике Казахстан и Российской Федерации (далее - государства - члены Таможенного союза) от 18 ноября 2010 года.

Техническое регулирование в отношении колесных транспортных средств осуществляется в целях обеспечения социально приемлемого уровня их безопасности, а также выполнения государствами - членами Таможенного союза своих обязательств, вытекающих из участия в международных соглашениях в сфере безопасности колесных транспортных средств.

Требования настоящего технического регламента гармонизированы с требованиями Правил Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (Правила ЕЭК ООН), принимаемых на основании "Соглашения о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний", заключенного в Женеве 20 марта 1958 года (далее - Соглашение 1958 года), Глобальных технических правил, принимаемых на основании "Соглашения о введении Глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах", заключенного в Женеве

25 июня 1998 года (далее - Соглашение 1998 года) и Предписаний, принимаемых на основании "Соглашения о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров", заключенного в Вене 13 ноября 1997 года (далее - Соглашение 1997 года).

Технический регламент содержит: определения применяемых терминов; правила обращения на рынке или ввода в эксплуатацию объектов технического регулирования; требования безопасности; процедуры оценки соответствия типов транспортных средств (шасси), единичных транспортных средств, транспортных средств, находящихся в эксплуатации, типов компонентов транспортных средств; требования к маркировке продукции единым знаком обращения продукции на рынке государств - членов Таможенного союза; защитительную оговорку; заключительные положения о применении удостоверяющих соответствие документов, полученных до вступления технического регламента в силу.

Приложения включают:

перечень объектов технического регулирования;

требования к типам выпускаемых в обращение транспортных средств (шасси);

требования к выпускаемым в обращение единичным транспортным средствам;

габаритные и весовые ограничения, действующие в отношении транспортных средств;

требования к маркировке;

требования к транспортным средствам, находящимся в эксплуатации;

требования в отношении отдельных изменений, внесенных в конструкцию транспортного средства;

требования к типам компонентов транспортных средств;

подразделение транспортных средств на типы и модификации;

перечень документов, представляемых заявителем в целях оценки соответствия;

перечень основных вопросов, изучаемых при анализе состояния производства, правила и порядок проверки условий производства;

формы удостоверяющих соответствие документов;

формы и схемы подтверждения соответствия и рекомендации по их выбору.

I. Общие положения

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

2. К объектам технического регулирования, на которые распространяется действие настоящего технического регламента, относятся:

колесные транспортные средства категорий L, M, N и O, предназначенные для эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования (далее - транспортные средства), а также шасси;

компоненты транспортных средств, оказывающие влияние на безопасность транспортных средств.

Объекты технического регулирования устанавливаются согласно приложению N 1.

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

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

2) предназначенные исключительно для участия в спортивных соревнованиях;

3) категорий L и M_1, с даты выпуска которых прошло 30 и более лет, а также категорий M_2, M_3 и N, не предназначенные для коммерческих перевозок пассажиров и грузов, с даты выпуска которых прошло 50 и более лет, с оригинальными двигателем, кузовом и при наличии - рамой, сохраненные или отреставрированные до оригинального состояния;

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

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

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

7) внедорожные большегрузные транспортные средства.

4. Действие настоящего технического регламента не распространяется на компоненты, предназначенные только для комплектации транспортных средств, указанных в подпунктах 1), 2), 4) и 5) пункта 3.

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

II. Определения

6. Для целей настоящего технического регламента используются понятия, установленные Соглашением о единых принципах и правилах технического регулирования в Республике Беларусь, Республике Казахстан и Российской Федерации от 18 ноября 2010 года, а также применяются термины, которые означают следующее:

"автоматическое (аварийное) торможение" - торможение прицепа, выполняемое тормозной системой без управляющего воздействия водителя при разрыве тормозных магистралей тормозного привода;

"автопоезд" - транспортное средство, образованное автомобилем и буксируемым им полуприцепом или прицепом (прицепами);

"антиблокировочная тормозная система" - тормозная система транспортного средства с автоматическим регулированием в процессе торможения степени проскальзывания колес транспортного средства в направлении их вращения;

"аппаратура спутниковой навигации" - аппаратно-программное устройство, устанавливаемое на транспортное средство для определения его текущего местоположения, направления и скорости движения по сигналам не менее двух действующих глобальных навигационных спутниковых систем, обмена данными с дополнительным бортовым оборудованием, а также для обмена информацией по сетям подвижной радиотелефонной связи;
(Абзац дополнительно включен с 15 марта 2013 года решением Совета ЕЭК от 30 января 2013 года N 6)

"база транспортного средства" - расстояние между центрами колес осей при максимальной массе транспортного средства (для полуприцепа - расстояние между осью шкворня и первой от шкворня осью);

"базовое транспортное средство" - выпущенное в обращение транспортное средство, которое в целом, или его основные компоненты в виде кузова или шасси были использованы для создания другого транспортного средства;

"безопасность транспортного средства" - состояние, характеризуемое совокупностью параметров конструкции и технического состояния транспортного средства, обеспечивающих недопустимость или минимизацию риска причинения вреда жизни или здоровью граждан, имуществу физических и юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, окружающей среде;

"блокирование колеса" - прекращение качения колеса при его перемещении по опорной поверхности;

"броневая защита" - совокупность броневых преград, предназначенных для полной или частичной нейтрализации воздействия средств поражения;

"бронестойкость" - устойчивость броневой защиты к воздействию средств поражения заданного типа;

"брызговик" - гибкий компонент системы защиты от разбрызгивания, устанавливаемый позади колеса и предназначенный для отражения воды и уменьшения опасности от выброса мелких предметов, захватываемых шиной;

"вентиляция" - обеспечение воздухообмена в кабине и пассажирском помещении транспортного средства;

"внедорожные большегрузные транспортные средства" - механические транспортные средства, по конструкции и назначению специально предназначенные для перевозки крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов преимущественно вне автомобильных дорог общего пользования, у которых один из параметров превышает допустимые нормы, установленные законодательством для проезда по автомобильным дорогам общего пользования, а масса, приходящаяся хотя бы на одну ось, превышает 10 т;

"внесение изменений в конструкцию транспортного средства" - исключение предусмотренных или установка не предусмотренных конструкцией конкретного транспортного средства составных частей и предметов оборудования, выполненные после выпуска транспортного средства в обращение и влияющие на безопасность дорожного движения;

"внешние световые приборы" - устройства для освещения дороги, государственного регистрационного знака, а также устройства световой сигнализации;

"восстановление соответствия" - комплекс мер, принимаемых на производстве в том случае, когда допущен выпуск продукции, не соответствующей требованиям настоящего технического регламента;

"вредные вещества" - содержащиеся в воздухе примеси, оказывающие неблагоприятное действие на здоровье человека, - оксид углерода, диоксид азота, оксид азота, углеводороды алифатические предельные, формальдегид и дисперсные частицы;

"время срабатывания тормозной системы" - интервал времени от начала торможения до момента, в который замедление транспортного средства принимает установившееся значение при проверках в дорожных условиях, либо до момента, в который тормозная сила при проверках на стендах принимает максимальное значение или происходит блокировка колеса транспортного средства на роликах стенда;

"вспомогательная тормозная система" - износостойкая (бесконтактная) тормозная система, предназначенная для уменьшения энергонагруженности тормозных механизмов рабочей тормозной системы транспортного средства;

"выбросы" - выбрасываемые в атмосферный воздух вредные вещества, содержащиеся в отработавших газах двигателей внутреннего сгорания и испарениях топлива транспортных средств, которыми являются оксид углерода (CO), углеводороды (HC), оксиды азота (NO_x), дисперсные частицы;

"выдвижная ось" - ось, которая может быть с помощью устройства разгрузки оси поднята над опорной поверхностью во время обычных условий эксплуатации транспортного средства;

"выпуск в обращение" - разрешение заинтересованным лицам без ограничений использовать и распоряжаться транспортным средством (шасси) или партией компонентов на единой таможенной территории Таможенного союза;

"гибридное транспортное средство" - транспортное средство, имеющее не менее двух различных преобразователей энергии (двигателей) и двух различных (бортовых) систем аккумулирования энергии для целей приведения в движение транспортного средства;

"грязезащитный кожух" - жесткий или полужесткий компонент системы защиты от разбрызгивания, предназначенный для отражения воды, выбрасываемой шинами при движении, выполненный полностью или частично как одно целое с кузовом либо другими частями транспортного средства (кабина, нижняя часть погрузочной платформы и т.д.);

"двигатель внутреннего сгорания" - тепловой двигатель, в котором химическая энергия топлива, сгорающего в рабочей полости, преобразуется в механическую работу;

"двигатель с принудительным зажиганием " - двигатель внутреннего сгорания, в котором воспламенение рабочей смеси инициируется электрической искрой;

"дефект" - каждое отдельное несоответствие продукции установленным требованиям;

"дизель" - двигатель внутреннего сгорания, работающий по принципу воспламенения от сжатия;

"дисперсные частицы" - любая субстанция, собранная на специальном фильтрующем материале после разбавления отработавших газов чистым фильтрованным воздухом при температуре не более 52°C;

"документ, идентифицирующий транспортное средство (шасси)" - документ, выпускаемый уполномоченным органом государства - члена Таможенного союза на каждое транспортное средство (шасси) и содержащий сведения о собственнике (владельце) транспортного средства (шасси), экологическом классе транспортного средства (шасси), и о документе, удостоверяющем соответствие транспортного средства (шасси) требованиям настоящего технического регламента;

"единичное транспортное средство" - транспортное средство:

- изготовленное в государствах - членах Таможенного союза:

в условиях серийного производства, в конструкцию которого в индивидуальном порядке были внесены изменения до выпуска в обращение; или вне серийного производства в индивидуальном порядке из сборочного комплекта; или

являющееся результатом индивидуального технического творчества; или

выпускаемое в обращение из числа ранее поставленных по государственному оборонному заказу;

- ввозимое на единую таможенную территорию Таможенного союза: физическим лицом для собственных нужд; или

ранее участвовавшее в дорожном движении в государствах, не являющихся членами Таможенного союза, при условии, что с момента изготовления транспортного средства прошло более трех лет;

"запасная (аварийная) тормозная система" - тормозная система, предназначенная для снижения скорости транспортного средства при выходе из строя рабочей тормозной системы;

"зона, очищенная от обледенения" - зона наружной поверхности ветрового или заднего стекла, имеющая сухую поверхность или поверхность, покрытую растаявшим или частично растаявшим инеем, который может быть удален с наружной поверхности стеклоочистителем (эта зона не включает поверхность стекла, покрытую сухим нерастаявшим инеем);

"идентификация" - установление тождественности заводской маркировки, имеющейся на транспортном средстве (шасси) и его компонентах, и данных, содержащихся в представленной заявителем документации либо в удостоверяющих соответствие документах, проводимое без разборки транспортного средства (шасси) или его компонентов;

"изготовитель" - лицо, осуществляющее изготовление транспортного средства (шасси) или его компонентов с намерением выпуска их в обращение для реализации либо собственного пользования;

"инновационное транспортное средство" - транспортное средство, в котором применены новые конструктивные решения, качественно изменяющие его основные эксплуатационные показатели, и которое не может быть оценено в соответствии с настоящим техническим регламентом;

"источник света" - один или более элементов для генерирования электромагнитного излучения в оптической области спектра, которые могут использоваться в сборе с одной или более прозрачными оболочками и цоколем для механического крепежа и электрического соединения. Источником света также является крайний элемент световода;

"исходная ось" - линия, проходящая через ось симметрии лампы накаливания светового прибора, или линия, перпендикулярная плоскости, касающейся поверхности светового прибора в его геометрическом центре, определяющая ориентацию направления светоиспускания;

"категория транспортного средства" - классификационная характеристика транспортного средства, применяемая в целях установления в настоящем техническом регламенте требований;

"класс защиты" - показатель бронестойкости;

"класс источника света" - характеристика физического принципа излучения света: лампа накаливания (класс 0);

лампа накаливания с наполнением колбы галогеносодержащими газами (класс H), газоразрядная лампа (класс D), светоизлучающий диод (класс LED);

"коммерческие перевозки" - перевозки пассажиров или грузов колесными транспортными средствами, связанные с осуществлением предпринимательской деятельности, в соответствии с законодательством государств - членов Таможенного союза;

"комплектное транспортное средство" - транспортное средство, пригодное для эксплуатации в соответствии с его назначением;

"компоненты транспортного средства" - составные части конструкции транспортного средства, поставляемые на сборочное производство транспортных средств и (или) в качестве сменных (запасных) частей для транспортных средств, находящихся в эксплуатации;

"кондиционирование" - обеспечение регулируемого охлаждения воздуха в обитаемом помещении транспортного средства до уровня или ниже температуры внешней среды;

"контрольные испытания" - периодические испытания в целях подтверждения стабильности характеристик изготавливаемых транспортных средств и компонентов транспортных средств, в отношении типов которых была проведена оценка соответствия требованиям настоящего технического регламента;

"контурная маркировка" - серия светоотражающих полос, предназначенная для нанесения таким образом, чтобы они указывали очертания транспортного средства сбоку и сзади;

"корректор света фар" - устройство для регулирования вручную с места водителя или в автоматическом режиме угла наклона светового пучка фары ближнего и (или) дальнего света в зависимости от загрузки транспортного средства, и (или) профиля дороги и (или) условий видимости;

"малая партия транспортных средств (шасси)" - установленное в зависимости от категории транспортного средства (шасси) количество транспортных средств (шасси) одного типа, включая все модификации. Предельный объем малой партии для категорий L_1-L_7, M_1, O_1-O_2 составляет 150 штук, для категорий M_2, N_1-N_3, O_3-O_4 - 100 штук, для категории M_3 - 50 штук;

"марка" - используемое изготовителем продукции обозначение, помещаемое на изделии или его упаковке;

"масса транспортного средства в снаряженном состоянии" -определенная изготовителем масса комплектного транспортного средства с водителем без нагрузки. Масса включает не менее 90% топлива;

"междугородное сообщение" - перевозка пассажиров автобусами, осуществляемая за пределы границы населенного пункта на расстояние более 50 км;

"модельный год" - определяемый изготовителем период времени, в течение которого он не вносит существенных изменений в конструкцию производимых транспортных средств, и который может не совпадать с календарным годом по началу, окончанию и продолжительности, но не может превышать 730 дней;

"модификация" - вариант конструкции, отличающийся от других вариантов, относящихся к тому же типу;

"незавершенное изготовлением транспортное средство" - транспортное средство, которому требуется достройка для его эксплуатации;

"нейтральное положение рулевого колеса (управляемых колес)" -положение рулевого колеса (управляемых колес), соответствующее прямолинейному движению транспортного средства при отсутствии возмущающих воздействий;

"непросматриваемые зоны" - ограничивающие переднюю обзорность невидимые зоны, создаваемые непрозрачными элементами конструкции кабины, внутреннего и наружного оборудования;

"несоответствие" - невыполнение установленного требования;

"обзорность" - свойство конструкции транспортного средства, характеризующее объективную возможность и условия восприятия водителем визуальной информации, необходимой для безопасного и эффективного управления транспортным средством;

"обитаемое помещение" - внутренняя часть транспортного средства, используемая для размещения водителя (экипажа) и пассажиров;

"одобрение типа" - форма оценки соответствия транспортного средства (шасси) требованиям настоящего технического регламента, установленным в отношении типа транспортного средства (шасси);

"одобрение типа транспортного средства" - документ, удостоверяющий соответствие выпускаемых в обращение транспортных средств, отнесенных к одному типу, требованиям настоящего технического регламента;

"одобрение типа шасси" - документ, удостоверяющий соответствие выпускаемых в обращение шасси, отнесенных к одному типу, требованиям настоящего технического регламента;

"опознавательные знаки" - графическое изображение информации о ведомственной принадлежности и (или) функциональном назначении транспортного средства (гербы, эмблемы, логотипы и т.д.);

"оптическая ось прибора для проверки и регулировки фар" - линия, проходящая через центр объектива на экране, встроенном в прибор для проверки и регулировки фар;

"оптический центр (центр отсчета)" - обозначение на рассеивателе точки пересечения его наружной поверхности осью отсчета светового прибора;

"орган управления" - конструктивный элемент транспортного средства, на который воздействует водитель для изменения функционирования транспортного средства или его частей;

"оригинальные компоненты" - компоненты, поставляемые на сборочное производство транспортных средств;

"ось отсчета" - линия пересечения плоскостей, проходящих через оптический центр светового прибора параллельно продольной центральной плоскости транспортного средства и опорной поверхности;

"откидное сиденье" - дополнительное сиденье, которое предназначено для нерегулярного использования и обычно находится в сложенном состоянии;

"отопление" - регулируемое повышение и поддержание на заданном уровне температуры в обитаемом помещении;

"передаточное число рулевого управления" - отношение угла поворота рулевого колеса к среднему углу поворота управляемых колес;

"подтекание" - появление жидкости на поверхности и в соединениях деталей герметичных систем транспортного средства, воспринимаемое на ощупь;

"подушка безопасности" - мешок из эластичного материала, наполняемый газом при срабатывании пиротехнического газогенератора;

(Абзац в редакции, введенной в действие с 15 марта 2013 года решением Совета ЕЭК от 30 января 2013 года N 6.

"представитель изготовителя" - юридическое лицо, зарегистрированное в установленном порядке в государстве - члене Таможенного союза, которое определено изготовителем на основании соглашения с ним для осуществления действий от его имени при оценке соответствия и размещении продукции на единой таможенной территории Таможенного союза, а также для возложения солидарной с изготовителем ответственности за несоответствие продукции требованиям настоящего технического регламента;

"продолжительность свечения" - период времени, в течение которого сила света вспышки специального светового сигнала превышает 10% максимальной силы света;

"продольная центральная (средняя) плоскость транспортного средства" - плоскость, перпендикулярная плоскости опорной поверхности и проходящая через середину колеи транспортного средства;

"прозрачная часть переднего и боковых окон" - часть стекла переднего и боковых окон, свободная от непрозрачных элементов конструкции, имеющая светопропускание не менее 70%;

"работоспособность" - состояние, при котором транспортное средство или его компоненты могут выполнять свои функции в соответствии с эксплуатационной документацией;

"рабочая тормозная система" - тормозная система, предназначенная для снижения скорости и (или) остановки транспортного средства;

"разгружаемая ось" - ось, нагрузка на которую может изменяться без отрыва оси от опорной поверхности с помощью устройства разгрузки оси;

"разрешенная максимальная масса" - установленная настоящим техническим регламентом или иными нормативными правовыми актами в зависимости от конструктивных особенностей максимальная масса транспортного средства;

"рассеиватель" - наиболее удаленный элемент светового прибора, который пропускает свет через освещающую поверхность;

"режим промышленной сборки" - способ организации производства, создаваемого с участием изготовителя комплектных транспортных средств или их компонентов, основанный на инвестиционном соглашении, утвержденном уполномоченным органом государственного управления в установленном порядке;

"рулевой механизм" - механизм, преобразующий вращение рулевого колеса в поступательное перемещение рулевого привода, вызывающее поворот управляемых колес;

"рулевой привод" - система тяг и рычагов, осуществляющая связь управляемых колес автомобиля с рулевым механизмом;

"самоуправляемая ось" - ось, шарнирно закрепленная в своей центральной части таким образом, что она может описывать дугу в горизонтальной плоскости (для целей настоящего технического регламента ось, оснащенная управляемыми колесами, также является самоуправляемой осью);

"самоустанавливающиеся колеса" - колеса, не приводимые в действие системой рулевого управления транспортного средства, но которые могут поворачиваться за счет трения в зоне контакта шины с опорной поверхностью;

"самоходное шасси" - шасси транспортного средства категории N, оснащенное кабиной и двигателем, которое может с ограничениями временно участвовать в дорожном движении;

"сборочный комплект" - группа составных частей, поставляемых изготовителем транспортного средства другому изготовителю для окончательной сборки транспортных средств;

"световой модуль" - светоизлучающая часть устройства освещения и световой сигнализации транспортного средства, состоящая из оптических, механических и электрических элементов, предназначенная для формирования или усиления светового пучка от источника света;

"свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства" - документ, удостоверяющий соответствие единичного транспортного средства, выпускаемого в обращение, требованиям настоящего технического регламента;

"сепаратор "воздух - вода" - компонент, образующий часть наружной боковины и (или) брызговика, который может пропускать воздух, одновременно уменьшая разбрызгивание воды;

"сертификационные испытания" - испытания репрезентативного образца (образцов)

транспортного средства или компонента транспортного средства, на основании результатов которых делается заключение о соответствии требованиям настоящего технического регламента типа транспортного средства или типа компонента транспортного средства, объединяющего модификации, включенные в техническое описание, представляемое заявителем при проведении сертификационных испытаний;

"система вызова экстренных оперативных служб" - система, выполняющая функции устройства вызова экстренных оперативных служб, обеспечивающая передачу сообщения о транспортном средстве при дорожно-транспортном и ином происшествиях в автоматическом режиме;

(Абзац дополнительно включен с 15 марта 2013 года решением Совета ЕЭК от 30 января 2013 года N 6)

"система защиты от разбрызгивания" - устройства, предназначенные для защиты от разбрызгивания воды, выбрасываемой шинами движущегося транспортного средства;

"система нейтрализации отработавших газов" - совокупность компонентов, обеспечивающих снижение выбросов загрязняющих веществ с отработавшими газами при работе двигателя;

"система омывания" - система, состоящая из устройства для хранения жидкости и подачи ее на наружную поверхность стекла, а также органов управления для приведения в действие и остановки устройства;

"система очистки" - система, состоящая из устройства для очистки наружной поверхности стекла, а также дополнительных приспособлений и органов управления для приведения в действие и остановки устройства;

"скорость транспортного средства" - линейная скорость центра масс транспортного средства;

"сообщение об официальном утверждении типа" - документ, выдаваемый на основании Соглашения 1958 года, удостоверяющий соответствие транспортного средства или его компонента требованиям Правил ЕЭК ООН;

"сочлененное транспортное средство" - транспортное средство, которое состоит из двух или более жестких секций, шарнирно сочлененных друг с другом, разделение которых выполнимо только с помощью специального оборудования;

"специализированное пассажирское транспортное средство" - транспортное средство категории M_2G или M_3G, изготовленное на шасси транспортного средства повышенной проходимости категории N_1G, N_2G или N_3G;

"специализированное транспортное средство" - транспортное средство, предназначенное для перевозки определенных видов грузов (нефтепродукты, пищевые жидкости, сжиженные углеводородные газы, пищевые продукты и т.д.);

"специальное транспортное средство" - транспортное средство, предназначенное для выполнения специальных функций, для которых требуется специальное оборудование (автокраны, пожарные автомобили, автомобили, оснащенные подъемниками с рабочими платформами, автоэвакуаторы и т.д.);

"стабилизация рулевого управления" - свойство рулевого управления, заключающееся в самостоятельном возвращении выведенных из нейтрального положения управляемых колес и рулевого колеса в это положение после снятия усилия с рулевого колеса при движении транспортного средства;

"степень очистки нормативной зоны" - отношение площади поверхности нормативной зоны, очищаемой щетками стеклоочистителей, к общей площади поверхности соответствующей нормативной зоны, выраженное в процентах;

"стойки переднего окна" - опоры крыши кабины с примыкающими непрозрачными элементами дверей, уплотнителей или непрозрачной полосой по краям вклеиваемых стекол (средняя стойка переднего окна может не являться опорой крыши кабины);

"стояночная тормозная система" - тормозная система, предназначенная для удержания транспортного средства неподвижным;

"суммарный люфт в рулевом управлении" - угол поворота рулевого колеса от положения, соответствующего началу поворота управляемых колес в одну сторону, до положения, соответствующего началу их поворота в противоположную сторону от положения, соответствующего прямолинейному движению транспортного средства;

"техническая служба" - уполномоченная организация по проведению испытаний для официального утверждения типа транспортного средства в рамках Соглашения 1958 года;

"техническая экспертиза конструкции транспортного средства" - анализ конструкции транспортного средства и технической документации на него без проведения испытаний ;

"технически допустимая максимальная масса" - установленная изготовителем максимальная масса транспортного средства со снаряжением, пассажирами и грузом, обусловленная его конструкцией и заданными характеристиками;

"технически допустимая максимальная масса автопоезда" - установленная изготовителем максимальная суммарная масса тягача и буксируемого им полуприцепа или прицепа (прицепов) со снаряжением, пассажирами и грузом;

"технически допустимая максимальная масса, приходящаяся на ось (группу осей)" - масса, соответствующая максимально допустимой статической вертикальной нагрузке, передаваемой осью (группой осей) на опорную поверхность, обусловленная конструкцией оси (группы осей) и транспортного средства, установленная его изготовителем;

"технически допустимая максимальная нагрузка на опорно-сцепное устройство" - величина, соответствующая максимально допустимой статической вертикальной нагрузке, передаваемой полуприцепом на тягач через опорно-сцепное устройство, установленная изготовителем тягача для тягача, а изготовителем полуприцепа - для полуприцепа;

"технически допустимая максимальная нагрузка на тягово-сцепное устройство" - величина, соответствующая максимально допустимой статической вертикальной нагрузке на сцепное устройство (без учета нагрузки от массы сцепного устройства транспортного средства категорий M и N), обусловленная конструкцией транспортного средства и (или) сцепного устройства, установленная изготовителем транспортного средства;

"технический осмотр" - проверка технического состояния находящегося в эксплуатации транспортного средства;

"техническое обслуживание транспортного средства" - совокупность регламентированных изготовителем работ, осуществляемых с установленной периодичностью для поддержания работоспособности транспортного средства или его компонентов при эксплуатации, с целью снижения риска возникновения отказов и неисправностей;

"техническое описание" - подготовленное изготовителем (заявителем) описание технических характеристик и основных параметров, идентифицирующее конструкцию транспортного средства (компонента), заявленного для оценки соответствия требованиям настоящего технического регламента;

"техническое состояние" - совокупность подверженных изменению в процессе эксплуатации свойств и установленных нормативными документами параметров транспортного средства, определяющая возможность его применения по назначению;

"тип транспортного средства (шасси, компонента)" - транспортные средства (шасси, компоненты) с общими конструктивными признаками, зафиксированными в техническом описании, изготовленные одним изготовителем;

"торможение" - процесс создания и изменения искусственного сопротивления движению транспортного средства;

"тормозная сила" - реакция опорной поверхности на колесо транспортного средства, вызывающая замедление колеса и (или) транспортного средства;

"тормозная система" - совокупность частей транспортного средства, предназначенных для его торможения при воздействии на орган управления тормозной системы;

"тормозной привод" - совокупность частей тормозного управления, предназначенных для управляемой передачи энергии от ее источника к тормозным механизмам с целью осуществления торможения;

"тормозной путь" - расстояние, пройденное транспортным средством от начала до конца торможения;

"транспортное средство" - устройство на колесном ходу категорий L, M, N, O, предназначенное для перевозки людей, грузов или оборудования, установленного на нем;

"угол регулировки светового пучка фар ближнего света или противотуманных фар транспортного средства" - угол между наклонной плоскостью, содержащей плоскую верхнюю (левую) границу светового пучка фары ближнего света или противотуманной фары, и горизонтальной плоскостью, проходящей через оптический центр фары;

"удельная мощность на единицу массы" - отношение максимальной полезной мощности двигателя, к технически допустимой максимальной массе транспортного средства, в кВт/т;

"управляемые колеса" - колеса, приводимые в действие рулевым управлением транспортного средства;

"уровень выбросов" - предельные значения выбросов, которые отражают максимально допустимую массу выбросов в атмосферу в расчете на единицу произведенной транспортным средством и двигателем внутреннего сгорания работы или пробега;

"установившееся замедление" - среднее значение замедления за время торможения от момента окончания периода нарастания замедления до начала его спада в конце торможения;

"устойчивость транспортного средства при торможении" - способность транспортного средства двигаться при торможениях в пределах установленного коридора движения;

"устройство вызова экстренных оперативных служб" - устройство, осуществляющее и обеспечивающее определение координат, скорости и направления движения транспортного средства с помощью сигналов не менее двух действующих глобальных навигационных спутниковых систем, передачу сообщения о транспортном средстве при дорожно-транспортном и ином происшествиях в ручном режиме и двустороннюю голосовую связь с экстренными оперативными службами по сетям подвижной радиотелефонной связи;

(Абзац дополнительно включен с 15 марта 2013 года решением Совета ЕЭК от 30 января 2013 года N 6)

"устройство для уменьшения разбрызгивания" - компонент системы защиты от разбрызгивания, который может быть выполнен как энергопоглощающее устройство или как сепаратор "воздух - вода";

"устройство разгрузки оси" - устройство, предназначенное для уменьшения или увеличения нагрузки на ось (оси) в зависимости от дорожных условий движения транспортного средства с целью уменьшения износа шин в случае, когда транспортное средство загружено частично, и (или) для улучшения условий трогания транспортного средства (состава транспортных средств) на скользкой дороге путем увеличения нагрузки на ведущую ось;

"фары типа DR, DC, DCR" - фары с газоразрядными источниками света класса D дальнего DR-света и ближнего DC-света и двухрежимные (ближнего и дальнего) DCR-света;

"фары типа HR, HC, HCR" - фары с галогенными источниками света класса H дальнего HR-света и ближнего HC-света и двухрежимные (ближнего и дальнего) HCR-света;

"фары типа R, C, CR" - фары с источниками света в виде ламп накаливания класса 0 дальнего R-света и ближнего C-света и двухрежимные (ближнего и дальнего) CR-света;

"фары типа B и типа F3" - фары противотуманные, отличающиеся фотометрическими характеристиками и маркировкой, нанесенной на фару;

"форсунка стеклоомывателя" - устройство, которое направляет омывающую жидкость на ветровое стекло;

"холодный тормозной механизм" - тормозной механизм, температура которого, измеренная на поверхности трения тормозного барабана или тормозного диска, составляет менее 100°C;

"цветографическая схема" - графическое изображение компоновки, конфигурации и композиционной взаимосвязи основного цвета, декоративных полос, опознавательных знаков и информационных надписей, нанесенных на наружную поверхность транспортного средства;

"цикл стеклоочистителя" - один прямой и обратный ход щетки стеклоочистителя;

"шасси" - устройство на колесном ходу, не оснащенное и (или) кабиной, и (или) двигателем, и (или) кузовом, не предназначенное для эксплуатации в качестве транспортного средства;

"шип противоскольжения" - твердый профилированный стержень, состоящий из корпуса и износостойкого элемента и устанавливаемый в выступе протектора зимней шины для повышения сцепления шины с обледенелым или заснеженным дорожным покрытием;

"экологический класс" - классификационный код, характеризующий конструкцию транспортного средства или двигателя внутреннего сгорания в зависимости от уровня выбросов, а также уровня требований к системам бортовой диагностики;

"эксплуатация" - стадия жизненного цикла транспортного средства, на которой осуществляется его использование по назначению, с момента его государственной регистрации до утилизации;

"энергопоглощающее устройство" - компонент, образующий часть грязезащитного кожуха, и (или) наружной боковины, и (или) брызговика, поглощающий энергию воды и снижающий разбрызгивание;

"энергетическая установка гибридного транспортного средства" - совокупность двигателя внутреннего сгорания, электродвигателя, генератора (функции двигателя и генератора могут выполняться одной электромашиной), устройства аккумулирования энергии, электропреобразователей и системы управления;

"эффективность торможения" - свойство характеризующее способность тормозной системы создавать необходимое искусственное продольное сопротивление движению транспортного средства.

III. Правила обращения на рынке или ввода в эксплуатацию

7. Транспортные средства и их компоненты допускаются к обращению на рынке при их соответствии настоящему техническому регламенту, что подтверждается их маркировкой единым знаком обращения продукции на рынке в соответствии с разделом VI настоящего технического регламента.

Датой выпуска в обращение транспортного средства (шасси) является дата оформления документа, идентифицирующего транспортное средство (шасси).

8. Документами, удостоверяющими соответствие требованиям настоящего технического регламента при выпуске в обращение, являются:

для транспортных средств, оценка соответствия которых проводилась в форме одобрения типа - одобрение типа транспортного средства;

для шасси - одобрение типа шасси;

для единичных транспортных средств - свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства;

для компонентов транспортных средств - декларация о соответствии или сертификат соответствия.

Документы, удостоверяющие соответствие требованиям настоящего технического регламента, в структуре своего регистрационного номера имеют единое обозначение, подтверждающее их действительность на единой таможенной территории Таможенного союза, а также отличительное обозначение государства, в котором они были оформлены.

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

IV. Требования безопасности

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

11. Запрещается установка на транспортные средства категорий M_1 и N_1 конструкций, выступающих вперед относительно линии бампера, соответствующей внешнему контуру проекции транспортного средства на горизонтальную плоскость опорной поверхности, изготавливаемых из стали или других материалов с аналогичными прочностными характеристиками. Данное требование не распространяется на конструкции, предусмотренные штатной комплектацией транспортного средства и (или) прошедшие оценку соответствия в установленном порядке, а также на металлические решетки массой менее 0,5 кг, предназначенные для защиты только фар, и государственный регистрационный знак и элементы его крепления.

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

13. Выпускаемые в обращение транспортные средства категории M, используемые для коммерческих перевозок пассажиров, а также специально предназначенные для перевозки детей, и категории N, используемые для перевозки твердых бытовых отходов и мусора (мусоровозы), специальных, опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов, а также транспортные средства оперативных служб подлежат оснащению аппаратурой спутниковой навигации. Конструкция указанных транспортных средств должна обеспечивать возможность оснащения их указанной аппаратурой.

Транспортные средства оперативных служб и транспортные средства категории N, используемые для перевозки твердых бытовых отходов и мусора (мусоровозы), оснащаются аппаратурой спутниковой навигации в порядке, установленном законодательством государств - членов Таможенного союза.

Оснащение указанной аппаратурой транспортных средств, находящихся в эксплуатации, осуществляется в порядке, установленном законодательством государств - членов Таможенного союза.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 15 марта 2013 года решением Совета ЕЭК от 30 января 2013 года N 6.

13_1. Выпускаемые в обращение транспортные средства категории M_1, входящие в область применения Правил ЕЭК ООН N 94 и 95, и категории N_1, входящие в область применения Правил ЕЭК ООН N 95, оснащаются системой вызова экстренных оперативных служб, прочие выпускаемые в обращение транспортные средства категорий M_1 и N_1, транспортные средства категорий M_2, M_3, N_2, N_3 оснащаются устройством вызова экстренных оперативных служб.

(Пункт дополнительно включен с 15 марта 2013 года решением Совета ЕЭК от 30 января 2013 года N 6)

14. Конструкция выпускаемых в обращение транспортных средств категорий M2 и M3, осуществляющих коммерческие перевозки пассажиров, категорий N2 и N3, осуществляющих коммерческие перевозки грузов, должна предусматривать возможность оснащения (штатные места установки, крепления, энергопитания) техническими средствами контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха (тахографами).

Оснащение указанной аппаратурой транспортных средств осуществляется в порядке, установленном нормативными правовыми актами государств - членов Таможенного союза.

Требования настоящего пункта не применяются в отношении транспортных средств, указанных в статье 2 Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР).

15. Функционирование интерфейса (совокупность элементов, обеспечивающих возможность взаимодействия пользователя с электронными системами, включая получение пользователем зрительной и голосовой информации и введение им команд управления) выпускаемых в обращение транспортных средств (шасси), а также нанесение на них информационных и предупреждающих надписей осуществляются на русском языке.

Указанное требование применяется при проведении оценки соответствия в форме одобрения типа в отношении:

выводимых на информационных экранах (дисплеях) или голосовых предупреждающих сообщений о неисправностях систем транспортного средства, опасности для жизни и здоровья людей, а также активации отдельных систем безопасности автомобиля;

надписей на табличках[1] и наклейках[1] на транспортном средстве, информирующих о порядке безопасного использования транспортного средства и его систем.

---

[1] За исключением требований, указанных в Приложении N 7 настоящего технического регламента

При условии соответствующего перевода и (или) разъяснения в руководстве (инструкции) по эксплуатации транспортного средства указанное требование не применяется в отношении:

сообщений информационных экранов (дисплеев) аудио-, видео-, игровых и других мультимедийных систем;

аббревиатур;

надписей, нанесенных на органы управления и конструктивные элементы транспортного средства;

единиц измерения;

названий фирм, фирменных наименований транспортных средств, применяемых на них систем и компонентов транспортных средств;

маркировок официальных утверждений типа, предусмотренных обязательными требованиями Правил ЕЭК ООН и Глобальных технических правил.

сообщений и надписей, специально предназначенных для работников сервисных станций.

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

1) пунктами 11-15 и приложениями N 2 и 3 - в отношении типов выпускаемых в обращение транспортных средств (шасси);

2) пунктами 11-15 и приложениями N 4 и 8 - в отношении выпускаемых в обращение единичных транспортных средств;

3) приложением N 5 - в отношении габаритных и весовых ограничений выпускаемых в обращение транспортных средств;

4) приложением N 6 - в отношении выпускаемых в обращение специальных и специализированных транспортных средств с учетом их функционального назначения;

5) пунктами 11-14 и приложением N 8 - в отношении находящихся в эксплуатации транспортных средств;

6) приложением N 9 - в отношении находящихся в эксплуатации транспортных средств в случае внесения изменений в их конструкцию.

В случае инновационных транспортных средств требования безопасности устанавливаются решением уполномоченного органа по техническому регулированию государства - члена Таможенного союза, в котором проводится оценка соответствия. До введения указанных новых требований в технический регламент другие государства - члены Таможенного союза вправе не признавать на своей территории одобрения типа транспортного средства и одобрения типа шасси, выданные на основании подтверждения соответствия указанным требованиям.

17. Транспортные средства категорий M и N и двигатели внутреннего сгорания для них подразделяются на экологические классы в соответствии с приложением N 1.

18. Каждое транспортное средство имеет индивидуальный идентификационный номер. Требования к идентификации выпускаемых в обращение транспортных средств (шасси) установлены приложением N 7 к настоящему техническому регламенту.

Требования к содержанию идентификационного номера не распространяются на единичные транспортные средства, ввозимые на единую таможенную территорию Таможенного союза, а также на транспортные средства, выпущенные в обращение до вступления в силу технического регламента.

19. Запрещается выпуск в обращение транспортных средств с правосторонним расположением рулевого управления категорий M_2 и M_3.

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

20. Компоненты, выпускаемые в обращение как сменные (запасные) части для находящихся в эксплуатации транспортных средств, при установке на транспортное средство не снижают уровень его безопасности по отношению к уровню на момент выпуска транспортного средства в обращение.

Перечень требований к типам компонентов транспортных средств установлен в приложении N 10 к настоящему техническому регламенту.

Компоненты, выпускаемые в обращение как сменные (запасные) части для находящихся в эксплуатации транспортных средств, поставляемые на сборочное производство этих транспортных средств, считаются соответствующими требованию абзаца первого настоящего пункта в случае соответствия транспортного средства требованиям настоящего технического регламента.

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

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

V. Оценка соответствия

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

23. Проверка выполнения требований к типам выпускаемых в обращение транспортных средств (шасси) проводится в форме одобрения типа. Подразделение транспортных средств на типы и модификации для целей оценки соответствия осуществляется согласно приложению N 11 к настоящему техническому регламенту.

Проверка выполнения требований к типам шасси, изготавливаемых в государствах - членах Таможенного союза, проводится в случаях, когда предусматривается:

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

2) последующее распределение ответственности за выполнение отдельных требований настоящего технического регламента между изготовителем шасси и изготовителем комплектного транспортного средства на основании договора между ними. В случае если такое распределение ответственности не предусматривается, ответственность за выполнение требований настоящего технического регламента возлагается на изготовителя комплектного транспортного средства.

Проверка выполнения требований к типам шасси, ввозимых на единую таможенную территорию Таможенного союза, проводится независимо от целей их последующего использования.

Особенности проверки выполнения требований к типам транспортных средств (шасси), поставляемых по государственному оборонному заказу, устанавливаются государственным заказчиком государств - членов Таможенного союза.

24. Проверку выполнения требований к типам транспортных средств (шасси) осуществляют аккредитованные органы по сертификации, включенные в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза и заявленные государством - членом Таможенного союза для проведения одобрения типа (далее - органы по сертификации).

Необходимые испытания проводят испытательные лаборатории, компетенция которых соответствует требованиям стандарта ISO 17025, включенные в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза (далее - аккредитованные испытательные лаборатории).

25. Если транспортные средства (шасси) изготавливаются на единой таможенной территории Таможенного союза, то заявителем при проведении одобрения типа может быть зарегистрированный в соответствии с законодательством государства - члена Таможенного союза и являющийся резидентом этого государства изготовитель, которому был присвоен международный идентификационный код изготовителя транспортного средства, или официальный представитель изготовителя, действующий от его имени.

Изготовитель, не являющийся резидентом государства - члена Таможенного союза, назначает в каждом государстве - члене Таможенного союза своего представителя, несущего совместно с изготовителем ответственность за обеспечение соответствия выпускаемой в обращение продукции, прошедшей одобрение типа, требованиям технического регламента. Представителем изготовителя является юридическое лицо, зарегистрированное в соответствии с законодательством государства - члена Таможенного союза и являющееся его резидентом.

Все представители изготовителя указываются в одобрении типа транспортного средства (одобрении типа шасси).

Заявителем при проведении одобрения типа импортируемых на единую таможенную территорию Таможенного союза транспортных средств (шасси) может быть один из вышеуказанных представителей иностранного изготовителя, имеющий полномочия от изготовителя на проведение оценки соответствия его продукции требованиям настоящего регламента.

Изготовитель, не являющийся резидентом государства - члена Таможенного союза, выпускающий транспортные средства различных марок и (или) категорий, вправе назначить различных представителей изготовителя для каждого сочетания марки и (или) категории, являющихся заявителями при проведении оценки соответствия. При этом не допускается назначение различных представителей изготовителя для транспортных средств различных марок, но одной категории, имеющих одинаковый международный идентификационный код изготовителя.

Изготовитель, производящий транспортные средства различных марок, зарегистрированных за другим изготовителем, вправе назначить своего представителя, который может быть заявителем по каждой марке. Таким представителем может быть юридическое лицо - официальный представитель изготовителя - владельца данной марки.

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

27. Обязательными условиями для оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) являются положительные результаты анализа производства изготовителя, проводимого органом по сертификации, подтверждающие:

наличие организационных и технических мероприятий, обеспечивающих стабильность характеристик продукции или параметров производственного процесса;

наличие планов проведения периодических проверок и испытаний выпускаемой продукции для подтверждения её соответствия требованиям настоящего технического регламента;

наличие предписаний, касающихся эксплуатации транспортных средств, а также их предпродажной подготовки, технического обслуживания и ремонта;

наличие мер по восстановлению соответствия выпускаемых и, при необходимости - находящихся в эксплуатации транспортных средств (шасси), требованиям настоящего технического регламента в случае выявления несоответствий, обнаруженных при проведении проверок или испытаний транспортных средств (шасси).

Если при производстве транспортного средства была использована продукция другого изготовителя, обязанности каждого изготовителя могут быть разделены между ними на основании договора (протокола) о взаимных обязательствах. При отсутствии такого договора (протокола) изготовитель конечной продукции несет ответственность за соответствие продукции требованиям настоящего технического регламента в полном объеме.

28. Одобрение типа проводится в следующем порядке:

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

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

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

4) проведение анализа производства изготовителя в соответствии с пунктом 27;

5) регистрация органом по сертификации деклараций о соответствии, оформление сертификатов соответствия транспортного средства отдельным требованиям, предусмотренным приложениями N 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту и выдача их заявителю;

6) подготовка органом по сертификации заключения о возможности оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) на основании выполнения подпунктов 3) - 5) настоящего пункта при условии соответствия транспортного средства (шасси) требованиям настоящего технического регламента, действующим на момент оформления удостоверяющего соответствие документа;

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

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

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

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

30. Протоколы испытаний и измерений являются основой для оформления сертификатов соответствия в течение двух лет с момента оформления.

В одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси) вносятся номера указанных сертификатов, если иное не предусмотрено пунктами 35, 36 и 39.

31. Аккредитованная испытательная лаборатория на основании решения органа по сертификации проводит экспертизу представленных заявителем технических описаний, идентификацию образцов транспортных средств и их испытания, оформляет протоколы испытаний, организует их регистрацию и учет. При включении в заявку нескольких модификаций транспортного средства (шасси) испытания проводятся в отношении модификаций транспортных средств, как правило, с ожидаемыми наихудшими показателями. В протоколе испытаний отражается возможность распространения их результатов на другие модификации транспортных средств, включенные в заявку.

Испытания проводятся в соответствии с Правилами ЕЭК ООН, Глобальными техническими правилами, а в случае их отсутствия - в соответствии со стандартами, включенными в Перечень стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения требований технического регламента Таможенного союза о безопасности колесных транспортных средств и осуществления оценки (подтверждения) соответствия продукции. В случае отсутствия указанных стандартов применяются правила и методы исследований (испытаний) и измерений, утвержденные решением Комиссии Таможенного союза.

32. Заявитель осуществляет подготовку образцов транспортных средств для проведения испытаний из модификаций, согласованных с аккредитованной испытательной лабораторией.

По окончании испытаний образцы возвращаются заявителю.

Аккредитованная испытательная лаборатория по результатам проведенных испытаний и технической экспертизы представленных документов оформляет протокол идентификации и результатов испытаний комплектного транспортного средства и передает его в орган по сертификации.

Оформление протокола идентификации и результатов испытаний комплектного транспортного средства обязательно при проведении испытаний для целей оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), кроме выдаваемых в соответствии с пунктами 35, 59 и 65 настоящего технического регламента.

Протокол идентификации и результатов испытаний комплектного транспортного средства подлежит рассмотрению органом по сертификации, если с момента его оформления до даты рассмотрения прошло не более двух лет.

Протоколы аккредитованной испытательной лаборатории, а также документация, послужившая основанием для их оформления, хранятся в испытательной лаборатории не менее 5 лет.

33. Орган по сертификации проводит анализ состояния производства согласно пункту 27 и приложению N 13.

В качестве доказательственных материалов, подтверждающих наличие на производстве условий, обеспечивающих постоянство выпуска продукции с уровнем характеристик и показателей, соответствующих требованиям настоящего технического регламента, могут рассматриваться:

сертификат соответствия системы менеджмента качества изготовителя применительно к производству продукции, подлежащей оценке соответствия;

документы, подтверждающие соответствие производства требованиям Дополнения 2 к Соглашению 1958 года;

подготовленное заявителем описание условий производства, предусмотренное приложением N 13 к настоящему техническому регламенту;

документ органа по сертификации о результатах ранее проведенных проверках условий производства.

Порядок и сроки проверки условий производства орган по сертификации согласует с заявителем.

При наличии у изготовителя сертификата соответствия системы менеджмента качества, выданного органом по сертификации, включенным в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза, проверка условий производства не проводится.

Проверка условий производства транспортных средств (шасси), изготовители которых не зарегистрированы в странах - участницах Соглашения 1958 года, проводится в обязательном порядке до оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси).

Результаты анализа условий производства оформляются заключением.

34. Изготовители продукции, зарегистрированные на территории государства, являющегося договаривающейся стороной Соглашения 1958 года, при проведении оценки соответствия транспортного средства (шасси), относящегося к типу транспортного средства (шасси), ранее не проходившего оценку соответствия требованиям настоящего технического регламента, имеют право применять процедуры, предусмотренные пунктом 35 настоящего технического регламента.

35. В отношении требований, предусмотренных приложением N 2 к настоящему техническому регламенту, а в случае специальных и специализированных транспортных средств - также предусмотренных приложением N 6, в качестве доказательственных материалов могут быть представлены декларации о соответствии, принятые изготовителем по схемам декларирования 3д, 4д, 6д или 7д (в отношении транспортных средств категорий M_2 и M_3 схема 7д не применяется). Описание схем декларирования приводится в приложении N 19 к настоящему техническому регламенту.

При представлении деклараций о соответствии обязательно согласование с органом по сертификации плана проведения контрольных испытаний для целей подтверждения соответствия выпускаемых транспортных средств.

Орган по сертификации вправе направить представленные заявителем протоколы испытаний и измерений, на основании которых были оформлены декларации о соответствии, в аккредитованную испытательную лабораторию для проведения технической экспертизы.

Оформление протокола идентификации и результатов испытаний комплектного транспортного средства не является обязательным при оформлении одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) на основании настоящего пункта при условии, что заявителем представлены подтверждающие соответствие документы в полном объеме, и все они признаны органом по сертификации в качестве доказательственных материалов.

На основании вышеуказанных доказательственных материалов оформляются одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), в которые вносятся сведения об указанных декларациях о соответствии, со сроком действия до одного года либо на малую партию транспортных средств (шасси) без ограничения срока действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси).

Указанная в настоящем пункте процедура оценки соответствия типа транспортного средства (шасси) применяется однократно. Последующая оценка соответствия этого типа транспортного средства (шасси) проводится на общих основаниях.

В случае, когда изготовитель транспортных средств имеет международный идентификационный код изготовителя, в третьей позиции которого используется цифра 9, или годовая программа выпуска транспортных средств (шасси) такого изготовителя не превышает предельных объемов малых партий, допускается неоднократное применение указанной в настоящем пункте процедуры. Новое одобрение типа транспортного средства (шасси) на малую партию транспортных средств (шасси) того же типа оформляется после выпуска в обращение всех транспортных средств (шасси), составлявших малую партию в соответствии с ранее полученным одобрением типа транспортного средства (шасси).

36. При оценке соответствия типов транспортных средств, изготавливаемых в режиме промышленной сборки, в качестве доказательственных материалов разрешается представление одобрений типа транспортного средства (одобрений типа шасси) транспортных средств (шасси) - аналогов, изготовленных в условиях другого производства, при условии представления документов, подтверждающих согласие изготовителя транспортных средств (шасси) - аналогов.

В одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси) вносятся сведения об одобрении типа транспортного средства (одобрении типа шасси) транспортных средств (шасси) - аналогов.

В подобном случае срок действия первичного одобрения типа транспортного средства, оформленного для транспортных средств, изготавливаемых в режиме промышленной сборки, составляет 1 год.

Орган по сертификации в зависимости от степени соответствия технологического процесса, принятого на сборочном производстве, и технологии изготовления, применяемой изготовителем транспортных средств - аналогов, вправе запросить дополнительные доказательственные материалы, подтверждающие соответствие установленным настоящим техническим регламентом требованиям и основанные на результатах контрольных испытаний транспортных средств, оценка соответствия которых ранее проводилась в условиях другого производства. Такие испытания могут проводиться при участии представителей органа по сертификации или аккредитованной испытательной лаборатории у изготовителей транспортных средств, выпускаемых в режиме промышленной сборки.

В течение одного года после оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) вместо указанных в абзаце первом настоящего пункта доказательственных материалов должны быть представлены доказательственные материалы, подтверждающие соответствие транспортных средств, изготавливаемых в режиме промышленной сборки, требованиям настоящего технического регламента.

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

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

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

40. По результатам изучения всех необходимых доказательственных материалов орган по сертификации подготавливает заключение о возможности оформления или об отказе в оформлении одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), содержащее мотивированное обоснование достаточности представленных доказательственных материалов для оценки соответствия типа транспортного средства (шасси), а также вывод о возможности распространения результатов проведенных испытаний на модификации транспортных средств (шасси), включенные в заявку.

На основании заключения о возможности оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) орган по сертификации оформляет одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси).

Для каждого типа транспортного средства (типа шасси) одного экологического класса в государствах - членах Таможенного союза одновременно не могут действовать два и более одобрений типа транспортного средства (одобрений типа шасси), оформленных на основании настоящего технического регламента, за исключением повторного одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), оформленного во время действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) на малую партию транспортных средств (шасси) того же типа.

41. Форма одобрения типа транспортного средства предусмотрена приложением N 14 к настоящему техническому регламенту. Форма одобрения типа шасси предусмотрена приложением N 15 к настоящему техническому регламенту.

В одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси), оформленное на малую партию, могут вноситься идентификационные номера транспортных средств (шасси).

При отсутствии возможности идентифицировать транспортные средства (шасси), входящие в малую партию, одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси), оформленное на эту малую партию, заявителю не выдается и остается на хранении в органе по сертификации. Орган по сертификации ведет учет количества изготовленных (импортированных на единую таможенную территорию Таможенного союза) транспортных средств (шасси) и на основании обращения заявителя выдает заверенные копии одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), в которых указываются идентификационные номера транспортных средств (шасси).

В одобрении типа шасси, оформленном на самоходное шасси, делается запись о возможности перемещения самоходного шасси по дорогам общего пользования, если было подтверждено его соответствие требованиям пунктов 11-13, 23, 36, 38, 39-41, 69, 107, 109, 110 приложения N 2 к настоящему техническому регламенту.

42. Максимальный срок действия одобрения типа транспортного средства (одобрение типа шасси) 3 года, за исключением случаев, предусмотренных пунктами 35 и 36 настоящего технического регламента и абзацами вторым и четвертым настоящего пункта.

Срок действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), в том числе, оформленных на малую партию транспортных средств (шасси), а также сертификата соответствия требованиям настоящего технического регламента в отношении выбросов ограничиваются датой окончания действия требований соответствующего экологического класса.

Срок действия сертификатов соответствия транспортного средства отдельным требованиям приложения 2 не превышает 4 лет, за исключением случаев, предусмотренных абзацем вторым настоящего пункта.

Срок действия одобрения типа транспортного средства, изготавливаемого с использованием выпущенного в обращение базового транспортного средства (шасси), произведенного другим изготовителем, в случае применения на основании пункта 39 настоящего технического регламента уровня требований ниже действующего, ограничивается одним годом с даты вступления в силу требований, соответствие которым не было подтверждено. Срок действия такого одобрения типа транспортного средства, оформленного на малую партию транспортных средств, не ограничивается, за исключением случаев, предусмотренных абзацем вторым настоящего пункта.

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

В случае выявления нарушений одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси) возвращается в орган по сертификации.

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

45. Орган по сертификации выдает заявителю одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси).

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

46. Орган по сертификации осуществляет контроль за соответствием объектов, в отношении которых проводилась оценка соответствия требованиям настоящего технического регламента, на стадии производства.

По поручению органа по сертификации и в установленном им порядке в проведении контроля участвует аккредитованная испытательная лаборатория.

47. Контроль может быть плановым и внеплановым.

Периодичность проведения планового контроля в отношении каждого типа транспортного средства (компонента) устанавливается не чаще 1 раза в 2 года.

Внеплановый контроль проводится в случаях, если орган по сертификации или уполномоченный орган государственного управления государства - члена Таможенного союза получает сообщения органов государственного контроля (надзора), органа государственного управления или потребителей о невыполнении требований технического регламента.

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

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

50. Изготовитель продукции и заявитель (если он не является изготовителем) обеспечивают необходимые условия для проведения контроля, в том числе беспрепятственный доступ проверяющих лиц к объектам проверки согласно плану проверки.

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

51. В ходе контроля анализируются:

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

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

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

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

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

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

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

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

52. В ходе контроля у изготовителя (продавца) продукции проводится ее идентификация, могут быть проведены испытания образцов продукции в лаборатории изготовителя или в аккредитованной испытательной лаборатории.

Испытаниям, как правило, подвергается модификация с ожидаемыми наихудшими результатами испытаний.

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

54. Результаты контроля оформляются актом.

Результаты контроля признаются положительными, если установлено, что:

продукция соответствует типам, прошедшим процедуру оценки соответствия;

представлены надлежащие документы (записи технического контроля, результаты контрольных испытаний и др.), подтверждающие обеспечение постоянного соответствия продукции требованиям технического регламента.

Положительные результаты контроля продукции служат основанием для сохранения сроков действия (а в случае транспортных средств также и для продления) документов, удостоверяющих соответствие требованиям технического регламента.

Результаты контроля признаются отрицательными, если установлено, что:

не устранены несоответствия одобрению типа транспортного средства (одобрению типа шасси) или сертификатам соответствия на компоненты, выявленные при ранее проводившихся проверках условий производства или контроле, а также если проведенные корректирующие действия не дали требуемого результата;

без согласования с органом по сертификации в техническую документацию (конструкторскую, технологическую, эксплуатационную) либо в конструкцию продукции внесены изменения, которые привели к ее несоответствию типам, прошедшим процедуру оценки соответствия;

не проводились в требуемом объеме контрольные испытания.

При необходимости проведения корректирующих мероприятий акт должен содержать соответствующие рекомендации.

Отрицательные результаты контроля или отказ изготовителя от его проведения могут явиться основанием для прекращения органом по сертификации действия документов, удостоверяющих соответствие требованиям настоящего технического регламента.

55. По результатам контроля изготовитель разрабатывает план необходимых корректирующих мероприятий по устранению выявленных несоответствий с конкретными сроками его реализации и в 10-дневный срок с даты передачи изготовителю оформленного акта представляет такой план в орган по сертификации.

Орган по сертификации проводит экспертизу представленного плана и при необходимости направляет изготовителю свои замечания, а также определяет порядок проверки выполнения указанных мероприятий.

По окончании сроков, установленных в согласованном с органом по сертификации плане необходимых корректирующих мероприятий по устранению несоответствий, изготовитель представляет справку о проведенных корректирующих и предупреждающих действиях с оценкой их результативности.

56. При получении органом по сертификации отрицательных результатов контроля, а также иной информации о несоответствии продукции требованиям настоящего технического регламента орган по сертификации в 30-дневный срок направляет изготовителю и его официальному представителю уведомление о необходимости восстановления соответствия и рекомендации, в том числе в отношении отзыва продукции, выпущенной в обращение.

По получении указанного уведомления изготовитель продукции должен в 10-дневный срок направить в орган по сертификации программу корректирующих действий по восстановлению соответствия.

Орган по сертификации в 10-дневный срок согласовывает указанную программу и контролирует ее выполнение.

57. В случае признания органом по сертификации принятых мер недостаточными, он через 30 дней после направления изготовителю и его официальному представителю письменного уведомления приостанавливает или прекращает действие сертификатов соответствия, о чем информирует изготовителя и его официального представителя, технический секретариат и органы государственного контроля (надзора).

Уполномоченный орган государственного управления государства - члена Таможенного союза на основании решения органа по сертификации о прекращении действия сертификатов соответствия аннулирует одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси) посредством оформления уведомления об отмене документа по форме, предусмотренной приложением N 16 к настоящему техническому регламенту.

О прекращении действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) орган по сертификации в 10-дневный срок письменно уведомляет изготовителя и его официального представителя, а также органы государственного контроля (надзора).

Информация о прекращении действия документа, удостоверяющего соответствие настоящему техническому регламенту, публикуется в официальном печатном издании уполномоченного органа государственного управления государства - члена Таможенного союза.

Уполномоченный орган государственного управления государства - члена Таможенного союза осуществляет регистрацию и ведет единый реестр уведомлений о прекращении действия документа, удостоверяющего соответствие настоящему техническому регламенту.

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

59. Держатель одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) в период его действия обязан информировать орган по сертификации обо всех планируемых изменениях конструкции транспортных средств (шасси).

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

60. В случае положительного результата рассмотрения всех представленных доказательственных материалов орган по сертификации подготавливает заключение, содержащее мотивированное обоснование достаточности представленных доказательственных материалов для распространения действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), а также отдельных сертификатов соответствия, на основе которого оформляет новые версии документов. В случае подтверждения заявителем соответствия новых модификаций требованиям, действовавшим на дату оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), срок действия распространенного одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) ограничивается сроком действия исходного одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси).

В случае подтверждения заявителем соответствия всех модификаций требованиям, установленным на дату регистрации распространенного одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), срок действия распространенного одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), устанавливается в соответствии с пунктом 42.

В конце регистрационного номера документа вводится код распространения, состоящий из буквы "Р" и порядкового номера распространения.

61. Внесение исправлений в одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси) в случае обнаружения неточностей при его оформлении осуществляется по инициативе органа по сертификации, оформившего исходный документ, либо на основании заявки держателя одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) в порядке, предусмотренном пунктами 59 и 60 настоящего технического регламента. Расходы по оформлению новой версии документа несет сторона, допустившая появление неточностей.

В конце регистрационного номера документа вводится код исправления, состоящий из буквы "И" и порядкового номера исправления.

62. Продление действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) на новый срок производится на основании заявки в случае соответствия типа транспортного средства (шасси) перечню требований, действующих на момент оформления нового одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси).

Для продления действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) заявитель представляет в орган по сертификации, оформивший первоначальный документ, заявку с приложением следующих документов и сведений:

письмо об отсутствии изменений или с перечнем изменений, внесенных в конструкцию транспортного средства (шасси), которые не были подтверждены в порядке, предусмотренном пунктами 59-60 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, или письмо об их отсутствии;

сведения о проведенных корректирующих действиях по инициативе изготовителя и органа по сертификации или письмо об их отсутствии;

сведения о претензиях к качеству транспортных средств (шасси), поступивших в течение срока действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) и в процессе выполнения мероприятий по устранению выявленных несоответствий требованиям настоящего технического регламента или письмо об их отсутствии;

в случае необходимости перечень новых модификаций транспортных средств (шасси), на которые предлагается дополнительно распространить действие одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), с соответствующим техническим описанием и приложением доказательственных материалов.

63. Орган по сертификации также рассматривает:

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

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

акты по результатам контроля за продукцией, в отношении которой проводилась оценка соответствия требованиям технического регламента, и инспекционных испытаний, которые проводились во время действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси).

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

65. В случае признания представленных доказательственных материалов достаточными орган по сертификации подготавливает заключение, содержащее обоснование продления срока действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), а также переоформляет отдельные сертификаты соответствия на следующий срок и при необходимости распространения их на новые модификации, и на его основе оформляет новые документы.

В конце регистрационного номера одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) вводится код продления, состоящий из буквы "П" и порядкового номера продления.

Решение о необходимости оформления протокола идентификации и результатов испытаний комплектного транспортного средства при продлении срока действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), а также отдельных сертификатов соответствия принимает орган по сертификации.

Продление срока действия одобрения типа транспортного средства и одобрения типа шасси осуществляется на срок, не превышающий трех лет.

Продление срока действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) при подтверждении заявителем соответствия требованиям, установленным на дату регистрации одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) с новым сроком действия, может осуществляться неоднократно.

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

Действие одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), оформленного на малую партию транспортных средств (шасси), распространяется только на транспортные средства (шасси), включенные в указанную партию.

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

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

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

Проверке подвергаются только комплектные транспортные средства.

69. В качестве заявителя выступает изготовитель транспортного средства или его уполномоченный представитель, действующий от его имени, либо лицо, осуществляющее ввоз транспортного средства на единую таможенную территорию Таможенного союза, или его представитель.

При проверке транспортного средства, изготовленного в государстве - члене Таможенного союза в условиях серийного производства, в конструкцию которого по согласованию с изготовителем транспортного средства в индивидуальном порядке внесены изменения до выпуска в обращение, представителем изготовителя назначается лицо, осуществившее внесение указанных изменений в конструкцию транспортного средства.

При проверке транспортного средства, выпускаемого в обращение из числа ранее поставленных по государственному оборонному заказу, заявителем является лицо, осуществляющее выпуск в обращение этого транспортного средства.

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

1) подача заявки и прилагаемых документов, предусмотренных приложением N 12 к настоящему техническому регламенту, в аккредитованную испытательную лабораторию;

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

3) идентификация единичного транспортного средства;

4) проверка выполнения требований, предусмотренных пунктами 11-14 и приложениями NN 4-6, пунктом 4 приложения 7 посредством проведения технической экспертизы конструкции и, при необходимости, испытаниями;

5) подготовка протокола технической экспертизы конструкции транспортного средства;

6) оформление свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства и передача его заявителю.

Аккредитованная испытательная лаборатория предоставляет заявителю всю необходимую информацию в отношении правил, процедур и требований, связанных с проведением оценки соответствия.

Аккредитованная испытательная лаборатория согласует с заявителем сроки проведения оценки соответствия.

В качестве доказательственных материалов, подтверждающих соответствие единичного транспортного средства требованиям, предусмотренным приложениями N 4-6 к настоящему техническому регламенту, могут представляться протоколы испытаний, проведенных в аккредитованной испытательной лаборатории.

Аккредитованная испытательная лаборатория проводит осмотр транспортного средства с целью идентификации, в том числе, по идентификационному номеру, техническую экспертизу конструкции транспортного средства, в том числе, необходимые испытания и измерения, и по их результатам оформляет протокол.

Если единичное транспортное средство относится к типу, на который действует одобрение типа транспортного средства, то свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства оформляется на основании указанного одобрения типа транспортного средства.

При представлении заявителем сообщений об официальном утверждении типа транспортного средства, предусмотренных Правилами ЕЭК ООН N 10-12, 14, 16-18, 21, 26, 34, 39, 46, 48, 58, 73 и 107, техническая экспертиза по соответствующим разделам приложения N 4 к настоящему техническому регламенту не проводится.

По результатам изучения всех необходимых доказательственных материалов аккредитованная испытательная лаборатория выдает заявителю свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства, в которое при необходимости заносятся отметки об ограничении применения транспортного средства. Форма указанного документа предусмотрена приложением N 17 к настоящему техническому регламенту.

В случае несоответствия единичного транспортного средства требованиям настоящего технического регламента оно может быть приведено в соответствие и представлено в аккредитованную испытательную лабораторию для повторного проведения проверки выполнения требований.

Документация, имеющая отношение к проверке выполнения требований, хранится в архиве аккредитованной испытательной лаборатории не менее пяти лет.

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

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

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

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

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

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

75. Проверка выполнения требований к транспортным средствам, находящимся в эксплуатации, в случае внесения изменений в их конструкцию осуществляется в форме предварительной технической экспертизы конструкции на предмет возможности внесения изменений и последующей проверки безопасности конструкции и технического осмотра транспортного средства с внесенными в конструкцию изменениями.

В ходе предварительной технической экспертизы удостоверяются в том, что после внесения изменений в конструкцию транспортного средства, сохранится его соответствие требованиям настоящего технического регламента, действовавшим на момент выпуска транспортного средства в обращение.

В ходе проверки безопасности конструкции транспортного средства удостоверяются в том, что после внесения изменений в конструкцию транспортного средства его безопасность соответствует требованиям настоящего технического регламента.

76. Объектами проверки являются транспортные средства, выпущенные в обращение и прошедшие государственную регистрацию, у которых изменены конструктивные параметры или компоненты, за исключением случаев, указанных в пункте 77.

77. Транспортные средства не подлежат проверке в следующих случаях:

1) при установке на транспортное средство компонентов:

предназначенных для этого транспортного средства и прошедших оценку соответствия в составе данного транспортного средства, что подтверждено документацией изготовителя компонентов;

предусмотренных изготовителем транспортного средства в эксплуатационной документации;

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

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

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

80. Номер свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности вносится подразделением органа государственного управления в сфере безопасности дорожного движения в документ, идентифицирующий транспортное средство. В указанный документ вносятся также все особые отметки об ограничении применения транспортного средства, содержащиеся в свидетельстве о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности.

Наличие в указанном документе номера свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в конструкцию изменениями требованиям безопасности является необходимым условием для разрешения дальнейшей эксплуатации транспортного средства с внесенными в конструкцию изменениями.

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

81. Целью подтверждения соответствия является удостоверение в том, что все выпускаемые компоненты, относящиеся к типу, заявленному для подтверждения соответствия, соответствуют требованиям, предусмотренным пунктом 20 настоящего технического регламента.

Подтверждение соответствия проводится аккредитованными органами по сертификации, включенными в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза, в отношении компонентов, поставляемых как сменные (запасные) части для находящихся в эксплуатации транспортных средств. Подтверждение соответствия не проводится в отношении:

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

2) компонентов, бывших в употреблении;

3) восстановленных компонентов, за исключением шин с восстановленным протектором.

Подтверждение соответствия осуществляется в формах декларирования соответствия или обязательной сертификации.

Подтверждение соответствия проводится по Правилам ЕЭК ООН, Глобальным техническим правилам, а в случае их отсутствия - по стандартам, включенным в Перечень стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств".

Разрешенные формы и схемы подтверждения соответствия в зависимости от типов компонентов предусмотрены приложением N 10. Описание схем подтверждения соответствия и рекомендации по их выбору предусмотрены приложением N 19 к настоящему техническому регламенту.

Представляемые для подтверждения соответствия компоненты могут изготавливаться по технической документации изготовителя соответствующих транспортных средств или изготовителя компонентов.

82. В качестве заявителя выступает изготовитель компонентов или его уполномоченный представитель, действующий от его имени. В случае подачи заявки на подтверждение соответствия компонентов, изготовленных за пределами единой таможенной территории Таможенного союза, заявителем может являться импортер или компания, организованная за пределами государств - членов Таможенного союза как оптовый склад для продажи компонентов. Закупки оптового склада непосредственно у изготовителей компонентов должны быть подтверждены документально. Предоставления полномочий от изготовителя импортеру или оптовому складу не требуется.

Заявитель, являющийся изготовителем сменных (запасных) частей или его уполномоченным представителем, вправе выбрать любую форму и схему подтверждения соответствия из числа предусмотренных для конкретных компонентов (приложение N 10 к настоящему техническому регламенту) или более сложную, по сравнению с предусмотренными, по согласованию с органом по сертификации.

В случае если и заявитель, и изготовитель - физические или юридические лица, которые не являются резидентами одного из государств - члена Таможенного союза, они не вправе осуществлять декларирование соответствия, но имеют право подать заявку на проведение обязательной сертификации сменных (запасных) частей. Орган по сертификации принимает решение о проведении обязательной сертификации по конкретной схеме сертификации из числа предусмотренных для конкретных компонентов (приложение N 10 к настоящему техническому регламенту).

83. Декларирование соответствия в зависимости от схем декларирования осуществляется заявителем посредством принятия декларации о соответствии на основании собственных доказательств и (или) доказательств, полученных с участием третьей стороны (аккредитованная испытательная лаборатория, орган по сертификации).

Собственные доказательства формируются заявителем в виде комплекта технической документации. В комплект могут входить:

основные конструкторские документы, относящиеся к компоненту в целом (технические условия, техническое описание, чертежи общего вида, спецификация);

руководство или инструкция по эксплуатации;

перечень Правил ЕЭК ООН, Глобальных технических правил, стандартов, которые применялись для проверки соответствия требованиям настоящего технического регламента;

сертификат соответствия системы менеджмента качества изготовителя компонентов (при наличии). Область сертификации системы менеджмента качества должна включать продукцию, подлежащую подтверждению соответствия;

результаты проектных расчетов, проведенных проверок, протоколы испытаний, подтверждающих соответствие показателей безопасности продукции требованиям настоящего технического регламента;

ранее полученные сертификаты соответствия продукции международным и (или) национальным требованиям.

Протокол испытаний типового образца должен содержать характеристики продукции, описание типа продукции непосредственно или в виде ссылки на технические условия или другой аналогичный документ, а также заключение о соответствии образца технической документации, по которой он изготовлен.

Заявитель имеет право пригласить для участия в проведении исследований и испытаний представителей органа по сертификации и (или) аккредитованной испытательной лаборатории.

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

85. Заявитель принимает декларацию о соответствии, в которой указывает на полное соответствие продукции требованиям настоящего технического регламента.

Срок действия декларации о соответствии не может превышать 4 года. Для партии продукции срок действия декларации о соответствии не устанавливается, но он не может превышать срока хранения продукции. В случае оформления декларации о соответствии на партию компонентов, ее действие распространяется только на конкретную партию, объем которой указан в декларации о соответствии и определен документами поставки.

Регистрация декларации о соответствии в едином реестре деклараций о соответствии является основанием для выпуска в обращение продукции, соответствие которой она подтверждает.

86. Подтверждение соответствия компонентов в форме обязательной сертификации, предусмотренной приложением N 19 к настоящему техническому регламенту, может включать в себя в зависимости от схемы:

1) идентификацию образца (образцов) компонентов;

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

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

4) оформление сертификата соответствия и передачу его заявителю;

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

87. Состав документов, представляемых заявителем в орган по сертификации в целях подтверждения соответствия, предусмотрен приложением N 12 к настоящему техническому регламенту.

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

88. Орган по сертификации рассматривает заявку на подтверждение соответствия типов компонентов транспортных средств и принимает решение о возможности проведения сертификации. Причиной для отказа в проведении сертификации может являться предоставление в орган по сертификации комплекта документов не в полном объеме.

Орган по сертификации на основании представленных заявителем доказательственных материалов о соответствии продукции требованиям настоящего технического регламента принимает решение о проведении сертификации по конкретной схеме сертификации из числа предусмотренных для конкретных компонентов.

Отсутствие доказательственных материалов, подтверждающих соответствие продукции какому-либо из требований, установленных техническим регламентом в отношении этой продукции, не препятствует подаче заявки и учитывается органом по сертификации при принятии решения по заявке.

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

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

2) применяемая схема и необходимые условия проведения подтверждения соответствия;

3) возможность признания представленных заявителем доказательственных материалов;

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

90. Если проведение испытаний в целях получения недостающих доказательственных материалов признано необходимым, орган по сертификации согласует с заявителем и аккредитованной испытательной лабораторией сроки и условия их проведения и информирует заявителя о необходимости представления дополнительной технической информации.

Указанная информация, необходимая для проведения сертификационных испытаний в целях подтверждения соответствия требованиям настоящего технического регламента, представляется заявителем в виде технического описания типа компонента транспортного средства (шасси) в соответствии с требованиями настоящего технического регламента и документов, содержащих методы испытаний.

91. Испытания типового образца (типовых образцов) компонента транспортного средства (шасси) проводятся в аккредитованной испытательной лаборатории по поручению органа по сертификации.

Испытания проводятся на образцах компонента транспортного средства (шасси), конструкция и состав которых такие же, как у компонентов, выпускаемых в обращение. Заявитель предоставляет такое количество образцов продукции, которое необходимо для проведения процедуры подтверждения соответствия, предусмотренной Правилами ЕЭК ООН, Глобальными техническими правилами, международными или национальными стандартами, содержащими, в том числе, правила отбора образцов. Если указанными документами не установлено иное, то отбор образцов компонентов для испытаний осуществляет представитель органа по сертификации, аккредитованной испытательной лаборатории или другой компетентной организации, представляющей третью сторону по отношению к изготовителю и приобретателю продукции. Отбор образцов проводится в присутствии заявителя методом случайной выборки. При отборе образцов для проведения испытаний в аккредитованной испытательной лаборатории проводится их идентификация и составляется акт отбора образцов, содержащий их идентификационные признаки. Акт отбора образцов подписывается заявителем.

Испытания могут проводиться представителями аккредитованной испытательной лаборатории у изготовителя и (или) приобретателя продукции с применением средств испытаний, аттестованных (поверенных) в установленном порядке.

По окончании испытаний при любом их результате аккредитованная испытательная лаборатория оформляет протоколы испытаний и передает их в орган по сертификации.

Испытанные образцы компонентов или другие материалы (фотографии, видеозаписи и др.), подтверждающие проведение испытаний и полученные результаты, хранятся в аккредитованной испытательной лаборатории в течение срока действия сертификатов соответствия.

Документация, имеющая отношение к проведению испытаний, хранится в архиве аккредитованной испытательной лаборатории не менее 5 лет.

92. В случае если это предусматривается схемой сертификации, орган по сертификации проводит анализ состояния производства в соответствии с пунктом 27 настоящего технического регламента.

Перечень основных вопросов, изучаемых в ходе анализа состояния производства, и порядок проверки условий производства предусмотрены приложением N 13 к настоящему техническому регламенту.

В качестве доказательственных материалов, подтверждающих наличие на производстве условий, обеспечивающих постоянство выпуска продукции с характеристиками и показателями, соответствующими требованиям настоящего технического регламента, могут рассматриваться:

сертификат соответствия системы менеджмента качества изготовителя. Область сертификации системы менеджмента качества должна включать продукцию, подлежащую подтверждению соответствия;

документ о проверке условий производства, ранее проведенной органом по сертификации.

Результаты анализа состояния производства оформляются заключением.

Результаты анализа состояния производства учитываются при установлении периодичности и разработке плана контроля за объектами подтверждения соответствия.

93. Если схема сертификации предусматривает сертификацию системы менеджмента качества изготовителя, заявитель в заявке на сертификацию указывает стандарт или иной документ, на соответствие которому будет проводиться сертификация системы менеджмента качества изготовителя.

Система менеджмента качества изготовителя должна обеспечивать соответствие изготовляемой продукции технической документации и требованиям настоящего технического регламента. Заявитель должен выполнять требования, вытекающие из положений сертифицированной системы менеджмента качества, и поддерживать ее функционирование надлежащим образом.

Сертификацию системы менеджмента качества изготовителя проводит орган по сертификации систем менеджмента качества, который при положительных результатах сертификации выдает сертификат соответствия системы менеджмента качества.

Сертификация системы менеджмента качества не проводится, если заявитель представил имеющийся сертификат соответствия системы менеджмента качества, выданный органом по сертификации систем менеджмента качества, аккредитованным в установленном порядке.

94. На основании всех необходимых доказательственных материалов орган по сертификации подготавливает заключение о возможности выдачи заявителю сертификата соответствия на заявленные типы продукции и оформляет сертификат соответствия.

Сертификат соответствия может иметь приложение, содержащее перечень конкретной продукции и (или) ее составных частей, на которые он распространяется.

Если в заявку на проведение сертификации включено несколько типов компонентов, представляющих собой разнородную продукцию различных изготовителей, допускается оформлять один общий сертификат соответствия с указанием в приложении перечня продукции, на которую распространяется действие сертификата соответствия, и ее изготовителей после каждой позиции или после ряда позиций, относящихся к продукции, выпускаемой одним и тем же изготовителем.

Сертификат соответствия на выпускаемую продукцию, помимо изготовителя, может быть выдан продавцу, закупающему продукцию на основании контракта, при наличии у продавца документов от изготовителя, подтверждающих происхождение продукции.

Срок действия сертификата соответствия не превышает 4 года. В случае выдачи сертификата соответствия на конкретную партию продукции срок его действия не устанавливается, а его действие распространяется только на указанную партию. При этом в сертификате соответствия указываются отличительные признаки партии продукции - идентификационные номера, сведения о договоре поставки или другие. Если в договоре поставки не оговариваются количество и виды конкретных изделий, срок действия сертификата соответствия может устанавливаться в соответствии с договором поставки, но не более чем на 1 год.

Действие сертификата соответствия может быть досрочно прекращено на основании соответствующего обращения заявителя в орган по сертификации.

Сведения о выданных сертификатах соответствия и о прекращении действия выданных сертификатов соответствия передаются в реестр сертификатов соответствия.

95. Орган по сертификации осуществляет контроль за соответствием компонентов, в отношении которых проводилось подтверждение соответствия требованиям настоящего технического регламента, если такой контроль предусмотрен схемой сертификации, на производстве, выпускающем продукцию, предназначенную для выпуска в обращение на единой таможенной территории Таможенного союза, для получения объективных свидетельств того, что изготовитель:

обеспечивает соответствие компонентов транспортных средств (шасси) требованиям настоящего технического регламента и выданным сертификатам соответствия;

самостоятельно или с привлечением аккредитованной испытательной лаборатории периодически и в достаточном объеме проводит проверки и испытания выпускаемых компонентов транспортных средств (шасси) для подтверждения их соответствия требованиям настоящего технического регламента;

обеспечивает регистрацию результатов проверок или испытаний и доступность для органа по сертификации соответствующих документов;

проводит анализ результатов проверок или испытаний, с тем чтобы обеспечить стабильность характеристик компонентов транспортных средств (шасси) с учетом отклонений, допускаемых в условиях промышленного производства;

обеспечивает в случае выявления несоответствия, обнаруженного при проведении какой-либо проверки или испытаний на любой выборке образцов, проведение новой выборки образцов и повторение соответствующей проверки или испытаний, а также принятие всех необходимых мер для восстановления соответствия выпускаемых в обращение компонентов транспортных средств (шасси).

Контроль за соответствием компонентов, в отношении которых проводилось подтверждение соответствия требованиям настоящего технического регламента, осуществляется в порядке, предусмотренном пунктами 47-54, 56 и 57.

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

97. Изготовитель транспортного средства (шасси) либо официальный представитель изготовителя, отвечающий требованиям, предусмотренным пунктом 26 настоящего технического регламента, имеет право на получение сертификата соответствия на оригинальные и поставляемые официальными поставщиками изготовителя транспортного средства (шасси) компоненты на основании положительных результатов одобрения типа транспортного средства (шасси).

На компоненты, поставляемые в качестве сменных (запасных) частей для послепродажного обслуживания транспортных средств может быть оформлен сертификат соответствия на основании результатов одобрения типа транспортного средства (шасси) при следующих условиях:

идентичность компонентов, поставляемых на сборочное производство транспортных средств, и компонентов, поставляемых для послепродажного обслуживания транспортных средств;

представление письма изготовителя транспортного средства, подтверждающего, что изготовитель компонентов, поставляемых в качестве запасных частей, является поставщиком комплектующих для транспортных средств (шасси), либо декларации изготовителя компонентов или его официального дилера о поставке их на сборочные производства транспортного средства (шасси), на которое выдано одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси), либо доказательственные материалы, удостоверяющие, что компоненты, поставляемые в качестве запасных частей, идентичны компонентам, которые поставляются или поставлялись для сборки соответствующих транспортных средств (шасси).

Решение о применимости доказательственных материалов, представленных в целях одобрения типа транспортного средства (шасси), в отношении подтверждения соответствия отдельных групп сменных (запасных) частей в каждом конкретном случае принимает орган по сертификации.

98. В случае прекращения выпуска транспортного средства и, соответственно, окончания срока действия одобрения типа транспортного средства может быть подана заявка на получение сертификата соответствия на компоненты, поставляемые в качестве сменных (запасных) частей, со сроком действия, не превышающим четырех лет. Сертификат соответствия может быть оформлен в соответствии с уровнем требований, действовавших на момент окончания выпуска транспортного средства, при условии положительного результата анализа состояния процедур контроля изготовителем транспортного средства компонентов, на сертификацию которых подана заявка.

При сертификации сменных (запасных) частей к транспортным средствам (шасси), производство (выпуск в обращение) которых прекращено (прекращен) и для которых одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси) не выдавалось, орган по сертификации может использовать в целях подтверждения соответствия Правила ЕЭК ООН, Глобальные технические правила, а также документы в области стандартизации, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается выполнение требований настоящего технического регламента, для получения доказательственных материалов, подтверждающих соответствие транспортного средства и компонентов транспортного средства (шасси) требованиям, действовавшим на момент окончания производства (выпуска в обращение) транспортного средства (шасси).

VI. Маркировка единым знаком обращения продукции на рынке

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

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

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

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

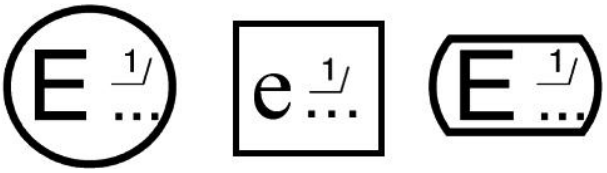


Рис.1. Образец маркировки

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

VII. Защитительная оговорка

103. Государства - члены Таможенного союза, руководствуясь защитой своих законных интересов, предпринимают меры по предотвращению доступа на свой рынок продукции, не соответствующей требованиям настоящего технического регламента. В этих целях государства - члены Таможенного союза в соответствии со своим национальным законодательством осуществляют государственный контроль (надзор) за находящимися в обращении транспортными средствами (шасси) и компонентами транспортных средств (шасси), которые являются объектами регулирования настоящего технического регламента.

Указанные в абзаце первом настоящего пункта меры могут включать ограничение или запрет выпуска в обращение, либо принудительный отзыв с рынка продукции, не соответствующей требованиям настоящего технического регламента.

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

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

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

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

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

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

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

107. При неудовлетворительных результатах проверки орган государственного контроля (надзора) государства - члена Таможенного союза в 10-дневный срок уведомляет об этом:

изготовителя продукции;

заявителя (если заявителем был официальный представитель изготовителя);

орган по сертификации, оформивший документы, удостоверяющие соответствие требованиям настоящего технического регламента.

По получении уведомлений указанные лица осуществляют действия в соответствии с пунктами 55 и 56 настоящего технического регламента.

О своих действиях и мерах, принимаемых для восстановления соответствия продукции, указанные лица уведомляют в установленном порядке орган государственного контроля (надзора).

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

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

VIII. Заключительные положения

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

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

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

113. С момента вступления в силу настоящего технического регламента является обязательным указание изготовителем в эксплуатационной документации на транспортное средство данных, необходимых для проведения проверок транспортного средства, предусмотренных приложением N 8.

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

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

(с изменениями на 14 октября 2015 года)

1. Транспортные средства

1.1. Классификация транспортных средств по категориям

Таблица 1

N п/п	Объекты технического регулирования
1.	*Категория L* - Мототранспортные средства, в том числе:
1.1.	Мопеды, мотовелосипеды, мокики, в том числе:
	Категория L_1 - Двухколесные транспортные средства, максимальная конструктивная скорость которых не превышает 50 км/ч, и характеризующиеся: - в случае двигателя внутреннего сгорания - рабочим объемом двигателя, не превышающим 50 $см^3$, или - в случае электродвигателя - номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 4 кВт.
	Категория L_2 - Трехколесные транспортные средства с любым расположением колес, максимальная конструктивная скорость которых не превышает 50 км/ч, и характеризующиеся: - в случае двигателя внутреннего сгорания с принудительным зажиганием - рабочим объемом двигателя, не превышающим 50 $см^3$, 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_3 - Двухколесные транспортные средства, рабочий объем двигателя которых (в случае двигателя внутреннего сгорания) превышает 50 $см^3$ (или) максимальная конструктивная скорость (при любом двигателе) превышает 50 км/ч.
	Категория L_4 - Трехколесные транспортные средства с колесами, асимметричными по отношению к средней продольной плоскости, рабочий объем двигателя которых (в случае двигателя внутреннего сгорания) превышает 50 $см^3$ и (или) максимальная конструктивная скорость (при любом двигателе) превышает 50 км/ч.
	Категория L_5 - Трехколесные транспортные средства с колесами, симметричными по отношению к средней продольной плоскости транспортного средства, рабочий объем двигателя которых (в случае двигателя внутреннего сгорания) превышает 50 $см^3$ и (или) максимальная конструктивная скорость (при любом двигателе) превышает 50 км/ч.
1.3.	Квадрициклы, в том числе:

Категория L_6 - Четырехколесные транспортные средства, масса которых без нагрузки не превышает 350 кг без учета массы аккумуляторов (в случае электрического транспортного средства), максимальная конструктивная скорость не превышает 50 км/ч, и характеризующиеся:

- в случае двигателя внутреннего сгорания с принудительным зажиганием - рабочим объемом двигателя, не превышающим 50 $см^3$, 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_7 - Четырехколесные транспортные средства, иные, чем транспортные средства категории L_6, масса которых без нагрузки не превышает 400 кг (550 кг для транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов) без учета массы аккумуляторов (в случае электрического транспортного средства) и максимальная эффективная мощность двигателя не превышает 15 кВт.

2. *Категория M* - Транспортные средства, имеющие не менее четырех колес и используемые для перевозки пассажиров

2.1. *Категория* M_1 - Транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров и имеющие, помимо места водителя, не более восьми мест для сидения - легковые автомобили.

2.2. Автобусы, троллейбусы, специализированные пассажирские транспортные средства и их шасси, в том числе:

Категория M_2 - 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 M_3 - Транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, технически допустимая максимальная масса которых превышает 5 т

Транспортные средства категорий M_2 и M_3 вместимостью не более 22 пассажиров помимо водителя, подразделяются на класс A, предназначенные для перевозки стоящих и сидящих пассажиров, и класс B, предназначенные для перевозки только сидящих пассажиров.

Транспортные средства категорий M_2 и M_3 вместимостью свыше 22 пассажиров помимо водителя, подразделяются на класс I, имеющие выделенную площадь для стоящих пассажиров и обеспечивающие быструю смену пассажиров, класс II, предназначенные для перевозки преимущественно сидящих пассажиров и имеющие возможность для перевозки стоящих пассажиров в проходе и (или) на площади, не превышающей площадь двойного пассажирского сидения, и класс III, предназначенные для перевозки исключительно сидящих пассажиров.

3. *Категория N* - Транспортные средства, используемые для перевозки грузов - автомобили грузовые и их шасси, в том числе:

Категория N_1 - Транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие технически допустимую максимальную массу не более 3,5 т.

Категория N_2 - Транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие технически допустимую максимальную массу свыше 3,5 т, но не более 12 т.

Категория N_3 - Транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие технически допустимую максимальную массу более 12 т.

4. *Категория O* - Прицепы (полуприцепы) к транспортным средствам категорий L, M, N, в том числе: (замечание АСМАП)

Категория O_1 - Прицепы, технически допустимая максимальная масса которых не более 0,75 т.

Категория O_2 - Прицепы, технически допустимая максимальная масса которых свыше 0,75 т, но не более 3,5 т.

Категория O_3 - Прицепы, технически допустимая максимальная масса которых свыше 3,5 т, но не более 10 т.

Категория O_4 - 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:

M1, если произведение предусмотренного конструкцией числа пассажиров на условную массу одного пассажира (68 кг) превышает расчетную массу перевозимого одновременно с пассажирами груза; N, если это условие не выполняется.

Транспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров и грузов, имеющее, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, относится к категории M.

2. В случае полуприцепов и прицепов с центрально расположенной осью (осями) под технически допустимой максимальной массой принимается статическая вертикальная нагрузка, передаваемая на грунт осью или осями максимально загруженного сцепленного с тягачом полуприцепа и прицепа с центрально расположенной осью (осями).

3. Для целей пункта 1.1 настоящего приложения оборудование и установки, находящиеся на специальных транспортных средствах (автокраны, транспортные средства, оснащенные подъемниками с рабочими платформами, автоэвакуаторы и т.п.), приравниваются к грузам.

1.2. Транспортные средства повышенной проходимости (категории G)

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

1.2.1.1. Транспортные средства категории N_1, технически допустимая максимальная масса которых не более 2 т, а также транспортные средства категории M1 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_1, технически допустимая максимальная масса которых свыше 2 т, или транспортные средства категорий N_2, M_2 или M_3, 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 M_3, технически допустимая максимальная масса которых свыше 12 т, и транспортные средства категории N_3 (за исключением седельных тягачей) считают транспортными средствами повышенной проходимости, если они имеют одновременный привод всех колес, включая транспортные средства, в которых привод одной оси может отключаться, либо если соблюдаются следующие требования:

1.2.1.3.1. По меньшей мере, половина осей имеет привод;

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

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

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

1.2.1.3.4.1. Угол въезда должен быть не менее 25°;

1.2.1.3.4.2. Угол съезда должен быть не менее 25°;

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

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

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

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

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

1.2.3. При обозначении категории транспортных средств повышенной проходимости буква G должна сочетаться с буквами M или N (например, N_1G).

Примечания:

1. При проведении проверки в целях отнесения транспортных средств к категории G, транспортные средства категории N_1, технически допустимая максимальная масса которых не более 2 т, и транспортные средства категории M_1 должны быть в снаряженном состоянии, т.е. заправлены охлаждающей жидкостью, смазкой, топливом, укомплектованы инструментом и запасным колесом, также должна быть учтена стандартная масса водителя, принимаемая равной 75 кг. Остальные транспортные средства должны быть загружены до технически допустимой максимальной массы, устанавливаемой изготовителем.

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

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

4. Применяются следующие определения, касающиеся угла въезда и угла съезда, а также продольного угла проходимости и дорожного просвета:

угол въезда - по стандарту ИСО 612, пункт 6.10 (см. рисунок 1);

угол съезда - по стандарту ИСО 612, пункт 6.11 (см. рисунок 2);

продольный угол проходимости - по стандарту ИСО 612, пункт 6.9 (см. рисунок 3);

межосевой дорожный просвет - кратчайшее расстояние между опорной плоскостью и самой нижней точкой транспортного средства, находящейся на его жестком элементе. Многоосные тележки рассматривают как одну ось (см. рисунок 4);

дорожный просвет под одной осью - расстояние между верхней точкой дуги окружности, проходящей через центры пятен контактов шин одной оси (в случае сдвоенных шин - шин внутренних колес оси) и касающейся самой нижней точки транспортного средства, жестко зафиксированной между колесами, и опорной плоскостью (см. рисунок 5). Ни одна жесткая часть транспортного средства не должна находиться, полностью или частично, в заштрихованной зоне (см. рисунок 5).

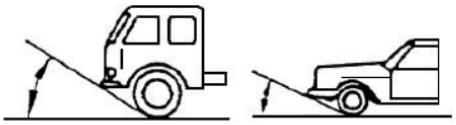


Рисунок 1. Угол въезда

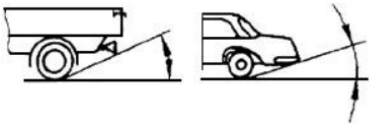


Рисунок 2. Угол съезда

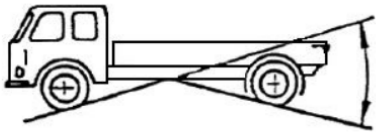


Рисунок 3. Продольный угол проходимости

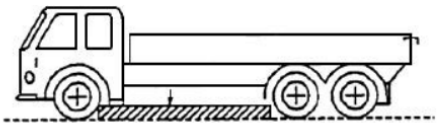


Рисунок 4. Межосевой дорожный просвет

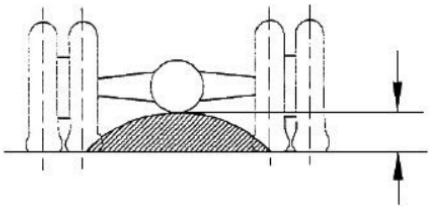


Рисунок 5. Дорожный просвет под одной осью

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

Таблица 2

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

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

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

Таблица 3

Экологический класс	Категории и подгруппы транспортных средств и двигателей внутреннего сгорания	Технические требования к транспортным средствам и двигателям внутреннего сгорания
0	M_1, M_2, N_1, N_2 (в соответствии с областью применения Правил ЕЭК ООН N 83) с бензиновыми и газовыми двигателями	Правила ЕЭК ООН N 83-02 (уровень выбросов A)
	M_1 максимальной массой свыше 3,5 т, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3 с дизелями	Правила ЕЭК ООН N 49-01

	M_1 максимальной массой свыше 3,5 т, M_2, M_3, N_2, N_3 с бензиновыми двигателями	CO - 85 г/кВт·ч, HC - 5 г/кВт·ч, NO_x - 17 г/кВт·ч (9-режимный испытательный цикл)
	дизели, предназначенные для установки на транспортные средства категорий M_1 максимальной массой свыше 3,5 т, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3	Правила ЕЭК ООН N 49-01
	бензиновые двигатели, предназначенные для установки на транспортные средства категорий M_1 максимальной массой свыше 3,5 т, M_2, M_3, N_2, N_3	CO - 85 г/кВт·ч, HC - 5 г/кВт·ч, NO_x - 17 г/кВт·ч (9-режимный испытательный цикл)
1	M_1, M_2, N_1, N_2 (в соответствии с областью применения Правил ЕЭК ООН N 83) с бензиновыми и газовыми двигателями и дизелями	Правила ЕЭК ООН N 83-02 (уровни выбросов B, C соответственно)
	M_1 максимальной массой свыше 3,5 т, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3 с газовыми двигателями и дизелями	Правила ЕЭК ООН N 49-02 (уровень выбросов A)
	M_1 максимальной массой свыше 3,5 т, M_2, M_3, N_2, N_3 с бензиновыми двигателями	CO - 72 г/кВт·ч, HC - 4 г/кВт·ч, NO_x - 14 г/кВт·ч (9-режимный испытательный цикл)
	дизели и газовые двигатели, предназначенные для установки на транспортные средства категорий M_1 максимальной массой свыше 3,5 т, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3	Правила ЕЭК ООН N 49-02 (уровень выбросов A)
	бензиновые двигатели, предназначенные для установки на транспортные средства категорий M_1 максимальной массой свыше 3,5 т, M_2, M_3, N_2, N_3	CO - 72 г/кВт·ч, HC - 4 г/кВт·ч, NO_x - 14 г/кВт·ч (9-режимный испытательный цикл)
2	M_1, M_2, N_1, N_2 (в соответствии с областью применения Правил ЕЭК ООН N 83) с бензиновыми и газовыми двигателями и дизелями	Правила ЕЭК ООН N 83-04 (уровни выбросов B, C, D соответственно)
	M_1 максимальной массой свыше 3,5 т, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3 с газовыми двигателями и дизелями	Правила ЕЭК ООН N 49-02 (уровень выбросов B)
	M_1 максимальной массой свыше 3,5 т, M_2, M_3, N_2, N_3 с бензиновыми двигателями	CO - 55 г/кВт·ч, HC - 2,4 г/кВт·ч, NO_x - 10 г/кВт·ч (при испытаниях по Правилам ЕЭК ООН N 49-04 (испытательный цикл ESC))
	дизели и газовые двигатели, предназначенные для установки на транспортные средства категорий M_1 максимальной массой свыше 3,5 т, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3	Правила ЕЭК ООН N 49-02 (уровень выбросов B)
	бензиновые двигатели, предназначенные для установки на транспортные средства категорий M_1 максимальной массой свыше 3,5 т, M_2, M_3, N	CO - 55 г/кВт·ч, HC - 2,4 г/кВт·ч, NO_x - 10 г/кВт·ч (при испытаниях по Правилам ЕЭК ООН N 49-04 (испытательный цикл ESC))

	$_2$, N_3	
3	M_1, M_2, N_1, N_2 (в соответствии с областью применения Правил ЕЭК ООН N 83) с бензиновыми и газовыми двигателями и дизелями	Правила ЕЭК ООН N 83-05 (уровень выбросов A)
	M_1 максимальной массой свыше 3,5 т, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3 с газовыми двигателями и дизелями	Правила ЕЭК ООН N 49-04 (уровень выбросов A)
	M_1G и M_2G максимальной массой свыше 3,5 т, M_3G, N_2G, N_3G с дизелями	Правила ЕЭК ООН N 96-01
	M_1 максимальной массой свыше 3,5 т, M_2, M_3, N_2, N_3 с бензиновыми двигателями	Пункт 12 приложения N 3 к настоящему техническому регламенту
	дизели и газовые двигатели, предназначенные для установки на транспортные средства категорий M_1 максимальной массой свыше 3,5 т, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3	Правила ЕЭК ООН N 49-04 (уровень выбросов A)
	дизели, предназначенные для установки на транспортные средства категорий M_1G и M_2G максимальной массой свыше 3,5 т, M_3G, N_2G, N_3G	Правила ЕЭК ООН N 96-01
	бензиновые двигатели, предназначенные для установки на транспортные средства категорий M_1 максимальной массой свыше 3,5 т, M_2, M_3, N_2, N_3	Пункт 12 приложения N 3 к настоящему техническому регламенту
4	M_1, M_2, N_1, N_2 (в соответствии с областью применения Правил ЕЭК ООН N 83) с двигателями с принудительным зажиганием и дизелями	Правила ЕЭК ООН N 83-05 (уровень выбросов B)
	M_1 максимальной массой свыше 3,5 т, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3 с газовыми двигателями и дизелями	Правила ЕЭК ООН N 49-05 (уровень выбросов B1, уровень требований в отношении бортовой диагностики, долговечности и эксплуатационной пригодности, контроля NOx - "C")
	M_1G и M_2G максимальной массой свыше 3,5 т, M_3G, N_2G, N_3G с приводом на все колеса, в том числе, с отключаемым приводом одной из осей, с дизелями	Правила ЕЭК ООН N 96-02
	M_1 максимальной массой свыше 3,5 т, M_2, M_3, N_2, N_3 с бензиновыми двигателями	Пункт 12 приложения N 3 к настоящему техническому регламенту
	дизели и газовые двигатели, предназначенные для установки на транспортные средства категорий M_1 максимальной массой свыше 3,5 т, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3	Правила ЕЭК ООН N 49-05 (уровень выбросов B1, уровень требований в отношении бортовой диагностики, долговечности и эксплуатационной пригодности, контроля NOx - "C")
	дизели, предназначенные для установки на транспортные средства категорий M_1G и M_2G максимальной массой свыше 3,5 т, M_3G, N_2G, N_3G, с приводом на все колеса, в том числе, с отключаемым приводом одной из осей	Правила ЕЭК ООН N 96-02
	бензиновые двигатели, предназначенные для установки на транспортные средства	Пункт 12 приложения N 3 к настоящему техническому регламенту

	категорий M_1 максимальной массой свыше 3,5 т, M_2, M_3, N_2, N_3	
	M, N гибридные (в соответствии с областью применения Правил ЕЭК ООН N 49) и двигатели, предназначенные для установки на такие транспортные средства	Пункт 13 приложения N 3 к настоящему техническому регламенту
5	M_1, M_2, N_1, N_2 (в соответствии с областью применения Правил ЕЭК ООН N 83-06) с двигателями с принудительным зажиганием и дизелями	Правила ЕЭК ООН N 83-06,
	M_1 максимальной массой свыше 3,5 т, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3 с газовыми двигателями и дизелями	Правила ЕЭК ООН N 49-05 (уровень выбросов B2, C, уровень требований в отношении бортовой диагностики, долговечности, контроля NOx - "G", "K")
	дизели и газовые двигатели, предназначенные для установки на транспортные средства категорий M_1 максимальной массой свыше 3,5 т, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3	Правила ЕЭК ООН N 49-05 (уровень выбросов B2, C, уровень требований в отношении бортовой диагностики, долговечности, контроля NOx - "G", "K")
	M, N гибридные (в соответствии с областью применения Правил ЕЭК ООН N 49) и двигатели, предназначенные для установки на такие транспортные средства	Пункт 13 приложения N 3 к настоящему техническому регламенту

2. Компоненты транспортных средств

Таблица 4

N п/п	Объекты технического регулирования
1.	Двигатели с принудительным зажиганием
2.	Двигатели с воспламенением от сжатия
3.	Оборудование для питания двигателя газообразным топливом (компримированным природным газом - КПГ, сжиженным нефтяным газом - СНГ (или сжиженным углеводородным газом - СУГ), сжиженным природным газом - СПГ, диметиловым эфиром топливным - ДМЭ$_т$): - баллон газовый; - вспомогательное оборудование баллона; - газоредуцирующая аппаратура; - теплообменные устройства; - газосмесительные устройства; - газодозирующие устройства; - электромагнитные клапаны; - расходно-наполнительное и контрольно-измерительное оборудование; - фильтр газовый; - гибкие шланги;

- топливопроводы;

- электронные блоки управления

4. Системы нейтрализации отработавших газов, в т.ч., сменные каталитические нейтрализаторы (за исключением систем нейтрализации на основе мочевины)*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

5. Сменные системы выпуска отработавших газов двигателей, в т.ч. глушители и резонаторы

6. Топливные баки, заливные горловины и пробки топливных баков

7. Колодки с накладками в сборе для дисковых и барабанных тормозов, фрикционные накладки для барабанных и дисковых тормозов*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

8. Аппараты гидравлического тормозного привода: цилиндры главные тормозные, скобы дисковых тормозных механизмов, колесные тормозные цилиндры барабанных тормозных механизмов, регуляторы тормозных сил, вакуумные и гидравлические (в сборе с главными тормозными цилиндрами) и гидровакуумные и пневмогидравлические усилители, контрольно-сигнальные устройства*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

9. Трубки и шланги, в т.ч. витые шланги (в т.ч. с применением материала на основе полиамидов 11 и 12) гидравлических систем тормозного привода, сцепления и рулевого привода*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

10. Тормозные механизмы в сборе*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

11. Детали и узлы механических приводов тормозной системы: регулировочные устройства тормозных механизмов, детали привода стояночной тормозной системы (в т.ч. тросы с наконечниками в сборе)*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

12. Диски и барабаны тормозные*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

13. Аппараты пневматического тормозного привода: агрегаты подготовки воздуха (противозамерзатели, влагоотделители, регуляторы давления), защитная аппаратура пневмопривода, клапаны слива конденсата, управляющие аппараты (краны тормозные, ускорительные клапаны, клапаны управления тормозами прицепа, воздухораспределители), аппараты корректировки торможения (регуляторы тормозных сил, клапаны ограничения давления в пневматическом приводе передней оси), головки соединительные, устройства сигнализации и контроля (датчики пневмоэлектрические, клапаны контрольного вывода)*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

14. Камеры тормозные пневматические (в т.ч. с пружинным энергоаккумулятором), цилиндры тормозные пневматические*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

15. Компрессоры*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

16. Узлы и детали рулевого управления автомобилей: рулевые колеса, рулевые механизмы, рулевые усилители, гидронасосы, распределители и силовые цилиндры рулевых усилителей, колонки рулевого управления, угловые редукторы, рулевые валы, рулевые тяги, промежуточные опоры рулевого привода и рычаги, шкворни поворотных цапф*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

17. Рули мотоциклетного типа*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

18. Шарниры шаровые подвески и рулевого управления
19. Колеса транспортных средств
20. Шины пневматические для легковых автомобилей и их прицепов
21. Шины пневматические для легких грузовых и грузовых автомобилей и их прицепов, автобусов и троллейбусов
22. Шины пневматические для мотоциклов, мотороллеров, квадрициклов и мопедов
23. Шины пневматические запасных колес для временного использования
24. Восстановленные пневматические шины для автомобилей и их прицепов
25. Сцепные устройства (тягово-сцепные, седельно-сцепные и буксирные)
26. Гидравлические опрокидывающие механизмы автосамосвалов:

    - гидроцилиндры телескопические одностороннего действия;

    - гидрораспределитель с ручным и дистанционным управлением
27. Гидравлические механизмы опрокидывания кабин транспортных средств:

    - гидроцилиндры гидравлического механизма опрокидывания кабин;

    - насосы гидравлического механизма опрокидывания кабин
28. Рукава гидроусилителя рулевого управления и опрокидывателя платформы автосамосвала*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

29. Бамперы, дуги защитные для мотоциклов
30. Задние и боковые защитные устройства грузовых автомобилей и прицепов
31. Сиденья автомобилей
32. Подголовники сидений
33. Ремни безопасности
34. Подушки безопасности
35. Удерживающие устройства для детей
36. Стекла безопасные
37. Зеркала заднего вида
38. Стеклоочистители и запасные части к ним (моторедукторы, щетки)*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

39. Фароочистители и запасные части к ним (моторедукторы)
40. Фары автомобильные ближнего и дальнего света
41. Лампы накаливания для фар и фонарей
42. Световозвращающие приспособления (световозвращатели)
43. Фонари освещения заднего регистрационного знака
44. Указатели поворота
45. Габаритные и контурные огни, сигналы торможения
46. Противотуманные фары
47. Устройства освещения и световой сигнализации мотоциклов и квадрициклов
48. Фонари заднего хода транспортных средств
49. Галогенные лампы-фары HSB
50. Задние противотуманные огни
51. Фары для мопедов
52. Фары для мотоциклов
53. Предупреждающие огни
54. Фары для мотоциклов с галогенными лампами HS
55. Фары ближнего и дальнего света для мопедов
56. Стояночные огни
57. Фары для мопедов с галогенными лампами HS2
58. Дневные ходовые огни

59. Боковые габаритные огни

60. Фары с газоразрядными источниками света

61. Газоразрядные источники света

62. Звуковые сигнальные приборы

63. Спидометры, их датчики и комбинации приборов, включающие спидометры

64. Устройства ограничения скорости

65. Технические средства контроля соблюдения водителями режимов движения, труда и отдыха (тахографы)

66. Системы тревожной сигнализации, противоугонные и охранные устройства для транспортных средств

67. Задние опознавательные знаки тихоходных транспортных средств

68. Задние опознавательные знаки транспортных средств большой длины и грузоподъемности

69. Светоотражающая маркировка для транспортных средств большой длины и грузоподъемности

70. Предупреждающие треугольники (знаки аварийной остановки)

71. Аккумуляторные стартерные батареи

72. Жгуты проводов

73. Высоковольтные провода системы зажигания

74. Указатели и датчики аварийных состояний*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

75. Турбокомпрессоры*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

76. Детали цилиндропоршневой группы, газораспределительного механизма, коленчатые валы, вкладыши подшипников, шатуны*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

77. Системы впрыска топлива двигателей с принудительным зажиганием и их сменные элементы*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

78. Воздухоочистители для двигателей внутреннего сгорания и их сменные элементы

79. Фильтры очистки масла и их сменные элементы

80. Фильтры очистки топлива дизелей и их сменные элементы

81. Фильтры очистки топлива двигателей с принудительным зажиганием и их сменные элементы

82. Топливные насосы высокого давления, топливоподкачивающие насосы, плунжерные пары, форсунки и распылители форсунок для дизелей*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

83. Теплообменники и термостаты

84. Насосы жидкостных систем охлаждения

85. Сцепления и их части (диски, цилиндры, шланги)*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

86. Карданные передачи, приводные валы, шарниры неравных и равных угловых скоростей*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

87. Мосты ведущие с дифференциалом в сборе, полуоси*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

88. Упругие элементы подвески (рессоры листовые, пружины, торсионы подвески, стабилизаторы поперечной устойчивости, пневматические упругие элементы)*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

89. Демпфирующие элементы подвески (амортизаторы,

амортизаторные стойки и патроны амортизаторных стоек) и рулевого привода*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

90. Детали направляющего аппарата подвески (рычаги, реактивные штанги, их пальцы, резинометаллические шарниры, подшипники и втулки опор, ограничители хода подвески)*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

91. Колпаки (в т.ч. декоративные) ступиц. Элементы крепления колес. Грузы балансировочные колес.*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

92. Изделия системы зажигания для двигателей с принудительным зажиганием (распределители, датчики - распределители, катушки зажигания, модули зажигания, электронные коммутаторы, контроллеры, датчики, прерыватели).

93. Свечи зажигания искровые; свечи накаливания

94. Генераторы электрические, выпрямительные блоки, электродвигатели (приводов вентиляторов, бензонасосов, стеклоомывателей, стеклоподъемников, отопителей, управления зеркалами, блокировки дверей)

95. Стартеры, приводы и реле стартеров

96. Коммутационная, защитная и установочная аппаратура цепей электроснабжения пуска, зажигания, внешних световых и звуковых приборов, стеклоочистителей, систем топливоподачи, соединения разъемные*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

97. Декоративные детали кузова и бампера, решетки радиатора, козырьки и ободки фар*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

98. Ручки (наружные и внутренние) и дверные петли на боковых поверхностях кузова, наружные кнопки боковые открывания дверей и багажников*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

99. Замки дверей*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

100. Детали защитные резиновые и резино-металлические (колпачки, чехлы, кольца уплотнительные, манжеты для гидропривода тормозов и сцепления, чехлы шарниров рулевых управлений, подвески, карданных валов)*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

101. Уплотнители головок блока цилиндров, коллекторов, газобаллонной аппаратуры, уплотнительные кольца*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

102. Муфты выключения сцеплений, ступицы колес, полуоси колес, в том числе, с подшипниками в сборе; подшипники муфт выключения сцеплений, ступиц колес, полуосей колес*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

103. Воздушно-жидкостные отопители; интегральные охладители, отопители-охладители*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

104. Независимые воздушные и жидкостные подогреватели-отопители автоматического действия, работающие от бортовой сети транспортных средств на жидком или газообразном топливе, в том числе подогреватели предпусковые

105. Домкраты гидравлические, механические*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

106. Цепи, натяжные устройства цепей для двигателей внутреннего сгорания*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

107. Ремни вентиляторные клиновые и синхронизирующие поликлиновые для двигателей автомобилей, ремни зубчатые газораспределительного механизма двигателей автомобилей

108. Диафрагмы и мембраны резинотканевые тарельчатые для транспортных средств*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

109. Шлемы защитные для водителей и пассажиров мотоциклов и мопедов

110. Багажники автомобильные*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

111. Системы перегородок для защиты пассажиров при смещении багажа

112. Материалы для отделки салона и сидений транспортных средств категории M_3 классов II и III*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

113. Антенны наружные радио, телевизионные, систем спутниковой навигации

114. Адаптивные системы переднего освещения

115. Устройства для уменьшения разбрызгивания из-под колес*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

116. Шипы противоскольжения*

(Позиция в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

117. Аппаратура спутниковой навигации

(Позиция дополнительно включена с 15 марта 2013 года решением Совета ЕЭК от 30 января 2013 года N 6)

118. Устройство вызова экстренных оперативных служб

(Позиция дополнительно включена с 15 марта 2013 года решением Совета ЕЭК от 30 января 2013 года N 6)

---

* - до 1 июля 2017 года допускаются производство и выпуск в обращение на территории Республики Казахстан указанной продукции без документов об обязательной оценке соответствия и без маркировки национальным знаком соответствия (знаком обращения на рынке).

(Сноска дополнительно включена с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78)

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

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

(с изменениями на 14 октября 2015 года)

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

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

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

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

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

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

При распространении ранее оформленных одобрений типа транспортного средства (шасси) с учетом абзаца 1 пункта 60 настоящего регламента уровень требований определяется на момент оформления первоначальных документов, за исключением требований к выбросам.

7. Если в качестве доказательственного материала по требованиям приложения N 2 представлено сообщение об официальном утверждении типа транспортного средства по Правилам ЕЭК ООН, то представление копий сообщений об официальном утверждении в отношении отдельных типов компонентов, подпадающих под действие этих Правил ЕЭК ООН и указанных в сообщении об официальном утверждении типа транспортного средства, не обязательно.

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

Таблица

N п/п	Элементы и свойства объектов технического регулирования, в отношении которых устанавливаются требования	Применяемость по категориям транспортных средств	Документы, соответствие которым обеспечивает выполнение требования (период их применения)	Примечание
1.	Фары ближнего и дальнего света	M, N, L	Правила ЕЭК ООН N 1-02	20)
2.	Световозвращатели	M, N, O, L	Правила ЕЭК ООН N 3-02	
3.	Устройства для освещения заднего регистрационного знака	M, N, O	Правила ЕЭК ООН N 4-00	
4.	Указатели поворота	M, N, O, L	Правила ЕЭК ООН N 6-01	
5.	Габаритные огни, сигналы торможения	M, N, O, L	Правила ЕЭК ООН N 7-02	4)
6.	Фары ближнего и дальнего света	M, N, L	Правила ЕЭК ООН N 8-05	20)
7.	Внешний шум	L_2, L_4, L_5, L_6, L_7	Правила ЕЭК ООН N 9-06	
8.	Устойчивость к воздействию внешних источников электромагнитного излучения и электромагнитная совместимость	M, N, O, L	Правила ЕЭК ООН N 10-03	
9.	Замки и петли дверей	M_1, N_1	Правила ЕЭК ООН N 11-02	4), 16), 33)
		M_1, N_1	Правила ЕЭК ООН N 11-03	2), 4), 16), 33)
10.	Травмобезопасность рулевого управления	M_1, N_1	Правила ЕЭК ООН N 12-03	16), 22)

11.	Эффективность тормозных систем	M_1, N_1	Правила ЕЭК ООН N 13Н-00	24)
		M_2, M_3, N, O	Правила ЕЭК ООН N 13-10 (до 2017 года)	
		M_2, M_3, N, O	Правила ЕЭК ООН N 13-11 (с 2018 года)	35)

(Пункт в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

12.	Места крепления ремней безопасности	M, N, L_6, L_7	Правила ЕЭК ООН N 14-07	4), 18)
13.	Оснащение транспортных средств удерживающими системами	M, N, L_6, L_7	Правила ЕЭК ООН N 16-06	4), 18)
14.	Прочность сидений и их креплений	M_1, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3	Правила ЕЭК ООН N 17-08	16), 19)
15.	Защита транспортного средства от несанкционированного использования	M, N, L_6, L_7	Правила ЕЭК ООН N 18-02	4)
		M_2, M_3, N_2, N_3, L_6, L_7	Правила ЕЭК ООН N 18-03	2), 4)
16.	Передние противотуманные фары	M, N, L_3, L_4, L_5, L_7	Правила ЕЭК ООН N 19-03,	4), 20)
17.	Фары ближнего и дальнего света	M, N, L	Правила ЕЭК ООН N 20-03	20)
18.	Травмобезопасность внутреннего оборудования	M_1	Правила ЕЭК ООН N 21-01	2), 16)
			Правила ЕЭК ООН N 21-01 (с 2016 года)	16)
19.	Фонари заднего хода	M, N, O	Правила ЕЭК ООН N 23-00	
20.	Выбросы	L_6, L_7, M, N (с дизелями)	Правила ЕЭК ООН N 24-03	
21.	Подголовники сидений	M_1, M_2 (технически допустимой максимальной массой до 3,5 т), N_1	Правила ЕЭК ООН N 25-04	11)
22.	Травмобезопасность наружных выступов	M_1	Правила ЕЭК ООН N 26-03	4), 16)
23.	Оснащение звуковыми сигнальными приборами	M, N, L_3, L_4, L_5, L_6, L_7	Правила ЕЭК ООН N 28-00	
24.	Защитные свойства кабин	N	Правила ЕЭК ООН N 29-02	
25.	Оснащение шинами	M, N, O, L_6, L_7	Правила ЕЭК ООН N 30-02	20)
26.	Фары ближнего и дальнего света	M, N	Правила ЕЭК ООН N 31-02	20)
27.	Пожарная безопасность	M_1	Правила ЕЭК ООН N 34-01 (до 2015 года)	
		M, N, O	Правила ЕЭК ООН N 34-02	2)
		M, N, O	Правила ЕЭК ООН N 34-02 (с 2016 года)	
28.	Расположение педалей управления	M_1	Правила ЕЭК ООН N 35-00	16)
29.	Общие требования безопасности к транспортным	M_2, M_3	Правила ЕЭК ООН N 36-03	8), 27)

	средствам вместимостью более 22 пассажиров			
30.	Задние противотуманные огни	M, N, O, L_3, L_4, L_5, L_7	Правила ЕЭК ООН N 38-00	4)
31.	Механизмы измерения скорости	M, N, L_3, L_4, L_5, L_7	Правила ЕЭК ООН N 39-00	4)
32.	Выбросы	L_3, L_4, L_5, L_6, L_7	Правила ЕЭК ООН N 40-01	
33.	Внешний шум	L_3	Правила ЕЭК ООН N 41-03	
34.	Оснащение безопасными стеклами	M, N, O, L_6, L_7	Правила ЕЭК ООН N 43-00	3), 4), 22)
35.	Устройства фароочистки	M, N	Правила ЕЭК ООН N 45-01	20), 26)
36.	Оснащение устройствами непрямого обзора	M, N, L_6, L_7	Правила ЕЭК ООН N 46-02	
37.	Выбросы	L_1, L_2	Правила ЕЭК ООН N 47-00	
38.	Оснащение устройствами освещения и световой сигнализации	M, N, O	Правила ЕЭК ООН N 48-03	17), 31)
			Правила ЕЭК ООН N 48-04	2), 17), 31)
39.	Выбросы	M, N с газовыми двигателями и дизелями (в соответствии с областью применения Правил ООН N 49)	Правила ЕЭК ООН N 49-05 (уровень выбросов B1, уровень требований в отношении бортовой диагностики, долговечности и эксплуатационной пригодности, контроля NO_x - "C") (экологический класс 4)	
			M_1 - (до 2015 года)	29)
			M_1 G, M_2, M_3, N - (до 2017 года)	29)
			M_1 - (с 2015 года до 2016 года)	28)
			M_1 G, M_2, M_3, N - (до 2018 года)	28)
			Правила ЕЭК ООН N 49-05 (уровень выбросов B2, C, уровень требований в отношении бортовой диагностики, долговечности, контроля NO_x - "G" или "K" - дизели, "F" или "G" или "K" - газовые двигатели) (экологический класс 5)	
			M_1 - (с 2016 года)	29)
			M_1 G, M_2, M_3, N - (с 2018 года)	29)
			M_1 - (с 2017 года)	28)
			M_1 G, M_2, M_3, N - (с 2019 года)	28)
			(с 2016 года)	2)

(Пункт в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

40.	Передние и задние габаритные огни, сигналы торможения,	L	Правила ЕЭК ООН N 50-00	

	указатели поворота, устройства для освещения заднего регистрационного знака			
41.	Внешний шум	M, N	Правила ЕЭК ООН N 51-02	6), 14), 34)
42.	Общие требования безопасности к транспортным средствам вместимостью не более 22 пассажиров	M_2, M_3	Правила ЕЭК ООН N 52-01	9), 27)
43.	Оснащение устройствами освещения и световой сигнализации	L_3	Правила ЕЭК ООН N 53-01	
44.	Оснащение шинами	M, N, O	Правила ЕЭК ООН N 54-00	20)
45.	Оснащение сцепными устройствами	M, N, O	Правила ЕЭК ООН N 55-01	20)
46.	Фары ближнего и дальнего света	L_1, L_2, L_6	Правила ЕЭК ООН N 56-01	20)
47.	Фары ближнего и дальнего света	L_3, L_4, L_5, L_7	Правила ЕЭК ООН N 57-02	20)
48.	Оснащение задними защитными устройствами транспортных средств для перевозки грузов	N_2, N_3, O_3, O_4	Правила ЕЭК ООН N 58-02	31)
49.	Органы управления мопедов и двухколесных мотоциклов	L_1, L_3	Правила ЕЭК ООН N 60-00	
50.	Травмобезопасность наружных выступов	N	Правила ЕЭК ООН N 61-00	
51.	Защита транспортного средства от несанкционированного использования	L_1, L_2, L_3, L_4, L_5	Правила ЕЭК ООН N 62-00	
52.	Внешний шум	L_1	Правила ЕЭК ООН N 63-01	
53.	Оснащение шинами временного использования	M_1, N_1	Правила ЕЭК ООН N 64-02	20)
54.	Системы мониторинга давления воздуха в шинах	M_1	Правила ЕЭК ООН N 64-02 (с 2016 года)	2), 20), 25)
55.	Специальные предупреждающие огни	M, N, L	Правила ЕЭК ООН N 65-00	20)
56.	Прочность верхней части конструкции кузова	M_2, M_3 (классы B, II и III)	Правила ЕЭК ООН N 66-02	
57.	Транспортные средства и системы питания на сжиженном нефтяном газе (СНГ)	M, N	Правила ЕЭК ООН N 67-01	
58.	Фары ближнего и дальнего света	L_3, L_4, L_5, L_7	Правила ЕЭК ООН N 72-01	20)
59.	Оснащение боковыми защитными устройствами транспортных средств для перевозки грузов	N_2, N_3, O_3, O_4	Правила ЕЭК ООН N 73-00	31)
60.	Оснащение устройствами освещения и световой сигнализации	L_1	Правила ЕЭК ООН N 74-01	
61.	Оснащение шинами	L	Правила ЕЭК ООН N 75-00	20)
62.	Фары ближнего и дальнего света	L_1, L_2, L_6	Правила ЕЭК ООН N 76-01	20)
63.	Стояночные огни	M, N	Правила ЕЭК ООН N	20)

			77-00	
64.	Эффективность тормозных систем	L	Правила ЕЭК ООН N 78-03	
65.	Рулевое управление	M, N, O	Правила ЕЭК ООН N 79-01	4)
66.	Прочность сидений и их креплений	M_2, M_3	Правила ЕЭК ООН N 80-01	5), 19)
67.	Оснащение устройствами непрямого обзора	L_1-L_5	Правила ЕЭК ООН N 81-00	
68.	Фары ближнего и дальнего света	L_1, L_2, L_6	Правила ЕЭК ООН N 82-01	20)
69.	Выбросы	M_1, M_2, N_1, N_2 с двигателями с	Правила ЕЭК ООН N 83-05 (уровень выбросов B) (экологический класс 4)	
		принудительным зажиганием и дизелями (в соответствии с областью применения Правил ООН N 83)	M_1 - (2015 года)	29)
			M_1 G, M_2, N_1, N_2 - (до 2017 года)	29)
			M_1 - (с 2015 до 2016 года)	28)
			M_1 G, M_2, N_1, N_2 - (до 2018 года)	28)
			Правила ЕЭК ООН N 83-06 (экологический класс 5)	
			M_1 - (с 2016 года)	29)
			M_1 G, M_2, N_1, N_2 - (с 2018 года)	29)
			M_1 - (с 2017 года)	28)
			M_1 G, M_2, N_1, N_2 - (с 2019 года)	28)

(Пункт в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

70.	Дневные ходовые огни	M, N	Правила ЕЭК ООН N 87-00	20)
71.	Оснащение шинами	L_1	Правила ЕЭК ООН N 88-00	
72.	Оснащение устройствами ограничения максимальной скорости	M, N	Правила ЕЭК ООН N 89-00	20)
73.	Боковые габаритные фонари	M, N, O	Правила ЕЭК ООН N 91-00	
74.	Оснащение передними защитными устройствами транспортных средств для перевозки грузов	N_2, N_3	Правила ЕЭК ООН N 93-00	
75.	Защита водителя и пассажиров при фронтальном столкновении	M_1	Правила ЕЭК ООН N 94-01	1), 16), 22)
76.	Защита водителя и пассажиров при боковом столкновении	M_1	Правила ЕЭК ООН N 95-02	1), 16), 22)

77.	Выбросы	M_1 G максимальной массой свыше	Правила ЕЭК ООН N 96-02 (экологический класс 4)	
		3,5 т, M_2 G,		
		M_3 G, N_2 G, N_3 G с	(до 2017 года)	29), 30)
		дизелями	(до 2018 года)	28), 30)

(Пункт в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

78.	Фары ближнего и дальнего света	M, N, L_3	Правила ЕЭК ООН N 98-00	20)
79.	Электробезопасность аккумуляторных электромобилей	M, N	Правила ЕЭК ООН N 100-00	
80.	Расход топлива и выбросы углекислого газа. Расход электроэнергии и запас хода транспортных средств с электроприводом	M_1, N_1	Правила ЕЭК ООН N 101-01	2), 16), 22)
81.	Оснащение укороченными сцепными устройствами	N_2, N_3, O_3, O_4	Правила ЕЭК ООН N 102-00	20)
82.	Светоотражающая маркировка	N_2, N_3, O_3, O_4	Правила ЕЭК ООН N 104-00	
83.	Общие требования безопасности к пассажирским транспортным средствам	M_2, M_3	Правила ЕЭК ООН N 107-03	2), 10)
84.	Тр анспортные средства и системы питания на компримированном природном газе (КПГ)	M, N	Правила ЕЭК ООН N 110-00	
85.	Фары ближнего и дальнего света	M, N	Правила ЕЭК ООН N 112-00,	20)
86.	Фары ближнего и дальнего света	L	Правила ЕЭК ООН N 113-00	20)
87.	Защита транспортного средства от несанкционированного использования	M_1, N_1	Правила ЕЭК ООН N 116-00	2), 13), 16), 21)
88.	Уровень шума от качения шин	M, N, O	Правила ЕЭК ООН N 117-02, стадия 1 (до 2016 года)	36)
		M, N, O	Правила ЕЭК ООН N 117-02, стадия 2 (с 2017 года)	36)
89.	Сцепление шин на мокром покрытии	M_1, N_1, O_1, O_2	Правила ЕЭК ООН N 117-02	36)
90.	Сопротивление качению шин	M, N, O	Правила ЕЭК ООН N 117-02, стадия 1 (с 2017 года)	
91.	Противопожарные свойства интерьера	M_3 (классы II и III)	Правила ЕЭК ООН N 118-00	2)
			Правила ЕЭК ООН N 118-00 (с 2016 года)	
92.	Угловые фонари	M_1	Правила ЕЭК ООН N 119-00	20)
93.	Органы управления транспортных средств -	M, N, L_6, L_7	Правила ЕЭК ООН N 121-00	2), 4), 16)
	идентификация		Правила ЕЭК ООН N 121-00 (с 2016 года)	4), 16)
94.	Системы отопления	M, N	Правила ЕЭК ООН N 122-00	
95.	Адаптивные системы переднего освещения	M, N	Правила ЕЭК ООН N 123-00	20)

96.	Передняя обзорность	M_1	Правила ЕЭК ООН N 125-00	7), 16), 23)
97.	Замки и петли дверей	N_2, N_3	Глобальные технические правила N 1	2)
98.	Обеспечение защиты пешеходов	M_1, N_1	Глобальные технические правила N 9 (с 2016 года)	2), 15)
99.	Оснащение устройствами освещения и световой сигнализации	L_2, L_4, L_5, L_6, L_7	Пункт 1 приложения N 3 к настоящему техническому регламенту	17)
100.	Внутренний шум	M, N	Пункт 2 приложения N 3 к настоящему техническому регламенту	
101.	Содержание вредных (загрязняющих) веществ в воздухе обитаемого помещения транспортного средства	M, N	Пункт 3 приложения N 3 к настоящему техническому регламенту	
102.	Устойчивость	M, N, O	Пункт 4 приложения N 3 к настоящему техническому регламенту	12), 16)
103.	Передняя обзорность	M_2, M_3, N	Пункт 5 приложения N 3 к настоящему техническому регламенту	7), 23)
104.	Вентиляция, отопление и кондиционирование	M, N	Пункт 6 приложения N 3 к настоящему техническому регламенту	
105.	Системы очистки ветрового стекла от обледенения и запотевания	M_1	Пункт 7 приложения N 3 к настоящему техническому регламенту	16)
106.	Стеклоочистители и стеклоомыватели	M_1	Пункт 8 приложения N 3 к настоящему техническому регламенту	16)
107.	Защита от разбрызгивания из-под колес	N, O	Пункт 9 приложения N 3 к настоящему техническому регламенту	2), 32)
		M_1	Пункт 10 приложения N 3 к настоящему техническому регламенту	2), 16)
108.	Радиопомехи индустриальные от троллейбусов	M_3 (троллейбусы)	Пункт 11 приложения N 3 к настоящему техническому регламенту	
109.	Выбросы	M_1 максимальной массой свыше 3,5 т, M_2, M_3, N_2, N_3 с бензиновыми двигателями	Пункт 12 приложения N 3 к настоящему техническому регламенту (экологический класс 4)	
110.	Выбросы	M, N гибридные (в соответствии с областью применения Правил ЕЭК ООН N 49)	Пункт 13 приложения N 3 к настоящему техническому регламенту (экологический класс 4)	
			(2015 год)	29)
			(с 2015 до 2016 года)	28)
			Пункт 13 приложения N 3 к настоящему техническому регламенту (экологический класс 5)	
			(с 2016 года)	29)
			(с 2017 года)	28)
111.	Весовые ограничения, действующие в	M, N, O	Пункт 14 приложения N 3 к настоящему	

	отношении транспортных средств		техническому регламенту	
112.	Дополнительные требования к транспортным средствам, предназначенным для лиц с ограниченными физическими возможностями	M_1, N_1	Пункт 15 приложения N 3 к настоящему техническому регламенту	
113.	Оснащение устройством вызова экстренных оперативных служб	M_1 не входящие в область применения Правил ЕЭК ООН N 94 и 95; N_1, не входящие в область применения Правил ЕЭК ООН N 95, M_2, M_3, N_2, N_3	Пункт 16 Приложения N 3 к настоящему техническому регламенту (с 2015 года) (с 2016 года) (с 2017 года)	2) 37)

(Позиция дополнительно включена с 15 марта 2013 года решением Совета ЕЭК от 30 января 2013 года N 6)

114.	Оснащение системой вызова экстренных оперативных служб	M_1, входящие в область применения Правил ЕЭК ООН N 94 и 95; N_1, входящие в область применения Правил ЕЭК ООН N 95	Пункт 17 Приложения N 3 к настоящему техническому регламенту (с 2015 года) (с 2017 года)	2)

(Позиция дополнительно включена с 15 марта 2013 года решением Совета ЕЭК от 30 января 2013 года N 6)

Примечания:

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

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

3) Требования к квадрициклам применяются в случае наличия стекол.

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

5) В качестве альтернативы для транспортных средств категории M_2 разрешается применять Правила ЕЭК ООН N 17.

6) Правила ЕЭК ООН N 51-02 применяются в редакции без учета дополнения 5.

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

8) В отношении специализированных пассажирских транспортных средств, автобусов категорий M_2G и M_3G, автобусов для ритуальных услуг, а также транспортных средств категорий M_2 и M_3 с уменьшенным числом посадочных мест требования пунктов 5.1, 5.3, 5.6.1.1, 5.7.5-5.7.8, 5.10 Правил ЕЭК ООН N 36-03 не применяются, при этом в "одобрении типа транспортного средства" делается запись об ограничении использования таких транспортных средств для коммерческих перевозок пассажиров.

9) В отношении специализированных пассажирских транспортных средств, автобусов категорий M_2G и M_3G, автобусов для ритуальных услуг, а также транспортных средств категорий M_2 и M_3 с уменьшенным числом посадочных мест требования пунктов 5.1, 5.3, 5.6.1.1, 5.6.3.1, 5.7.1.1-5.7.1.7, 5.7.5-5.7.8, 5.9, 5.10 Правил ЕЭК ООН N 52-01 не применяются, при этом в "одобрении типа транспортного средства" делается запись об ограничении использования таких транспортных средств для коммерческих перевозок пассажиров.

10) В отношении специализированных пассажирских транспортных средств, автобусов категорий M_2G и M_3G, автобусов для ритуальных услуг, а также транспортных средств категорий M_2 и M_3 с уменьшенным числом посадочных мест требования пунктов 7.2, 7.6.1.1, 7.6.3.1, 7.7.1.1-7.7.1.7, 7.7.5-7.7.8, 7.11, 7.12 приложения 3 к Правилам ЕЭК ООН N 107 не применяются, при этом в "одобрении типа транспортного средства" делается запись об ограничении использования таких транспортных средств для коммерческих перевозок пассажиров.

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

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

13) При представлении сообщений об официальном утверждении типа транспортного средства, предусмотренных Правилами ЕЭК ООН N 116, сообщение об официальном утверждении типа транспортного средства, предусмотренное Правилами ЕЭК ООН N 18, представлять не требуется.

14) Для полноприводных транспортных средств категорий M_2G, M_3G, N_2G и N_3G при проведении измерений при движении допускается превышение предельных значений на 3 дБ (А).

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

16) Для автомобилей-домов, автомобилей скорой медицинской помощи и автомобилей-катафалков категории M_1, M_2, M_3 уровень предъявляемых требований должен соответствовать уровню требований к базовому транспортному средству.

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

18) Транспортные средства категорий M_1, N, а также M_2 и M_3 классов III и B оборудуются ремнями безопасности. Остальные транспортные средства категорий M_2, M_3 оборудуются ремнями безопасности, если они используются для перевозки пассажиров в междугородном сообщении.

19) Требования применяются в зависимости от типа сидений.

20) Применяется в случае установки на транспортном средстве.

21) При оценке соответствия признаются сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства, предусмотренные Правилами ЕЭК ООН N 97.

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

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

24) В отношении транспортных средств, относящихся к типу, не проходившему оценку соответствия настоящему техническому регламенту или на национальном уровне в государствах - членах Таможенного союза до введения данного требования, оснащение электронными системами контроля устойчивости и помощи при экстренном торможении обязательно. Допускается оценка соответствия транспортных средств категории N_1 по Правилам ЕЭК ООН N 13-11.

С 1 января 2016 года обязательно оснащение транспортных средств, не подпадающих под действие абзаца первого данного примечания, антиблокировочными тормозными системами, при этом оснащение таких транспортных средств электронными системами контроля устойчивости и помощи при экстренном торможении факультативное.

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

26) Обязательность применения регламентируется Правилами ЕЭК ООН N 48.

27) Допускается альтернативное применение Правил ЕЭК ООН N 107-03 Правилам ЕЭК ООН N 36-03 и 52-01.

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

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

30) Требования применяются к транспортным средствам с приводом на все колеса, в том числе с отключаемым приводом одной из осей; транспортным средствам категории N_3G повышенной проходимости без привода на все колеса (кроме классифицируемой по коду ТН ВЭД ТС 8701), ранее сертифицированных в Национальных системах сертификации по техническим нормативам выбросов, предусмотренных Правилами ООН N 96-02.

(Примечание в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

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

32) В отношении транспортных средств категорий N_1, N_2 с технически допустимой максимальной массой не более 7,5 т, O_1 и O_2 альтернативно могут применяться требования пункта 10 приложения N 3 к настоящему техническому регламенту.

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

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

35) Для транспортных средств категории N_1, относящихся к типу, не проходившему оценку соответствия настоящему техническому регламенту или на национальном уровне в государствах - членах Таможенного союза до введения данного требования, оснащение электронными системами контроля устойчивости обязательно. В отношении остальных транспортных средств категории N_1 требование к обязательному оснащению электронными системами контроля устойчивости действует с 1 января 2018 года.

(Примечание в редакции, введенной в действие с 17 декабря 2015 года решением Совета ЕЭК от 14 октября 2015 года N 78.

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

37) Требования распространяются на транспортные средства, используемые для коммерческой перевозки пассажиров, специально предназначенные для перевозки детей в возрасте от 6 до 16 лет и перевозки опасных грузов, твердых бытовых отходов и мусора (мусоровозы), а также на тягачи, используемые для буксировки прицепов, перевозящих опасные грузы.

(Пункт дополнительно включен с 15 марта 2013 года решением Совета ЕЭК от 30 января 2013 года N 6)

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

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

(с изменениями на 11 июля 2016 года)

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

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

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

1.3. Исходные оси всех установленных на транспортном средстве устройств освещения и световой сигнализации должны быть параллельны опорной плоскости транспортного средства на дороге. Кроме того, для боковых светоотражающих устройств эти оси должны быть перпендикулярны средней продольной плоскости транспортного средства, а для всех других устройств сигнализации - параллельны ей.

В каждом направлении разрешается допуск, равный ±3°. Кроме того, должны соблюдаться конкретные технические условия на установку, если таковые предусмотрены изготовителем устройств освещения и световой сигнализации.

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

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

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

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

1.5.3. удовлетворять одним и тем же колориметрическим требованиям;

1.5.4. иметь практически одинаковые фотометрические характеристики.

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

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

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

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

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

1.11. Световые контрольные сигналы

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

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

1.12. Цвета огней

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

Таблица 1.1

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

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

1.13. Трехколесные мопеды и квадрициклы категорий L_2 и L_6 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_4 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_5 и L_7 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_1 и N_1.

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

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

2. Требования к транспортным средствам в отношении их внутреннего шума

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

приведены в таблице 2.1.

Таблица 2.1

	Транспортное средство	Допустимый уровень звука, дБ А
1.	Транспортные средства категории M_1 с компоновкой кузова вагонной или полукапотной	79
2.	Транспортные средства категории M_1 с компоновкой кузова, за исключением указанной в пункте 1	77
3.	Транспортные средства категорий M_2 и M_3 с расположением корпуса двигателя или большей его части в передней половине транспортного средства относительно вертикальной плоскости, перпендикулярной оси движения и проходящей через его геометрический центр - на рабочем месте водителя и в пассажирском помещении	79
4.	Транспортные средства категорий M_2 и M_3, за исключением указанных в пункте 3 - на рабочем месте водителя	77
5.	Транспортные средства категорий M_2 и M_3, за исключением указанных в пункте 3, относящиеся к классам II, III и B - в пассажирском помещении	79
6.	Транспортные средства категорий M_2 и M_3, за исключением указанных в пункте 3, относящиеся к классам I и A - в пассажирском помещении	81
7.	Полуприцепы (категория O), предназначенные для перевозки пассажиров	79
8.	Транспортные средства категории N_1 технически допустимой максимальной массой не более 2 т	79
9.	Транспортные средства категории N_1, за исключением указанных в пункте 8	81
10.	Транспортные средства категорий N_2 и N_3 при наличии спального места в кабине	78
11.	Транспортные средства категорий N_2 и N_3, за исключением указанных в пункте 10	81
12.	Квадрициклы (категории L_6, L_7) с закрытым кузовом	86

Примечания:

1. Для полноприводных транспортных средств повышенной проходимости категории M_1G допускается превышение допустимых уровней звука не более чем на 2 дБ А.

2. Для полноприводных транспортных средств повышенной проходимости категорий M_2G, M_3G, N_1G, N_2G, N_3G допускается превышение допустимых уровней звука не более чем на 1 дБ А.

3. Для транспортных средств категории M_1 с технически допустимой максимальной массой до 2 т с удельной мощностью на единицу массы более 75 кВт/т в режиме разгона допускается превышение допустимых уровней звука не более чем на 4 дБ А. Для транспортных средств категории M_1 с удельной мощностью на единицу массы более 110 кВт/т допустимые уровни звука устанавливаются только для испытательного режима движения на постоянной скорости.

Уровни звука, измеренные при разгоне, в случае превышения допустимых значений, приведенных в таблице 2.1, указываются в сопроводительной документации на транспортное средство, предоставляемой покупателю (например, в "Руководстве по эксплуатации").

Транспортные средства, в отношении которых применен настоящий пункт, не могут применяться для общественного пользования (например, в качестве такси), что также указывается в сопроводительной документации на транспортное средство, предоставляемой покупателю.

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

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

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

2.3. При работе системы отопления и вентиляции энергетическая сумма уровня звука этой системы и уровня звука в кабине (пассажирском помещении) при движении транспортных средств категорий M_2 и M_3, в том числе, M_2G и M_3G, не должна превышать допустимых уровней, приведенных в таблице 2.1. У транспортных средств остальных категорий уровни звука системы отопления и вентиляции не должны превышать допустимых уровней, приведенных в таблице 2.1.

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

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

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

Таблица 3.1

Вредное (загрязняющее) вещество	Предельная концентрация вредного (загрязняющего) вещества в воздухе обитаемого помещения транспортного средства, мг/м^3	Типы двигателей для транспортных средств, в отношении которых осуществляется проверка
оксид углерода CO	5,0	1, 2, 3, 4, 5
диоксид азота NO_2	0,2	1, 2, 3, 4, 5
оксид азота NO	0,4	1, 2, 3, 4, 5
метан CH_4	50	3, 5
углеводороды предельные C_2H_6-C_7H_{16}	50	1, 2, 3
формальдегид CH_2O	0,035	3, 4, 5

Примечания: Типы двигателей, указанные в таблице 3.1:

1 - двигатели с принудительным зажиганием, работающие на бензине;

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

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

4 - двигатели с воспламенением от сжатия (дизели);

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

4. Требования к транспортным средствам в отношении устойчивости

Примечание: Требования пункта 4 настоящего приложения не распространяются:

- на транспортные средства категории О, предназначенные для перевозки неделимых грузов массой 20 т и более;

- на транспортные средства, имеющие максимальную конструктивную скорость менее 40 км/ч;

- на транспортные средства, оборудованные электронной системой контроля устойчивости и имеющие официальное утверждение типа по Правилам ЕЭК ООН N 13 (включая приложение 21) или N 13Н (включая приложение 9)

4.1. Требования к стабилизации рулевого управления для транспортных средств категорий M 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 M, N, O (применительно к категории M_1 - только для транспортных средств категории G только в отношении подпункта 4.2.1, применительно к категориям M_2 и M_3 - 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 α_{cy} понимается угол наклона опорной поверхности α 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 α_{cy}, полученная в результате испытаний, должна быть не менее нормативного значения $\alpha_н$, зависящего от коэффициента q_s поперечной устойчивости транспортного средства и определяемого по следующим формулам:

$\alpha_н$ = (-2,4 + 42,4q_s), градус, при 0,55 $\leq q_s \leq$ 1,0 (4.1)

$\alpha_н$ = (15 + 25q_s), градус, при q_s > 1,0 (4.2)

$\alpha_н \geq$ 21°, при q_s < 0,55 (4.3)

4.2.2. Под углом крена подрессоренных масс φ 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 φ 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 φ в центре масс транспортного средства, полученное в результате испытаний, не должно превышать значений $\varphi_н$, зависящих от коэффициента поперечной устойчивости q_s и определяемых по следующим формулам:

$\varphi_н$ = (10,8 - 4,3q_s), градус, при $q_s \leq$ 1,0 (4.4)

$\varphi_н$ = 6,5 градуса, при q_s > 1,0. (4.5)

Примечания:

1. Коэффициент поперечной устойчивости, q_s, определяют по формуле:

$$q_s = \frac{0,5b}{h} \quad (4.6)$$

где:

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

h - высота центра масс над опорной поверхностью, мм.

Величина колеи полуприцепа вычисляется как среднее между серединами наружных колес задней оси (тележки) тягача и серединами наружных колес оси (тележки) полуприцепа.

2. Высоту центра масс определяют по формуле:

$$h = \frac{0,5b - h_{кп} * tg\alpha_{cy} - \Delta}{tg\alpha * \cos\varphi + \sin\varphi} + h_{кп} \quad (4.7)$$

где:

$h_{кп}$ - высота оси крена над опорной поверхностью в поперечном сечении, проходящем через центр масс, мм;

Δ - боковое смещение центра масс, определяемое по результатам замеров боковой деформации шин, мм;

α_{cy} - угол наклона опорной поверхности при опрокидывании транспортного средства;

φ - угол крена подрессоренных масс.

При отсутствии точных данных величина $h_{кп}$ может быть принята равной статическому радиусу колеса транспортного средства.

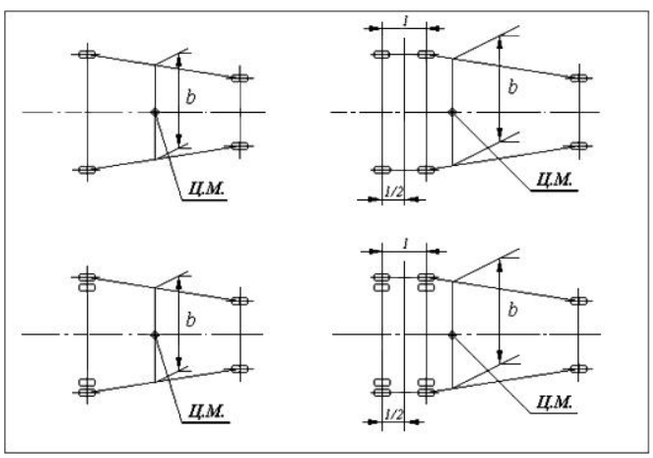


Рисунок 4.1. Схемы определения величины приведенной колеи "*b*"

5. Требования к транспортным средствам в отношении их передней обзорности

Примечания:

- Требования пункта 5 настоящего приложения не распространяются на транспортные средства для коммунального хозяйства и содержания дорог с правосторонним расположением рулевого управления;

- Выступающие вперед за габарит по длине транспортного средства части специального оборудования автокранов, транспортных средств, оснащенных подъемниками с рабочими платформами, автобетононасосов не учитываются при проведении оценки соответствия требованиям пункта 5 настоящего приложения.

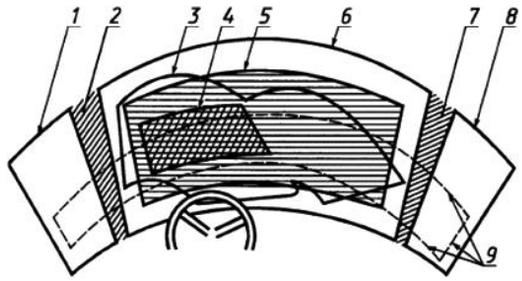
5.1. Передняя обзорность характеризуется (см. рисунок 5.1):

- размерами и расположением нормативных зон А и Б на наружной поверхности переднего окна;

- степенью очистки нормативных зон А и Б;

- непросматриваемыми зонами, создаваемыми стойками переднего окна;

- непросматриваемыми зонами в нормативном поле обзора П.



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

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

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

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

5.2.2. Площадь нормативной зоны Б может быть сокращена при условии выполнения оговорок, установленных в пункте 2.4 приложения 18 к Правилам ЕЭК ООН N 43.

5.2.3. Для транспортных средств вагонной компоновки категории M_2G и категории N_1G с кабиной над двигателем, поставленным на производство до 1 января 2005 года, допускается расстояние между границами прозрачной части переднего окна и нормативной зоной Б менее 25 мм. При этом зона Б ни в одной точке не должна выходить за границу прозрачной зоны переднего окна.

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

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

5.4.1. Количество боковых стоек должно быть не более двух. Для транспортных средств, не относящихся к категории M_1, допускается наличие средней стойки.

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

Таблица 5.1

Категория транс-портного средства	Компоновка транспортного средства по расположению двигателя	Зона	Нормативный угол, градусы, не менее			
			вверх	вниз	влево	вправо
M_1	Все варианты	А	3	1	13	20
		Б	7	5	17	+
	Капотная	А	3	1	13	20
		Б	7	5	17	+
M_2	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
M_3		Б	9	7	19	+
	Полукапотная	А	9	15 (8)*	20	20
		Б	10	21 (8)*	22	+
	Вагонная	А	9	15	20	20
		Б	10	21	22	+
	Капотная	А	3	1	13	20
		Б	7	5	17	+
	Полукапотная	А	5	2	14	20

ТЕХЭКСПЕРТ

Важные документы

Нормы, правила, стандарты и законодательство по техрегулированию
Типовая проектная документация
Технологические описания оборудования и материалов
ТТК, ППР, КТП
Классификаторы
Комментарии, статьи, консультации
Картотека международных стандартов: ASTM, API, ASME, ISO, DNV, DIN, IP

КОДЕКС

Важные документы

Федеральное законодательство
Региональное законодательство
Образцы документов
Все формы отчетности
Законодательство в вопросах и ответах
Международное право
Судебная практика
Комментарии, статьи, консультации
Справки

Зарубежные и международные стандарты
Профессиональная справочная система «Реформа технического регулирования»
Профессиональные справочные системы «Техэксперт»
Профессиональные справочные системы «Кодекс»

© АО «Кодекс», 2018
Исключительные авторские и смежные права принадлежат АО «Кодекс». Положение по обработке и защите персональных данных
Версия сайта: 2.2.9

Мобильное приложение