

Учебная дисциплина **«Требования к техническому состоянию автотранспортных средств»**. Контроль и поддержание требуемого уровня технического состояния» включает в себя следующие темы:

- основные нормативные документы, регламентирующие требования безопасности движения и защиты окружающей среды, к техническому состоянию автотранспортных средств;
- требования к техническому состоянию тормозной системы, рулевого управления, переднего моста, шасси, приборов освещения, двигателя и его системам, нормативные значения, методы и средства контроля;
- параметры технического состояния, подлежащие контролю при выпуске автомобилей на линию, технических осмотрах, нормативы;
- методы, средства контроля, режимы проверки.

Система сертификации услуг по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств

Система предназначена для проведения на территории России обязательной сертификации соответствия услуг по ТО и Р автотранспортных средств (АМТС) требованиям безопасности для жизни, здоровья и имущества граждан, а также охраны окружающей среды, установленным действующими стандартами и другими нормативными документами.

Обязательность проведения сертификации услуг по ТО и Р АМТС определена Законами РФ "О защите прав потребителей", "О безопасности дорожного движения" и закреплена в "Номенклатуре продукции и услуг, подлежащих обязательной сертификации", утвержденной Постановлением Правительства Российской Федерации от 13.08.97 N 1013 и Госстандарта России от 23.02.98 N 5.

По правилам Системы может проводиться также добровольная сертификация услуг по ТО и ремонту АМТС.

Основные принципы построения и функционирования, общие правила проведения работ по сертификации, принятые в Системе, закреплены ее организационно-правовыми документами и соответствуют принципам и правилам, устанавливаемым Законом Российской Федерации "О сертификации продукции и услуг", "Правилами по проведению сертификации в Российской Федерации", "Правилами сертификации работ и услуг в Российской Федерации", основополагающими документами Системы сертификации ГОСТ Р.

Сертификация услуг по ТО и Р АМТС введена с февраля 1993 г. Постановлением Госстандарта России от 18 ноября 1992 г. N 18. В настоящее время основным организационно-правовым документом Системы является документ "Правила по сертификации. Система сертификации ГОСТ Р. Сертификация услуг по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств" (утвержден Постановлением Госстандарта России от 11 ноября 1994 г. N 21, введен в действие с 1 января 1995 г.), который устанавливает организационную структуру Системы, определяет

функции ее участников и порядок проведения сертификации услуг по ТО и Р АМТС.

Поскольку вышеуказанные Постановления Правительства и Госстандарта России определяют лишь укрупненные классификационные группировки услуг, то при разработке Системы формируется детальный перечень услуг, подлежащих обязательной сертификации. В перечень включаются услуги, требования к которым закреплены в соответствующих нормативных документах и имеют характеристики и показатели (включая методы контроля), влияющие на безопасность жизни, здоровья, имущества граждан и окружающей среды; обеспечение безопасности дорожного движения.

Организационная структура Системы

Организационную структуру Системы сертификации услуг по ТО и ремонту АМТС образуют:

- Национальный орган по сертификации - Госстандарт России;
- Центральный орган по сертификации (Департамент автомобильного транспорта Минтранса России);
- Апелляционная комиссия;
- Научно-методический центр (НИИАТ);
- Органы по сертификации услуг по ТО и Р АМТС (ОСУ);

Орган по сертификации рассматривает заявку и сообщает заявителю решение, содержащее следующие условия проведения работ по сертификации:

- принятая схема сертификации;
- перечень нормативных документов, содержащих требования, на соответствие которым будет проводиться сертификация.

Одновременно с решением о проведении работ по сертификации заявителю направляется проект договора, устанавливающий сроки, объемы и стоимость работ по сертификации.

Правилами Системы предусмотрено использование трех схем сертификации (1-я, 2-я и 5-я), соответствующих "Правилам сертификации работ и услуг в Российской Федерации" (зарегистрированы в Госреестре Госстандарта России РОСС RU.0001.010134 от 18 июня 1998 г., зарегистрированы Министерством юстиции РФ 3 апреля 1998 г., N 1502, введены в действие с 18 июня 1998 г.). Каждая из схем предусматривает последовательное выполнение следующих процедур:

Схема N 1: "Оценка мастерства исполнителя", "Проверка результатов услуги", "Инспекционный контроль".

Схема N 2: "Оценка процесса оказания услуги", "Проверка результатов услуги", "Инспекционный контроль".

Схема N 5: "Сертификация системы качества", "Проверка результатов услуги", "Инспекционный контроль".

Процедура "Оценка мастерства исполнителя" предусматривает проверку:

- соответствия квалификации руководящего и технического персонала

исполнителя требованиям, содержащимся в нормативных и технических документах, оформленных в установленном порядке документов, подтверждающих опыт работы и профессиональные характеристики конкретных работников исполнителя (трудовая книжка, конкурсный диплом, производственная характеристика, свидетельство о присвоении разряда, удостоверение о прохождении специального обучения и т.п.);

- знаний работниками технологической и нормативной документации, метрологического обеспечения производства; навыков оказания услуги (выполнения работы), в т.ч. использования при этом технологического оборудования и оснастки.

Процедура "Оценка процесса оказания услуги (выполнения работы)" предусматривает проверку:

- соответствия технических документов требованиям нормативных документов в части возможности обеспечения результатов услуги сертификационным требованиям (включая проведение экспертизы);

- обеспеченности процесса нормативными и техническими документами;

- обеспеченности процесса необходимыми техническими средствами, оборудованием, оснасткой, средствами измерений (включая их аттестацию и поверку);

- соответствия квалификации, опыта работы и иных профессиональных характеристик персонала требованиям, установленным в нормативных и технических документах.

Процедура "Сертификация системы качества" предусматривает учет и проведение соответствующей экспертизы имеющегося у заявителя сертификата на систему качества на предмет соответствия требованиям Системы сертификации ГОСТ Р, возможности признания области его действия применительно к заявленной услуге (работе). При этом процедура сертификации системы качества осуществляется органами, аккредитованными на сертификацию систем качества в соответствии с документами Системы сертификации ГОСТ Р.

Процедура "Проверка результата услуги" предусмотрена во всех схемах сертификации и осуществляется путем контроля условий обслуживания и выборочной проверки отремонтированных или прошедших техническое обслуживание АМТС, отобранных по рабочему плану проведения сертификационной проверки. Сертификационные проверки результатов услуг (работ) осуществляются экспертами по сертификации на месте оказания услуг (выполнения работ) с использованием технологического оборудования и средств измерений заявителя.

Процедура "Инспекционный контроль" также предусмотрена во всех схемах сертификации и осуществляется с целью подтверждения соответствия услуги (работы) сертификационным требованиям и условиям выдачи (ограничениям на область действия) Сертификата соответствия в рамках реализованной схемы сертификации, а также выполнения лицензионных условий на применение знака соответствия.

Орган по сертификации проводит комплекс работ в соответствии с принятой схемой сертификации в сроки, указанные в договоре.

Работы проводятся комиссией, формируемой Органом по сертификации из экспертов Системы.

Комиссия проводит работы по сертификации в соответствии с утвержденной руководителем Органа программой работ по сертификации, определяющей состав мероприятий, их последовательность и персональную ответственность членов комиссии за конкретное мероприятие.

Результаты работ (будь то проверка технологического процесса, оценка мастерства исполнителя либо проверка результата оказания услуги) документально оформляются актами, протоколами и др.

Комиссия в обязательном порядке знакомит представителей заявителя с документами, оформляющими и фиксирующими результаты работ по сертификации. Комиссия предоставляет подлинники документов в Орган по сертификации, а копии - заявителю.

Орган по сертификации услуг проводит экспертизу всех материалов (протоколы, акты и другие документы, предусмотренные соответствующими схемами сертификации) и принимает решение о выдаче Сертификата соответствия.

При положительных результатах сертификации Орган по сертификации оформляет Сертификат соответствия, регистрирует его в Государственном реестре и выдает заявителю.

При отрицательных результатах сертификационных проверок (испытаний), несоблюдении иных требований, предъявляемых к сертифицируемой услуге, или отказе заявителя от оплаты работ по сертификации Орган выдает заявителю решение об отказе в выдаче Сертификата.

Срок действия Сертификата соответствия устанавливает Орган по сертификации с учетом срока действия нормативной документации на сертифицированные услуги, но не более чем на три года.

Анализ требований к автотранспортным средствам в процессе эксплуатации

Безопасность на дорогах и безотказность автотранспортных средств зависит от технического состояния эксплуатируемых автомобилей. Требования по допуску автотранспортных средств к эксплуатации приведены в документе «Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения». Здесь содержится перечень неисправностей и условий автомобилей, автобусов, автопоездов, прицепов, мотоциклов, мопедов, тракторов, других самоходных машин, при которых запрещается их эксплуатация. Методы проверки приведенных параметров регламентированы ГОСТ Р 51709–2001 «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки».

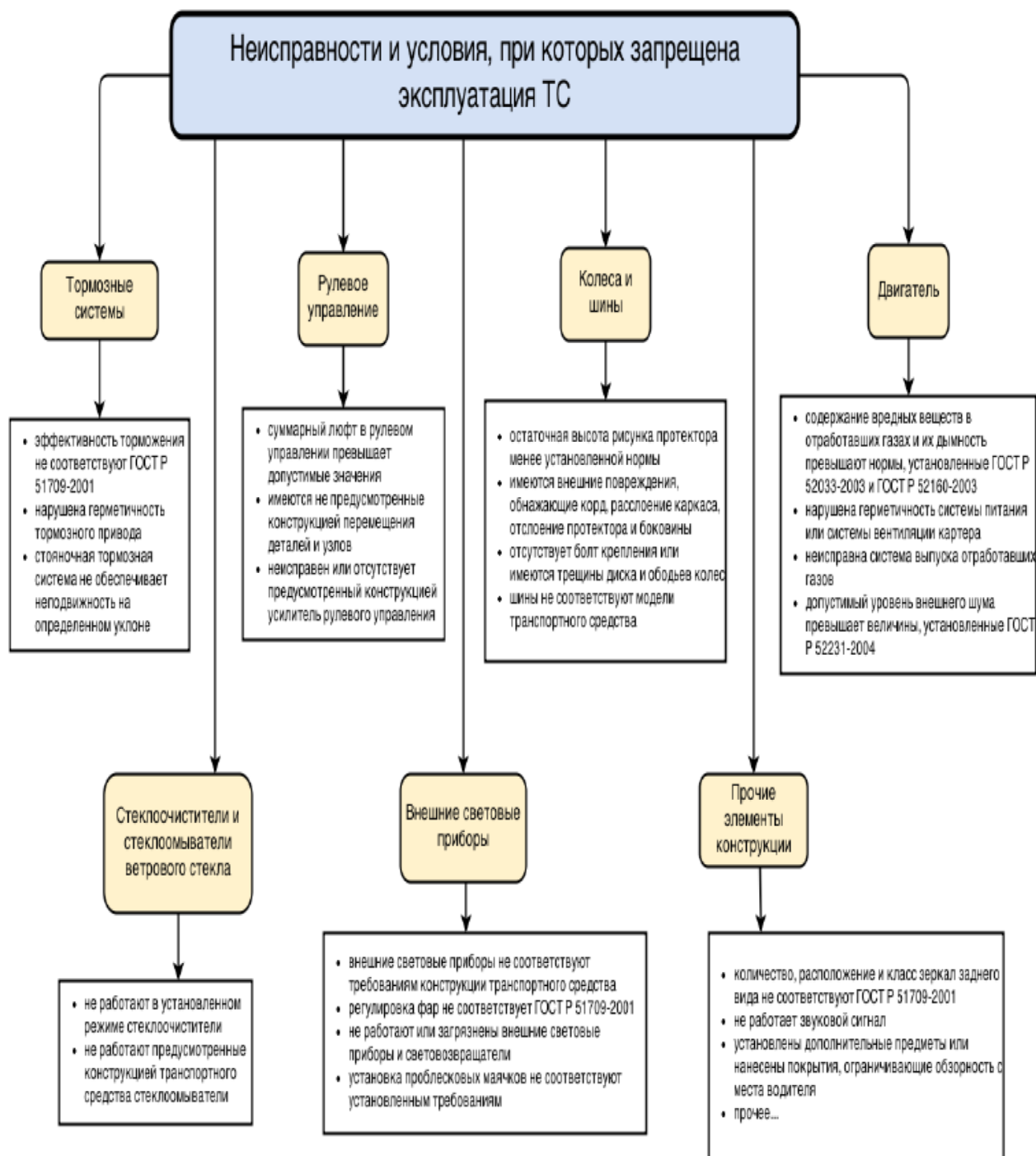
Особое внимание уделяется системам, влияющим на безопасность дорожного движения: тормозной системе, рулевому управлению, внешним световым приборам, колесам и шинам, а также экологическим требованиям по содержанию вредных веществ в выхлопных газах и другим элементам конструкции автомобилей.

Так, например, запрещается эксплуатация, если нормы эффективности торможения рабочей тормозной системы не соответствуют ГОСТ Р 51709–2001, нарушена герметичность тормозного привода, стояночная тормозная система не обеспечивает неподвижное состояние транспортных средств с полной нагрузкой – на уклоне до 16 процентов включительно; легковых автомобилей и автобусов в снаряженном состоянии – на уклоне до 23 процентов включительно; грузовых автомобилей и автопоездов в снаряженном состоянии – на уклоне до 31 процента включительно. Запрещается эксплуатация, если суммарный люфт в рулевом управлении превышает 10 градусов для легковых автомобилей и созданных на их базе грузовых автомобилей и автобусов; 20 градусов для автобусов; 25 градусов для грузовых автомобилей.

Запрещается эксплуатация, если шины легковых автомобилей имеют остаточную высоту рисунка протектора менее 1,6 мм, грузовых автомобилей – 1 мм, автобусов – 2 мм, мотоциклов и мопедов – 0,8 мм; если на одну ось транспортного средства установлены шины различных размеров, конструкций (радиальной, диагональной, камерной, бескамерной), моделей, с различными рисунками протектора, морозостойкие и неморозостойкие, новые и восстановленные, новые и с углубленным рисунком протектора, а также на транспортном средстве установлены ошипованные и неошипованные шины.

Для обеспечения безопасности дорожного движения законодательством установлены сроки проведения технического осмотра независимыми аккредитованными организациями с проведением инструментального контроля и заполнением диагностической карты транспортного средства. Для автобусов, легковых автомобилей коммерческого назначения, автомобилей для перевозки опасных грузов технический осмотр должен проводиться через 6 месяцев; для грузовых автомобилей и учебных через 12 месяцев; для новых легковых автомобилей некоммерческого назначения через 36 месяцев, через 24 месяца дважды, затем через 12 месяцев.

Схема требований к автотранспортным средствам в процессе эксплуатации показана на рис. 1.



1. ГОСТ Р 52033-2003 «Автомобили с бензиновыми двигателями. Выбросы загрязняющих веществ с отработавшими газами. Нормы и методы контроля при оценке технического состояния» (далее — ГОСТ Р 52033-2003).

ГОСТ распространяется на находящиеся в эксплуатации автотранспортные средства (далее — автомобили) с бензиновыми двигателями категорий *M1*, *M2*, *M3*, *№1*, *№2*, *№3*, оснащенные или не оснащенные системами нейтрализации отработавших газов (исключение составляют автомобили, чья полная масса составляет менее 400 кг или максимальная скорость не превышает 50 км/ч).

Стандарт устанавливает нормативные значения содержания в отработавших газах автомобилей оксида углерода и углеводородов, нор-

мативное значение коэффициента избытка воздуха и методы контроля при оценке технического состояния систем автомобиля и двигателя.

Проверки автомобилей на соответствие требованиям данного стандарта могут проводиться в следующих случаях:

на предприятиях, изготавливающих двигатели и автомобили, при приемочных, периодических и контрольных испытаниях серийной продукции;

при сертификационных испытаниях;

при контроле технического состояния находящихся в эксплуатации автомобилей в порядке, установленном специально уполномоченными органами;

на предприятиях, эксплуатирующих и обслуживающих автомобили, при техническом обслуживании, ремонте и регулировке агрегатов, узлов и систем, влияющих на изменение содержания нормируемых компонентов в отработавших газах;

на предприятиях, осуществляющих капитальный ремонт автомобилей.

Кроме того, в Изменении № 1 от 01.07.2012 к стандарту содержится рекомендуемая форма журнала записи результатов проверок автомобилей на содержание оксида углерода и углеводородов в отработавших газах и состав рабочей смеси двигателя (см. таблицу).

ЖУРНАЛ ЗАПИСИ РЕЗУЛЬТАТОВ ПРОВЕРОК АВТОМОБИЛЕЙ НА СОДЕРЖАНИЕ ОКСИДА УГЛЕРОДА И УГЛЕВОДОРОДОВ В ОТРАБОТАВШИХ ГАЗАХ И СОСТАВ РАБОЧЕЙ СМЕСИ ДВИГАТЕЛЯ

Дата проверки	Модель автомобиля, экологический класс	Государственный регистрационный знак	Дата выпуска	Объемная доля в отработавших газах оксида углерода, %, углеводородов, млн ⁻¹ и значение λ										Подпись проводившего проверку	Заключение
				Нормативные требования					Результаты измерения						
				CO		CH		λ	CO		CH		λ		
				n _{мин}	n _{пов}	n _{мин}	n _{пов}	n _{пов}	n _{мин}	n _{пов}	n _{мин}	n _{пов}	n _{пов}		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16

Примечание. Измеренные концентрации СО и СН в отработавших газах автомобилей, а также значения коэффициента λ фиксируются в графах 10–14. Если эти значения не превышают установленные нормы, то в графе 16 делается запись — «норма». При превышении любого из указанных нормативов в графе 16 делается запись «не соответствует» и автомобиль должен быть подвергнут регулировке или ремонту для устранения неисправностей, вызывающих повышенные выбросы.

2. ГОСТ Р 52160-2003 «Автотранспортные средства, оснащенные двигателями с воспламенением от сжатия. Дымность отработавших газов. Нормы и методы контроля при оценке технического состояния».

ГОСТ устанавливает нормы и методы измерения видимых загрязняющих веществ отработавших газов (дымности) в режиме свободного ускорения для автомобилей категорий М1, М2, М3, №1, №2, №3, находящихся в эксплуатации, которые оснащены двигателями с воспламенением от сжатия.

3. ГОСТ Р 41.24-2003 «Единообразные предписания, касающиеся: I.

Сертификации двигателей с воспламенением от сжатия в отношении дымности; II. Сертификации автотранспортных средств в отношении установки на них двигателей с воспламенением от сжатия, сертифицированных по типу конструкции; III. Сертификации автотранспортных средств с двигателями с воспламенением от сжатия в отношении дымности; IV. Измерения мощности двигателей» (далее — ГОСТ Р 41.24-2003).

Стандарт устанавливает следующие требования:

часть I — к выбросу видимых загрязняющих веществ двигателями с воспламенением от сжатия (далее — дизели), предназначенными для установки на автотранспортных средствах;

часть II — к установке на автотранспортных средствах дизелей, сертифицированных по типу конструкции в соответствии с ч. I данного стандарта;

часть III — к выбросу видимых загрязняющих веществ автотранспортными средствами, дизели которых не имеют отдельного сертификата по типу конструкции в соответствии с ч. I данного стандарта.

4. ГОСТ Р 54942-2012 «Газобаллонные автомобили с искровыми двигателями. Выбросы вредных (загрязняющих) веществ с отработавшими газами. Нормы и методы контроля при оценке технического состояния» (далее — ГОСТ Р 54942-2012).

ГОСТ распространяется на находящиеся в эксплуатации на территории Российской Федерации транспортные средства категорий *M* и *N₂* с искровыми двигателями:

монотопливные, работающие на сжиженном нефтяном газе (СНГ), компримированном природном газе (КПГ) или сжиженном природном газе (СПГ);

многотопливные, работающие на СНГ, КПГ или СПГ, а также допускающие работу на бензине.

Стандарт устанавливает нормативные значения содержания загрязняющих веществ в отработавших газах автомобилей (оксида углерода и углеводородов), коэффициента избытка воздуха, требования к техническому состоянию систем двигателя, а также методы контроля при оценке технического состояния.

Необходимо отметить, что начиная с 30.06.2003, т.е. с даты вступления в силу Федерального закона от 27.12.2002 № 184-ФЗ «О техническом регулировании», **национальные стандарты носят рекомендательный характер** и применяются на добровольной основе, а в соответствии с п. 4 ст. 17 Федерального закона № 96-ФЗ транспортные и иные передвижные средства, выбросы которых оказывают вредное воздействие на атмосферный воздух, подлежат регулярной проверке на соответствие таких выбросов техническим нормативам выбросов в порядке, определенном уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти.

Для реализации данного пункта Правительством Российской Федерации было принято соответствующее Постановление от 06.02.2002 № 83 «О проведении регулярных проверок транспортных и иных передвижных средств на соответствие техническим нормативам выбросов вредных (загрязняющих) веществ в атмосферный воздух», которое действует и в настоящее время, правда, в редакции от 05.12.2011. В частности, согласно подп. «а» п. 2 данного Постановления **проверки автотранспортных средств должны осуществляться во время их государственного технического осмотра.**

Так, например, в соответствии с п. 32 Приложения № 1 к Правилам проведения технического осмотра транспортных средств, утвержденным Постановлением Правительства РФ от 05.12.2011 № 1008 (в ред. 237

от 13.11.2013), при проведении технического осмотра к двигателю и его системе предъявляется требование о том, что содержание загрязняющих веществ в отработавших газах транспортных средств должно соответствовать следующим требованиям:

для транспортных средств с бензиновыми двигателями — ГОСТ Р 52033-2003;

для газобаллонных транспортных средств — ГОСТ Р 17.2.2.06-99 «Охрана природы. Атмосфера. Нормы и методы измерения содержания оксида углерода и углеводородов в отработавших газах газобаллонных автомобилей» (заменен на ГОСТ Р 54942-2012);

для транспортных средств с дизелями уровень дымности отработавших газов в режиме свободного ускорения не должен превышать значение коэффициента поглощения света, указанного в документах, удостоверяющих соответствие транспортного средства Правилам ЕЭК ООН № 24-03 (соответствуют ГОСТ Р 41.24-2003), или на знаке официального утверждения, нанесенном на двигатель или транспортное средство, или установленных изготовителем, а при отсутствии выше указанных сведений не должен превышать 2,5 м–1 — для двигателей без наддува, 3 м–1 — для двигателей с наддувом.

Итоги технического осмотра фиксируются в диагностической карте.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что у природопользователя (субъекта транспортной деятельности) нет обязанности по осуществлению самостоятельного или с привлечением специализированной аккредитованной лаборатории экологического контроля за содержанием выбросов автотранспорта. На законодательном уровне его проведение предусмотрено во время осуществления технического осмотра транспортных средств. Однако стоит учитывать, что в случае обнаружения при осуществлении государственного экологического контроля в отношении природопользователя превышения указанных нормативов у выпущенного на линию автотранспорта на должностное лицо, ответственное за выпуск, могут быть наложены штрафные санкции в соответствии со ст. 8.22 Кодекса

Российской Федерации об административных правонарушениях:

Извлечение из Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях

Статья 8.22. Выпуск в эксплуатацию механических транспортных средств с превышением нормативов содержания загрязняющих веществ в выбросах либо нормативов уровня шума

Допуск к полету воздушного судна, выпуск в плавание морского судна, судна внутреннего водного плавания или маломерного судна либо выпуск в рейс автомобиля или другого механического транспортного средства, у которых содержание загрязняющих веществ в выбросах либо уровень шума, производимого ими при работе, превышает нормативы, установленные государственными стандартами Российской Федерации, влечет наложение административного штрафа на должностных лиц в размере от пятисот до одной тысячи рублей.

Снижение негативного влияния автомобильного транспорта возможно по нескольким направлениям.

Первое направление заключается в организации и осуществлении контроля за составом и нормативным значением компонентов отработавших газов автотранспортных средств. Уменьшение количества вредных веществ, попадающих в окружающую среду с отработавшими газами, может быть достигнуто за счет улучшения технического состояния подвижного состава.

Повышение профессионального мастерства водителей, применение рациональных приемов управления автомобилем позволяет добиться снижения расхода топлива на 5-10 % и сокращения выброса вредных веществ. Существенное снижение вредных выбросов за счет уменьшения времени прогрева автомобиля перед выездом на линию дает оснащение организаций автомобильного транспорта системами подогрева двигателей автомобилей и наличие теплых стоянок. Расчеты показывают, что за счет рационального управления скоростным режимом на дорогах, повышения равномерности режимов движения, снижения разброса скоростей в транспортном потоке и задержек у светофоров, можно добиться уменьшения выбросов вредных веществ от автомобилей на 15-20 %. Уменьшают вредное влияние на окружающую среду рационально спланированные маршруты перевозок грузов и пассажиров, правильный подбор по грузоподъемности (пассажировместимости) подвижного состава, рациональное размещение автотранспортных организаций и их подразделений, сокращение непроизводительных пробегов.

Второе направление требует улучшения качества традиционных моторных топлив, например, применение малосернистых топлив. Существенное снижение загрязнения окружающей среды может дать совершенствование топливной аппаратуры и режимов работы ДВС. В значительной степени снизить содержание вредных веществ в отработавших газах можно за счет применения нейтрализаторов.

Для защиты от прямого негативного воздействия на окружающую среду и человека шума работающего ДВС применяют: звукоизолирующие

кожухи-капоты, кабины (от шума механического происхождения), глушители (от аэродинамического шума при впуске воздуха и при выпуске отработавших газов).239

Третье направление предполагает замену традиционных нефтяных топлив, так называемыми альтернативными видами моторных топлив, в первую очередь, газовым топливом. В этом плане практическое применение нашли сжиженные пропан-бутановые газы и сжатый природный газ. По экспериментальным оценкам, использование газового топлива снижает выбросы окиси углерода в 2-4 раза, окислов азота - в 1,1-1,5 и суммарных углеводородов - в 1,4-2 раза.

8.3 Охрана труда на предприятиях автомобильного транспорта.

Охрана труда - система сохранения жизни и здоровья работников в процессе трудовой деятельности, включающая в себя правовые, социально-экономические, организационно-технические, санитарно-гигиенические, лечебно-профилактические, реабилитационные и иные мероприятия.

Вредный производственный фактор приводит к заболеванию, опасный производственный фактор – к травме.

Опасные и вредные производственные факторы классифицированы ГОСТ 12.0.003-74. По природе действия они подразделяются на физические, химические, биологические и психофизиологические. На предприятиях автомобильного транспорта существуют все группы факторов, кроме биологических.

Основным понятием охраны труда является гигиенический норматив условий труда.

Гигиенические нормативы условий труда (ПДУ, ПДК) – уровни вредных производственных факторов, которые при ежедневной (кроме выходных дней) работе, но не более 40 часов в неделю, не должны вызывать заболеваний или отклонений в состоянии здоровья, обнаруживаемых современными методами исследований в процессе работы или в отдаленные сроки жизни настоящего или последующего поколений.

Это понятие основа для гигиенического нормирования в охране труда.

На предприятиях автомобильного транспорта существуют и нормируются следующие факторы физической группы:

факторы, характеризующие микроклимат производственных помещений (пониженные и повышенные температуры, влажность и подвижность воздуха рабочей зоны);

факторы виброакустической группы (повышенные уровни вибрации, шума, инфразвука, ультразвука);

освещенность рабочей зоны и пульсация светового потока источников искусственного освещения;

повышенное значение напряжения в электрической цепи, замыкание которой может произойти через тело человека; повышенный уровень электромагнитных излучений.

Источниками химических опасных и вредных факторов являются отработавшие газы автомобильного транспорта и технологические процессы

на предприятиях автомобильного транспорта.

Нормируются также 16 показателей тяжести и 23 показателя напряженности трудового процесса (психофизиологические факторы).

Основные направления государственной политики в области охраны труда приведены в статье 210 Трудового Кодекса РФ.

Основные требования к организации и содержанию мероприятий в области охраны труда содержатся в действующих законодательных, нормативных и рекомендательных документах:

раздел X «Охрана Труда» Трудового кодекса РФ (Федеральный Закон от 30.12.2001 № 197-ФЗ, действующая редакция от 04.11.2014);

Федеральный закон от 24 июля 1998 г. № 125-ФЗ «Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» (с изменениями и дополнениями);

Федеральный закон «О техническом регулировании» от 27.12.2002 № 184-ФЗ (ред. от 23.06.2014 № 160-ФЗ);

Постановление Правительства РФ от 27 декабря 2010 г. № 1160 «Об утверждении Положения о разработке, утверждении и изменении нормативных правовых актов, содержащих государственные нормативные требования охраны труда»

Положение о Федеральной службе по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека (Роспотребнадзор), утв. Постановлением Правительства РФ от 30 июня 2004 г. № 322;

Положение о Федеральной службе по экологическому, технологическому и атомному надзору (Ростехнадзор), утв. Постановлением Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 401;

Приказ Минтруда РФ от 24.01.2014 № 33 н «Об утверждении Методики проведения специальной оценки условий труда, классификатора вредных и опасных факторов производственной среды и трудового процесса, формы отчета комиссии по проведению специальной оценки условий труда.

Перечень видов нормативных правовых актов, содержащие государственные нормативные требования охраны труда приведен в таблице:

Вид нормативного документа	Федеральный орган исполнительной власти, утверждающий документ
Межотраслевые правила по охране труда (ПОТ РМ), межотраслевые типовые инструкции по охране труда (ТИ РМ)	Минтруд РФ
Отраслевые правила по охране труда (ПОТ РО), типовые инструкции по охране труда (ТИ РО)	Федеральные органы исполнительной власти, ведомства
Правила безопасности (ПБ), правила устройства и безопасной эксплуатации (ПУБЭ), инструкции по безопасности (ИБ), руководство (Р), руководящий документ (РД), методические указания (МУ)	Органы надзора (Ростехнадзор)

Государственные стандарты ГОСТ Р 12. Системы стандартов безопасности труда (ССБТ) Со сквозной нумерацией (не системный) ГОСТ 52 993-2003.	Госстандарт Ростехрегулирование
Строительные нормы и правила (СНиП).	Госстрой, Минстрой
Санитарные правила (СП), гигиенические нормативы (ГН), санитарные нормы (СН), санитарные правила и нормы (СанПин), руководство (Р), руководящий документы (РД), методические указания (МУ)	Минздрав Санэпиднадзор Роспотребнадзор
Технический регламент	Федеральный закон, Указ президента, постановление Правительства

Перечислим основные документы, содержащие государственные нормативные требования охраны труда на автомобильном транспорте.

Обязанности работодателя по обеспечению безопасности условий и охраны труда приведены в статье 212 ТК РФ. Обязанности работника в области охраны труда приведены в статье 214 ТК РФ.

Постановление Минтруда РФ от 12.05.2003 № 28 «Об утверждении Межотраслевых правил по охране труда на автомобильном транспорте» (Зарегистрировано в Минюсте РФ 19.06.2003 № 4734) В соответствии с Общероссийским строительным каталогом настоящим Межотраслевым правилам присвоен шифр ПОТ РМ-027-2003;

Обучение по охране труда и проверка знаний требований охраны труда работников организаций проходит в соответствии с Порядком обучения, утв. Постановлением Минтруда РФ и Минобразования РФ от 13 января 2003 г. № 1/29.

Специальная оценка условий труда в соответствии с Федеральным законом «О специальной оценке условий труда от 28.12.2013 № 426 – ФЗ выполняется по методике, утвержденной приказом Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации (Минтруда России) от 24.01.2014 № 33 н.

Учет и расследование несчастных случаев на производстве выполняется в соответствии со статьями ТК РФ 227-231 ТК РФ, постановлением Минтруда и социального развития РФ от 24.10.2002 № 73 и приказом Министерства здравоохранения и социального развития РФ от 15.04.2005 № 275.

Учет и расследование профессиональных заболеваний выполняется в соответствии с положением, утвержденным Правительством РФ 15.12.2000 № 967 и Приказом Министерства здравоохранения РФ от 28.05.2001 № 176 в ред. от 15.08.2011.

7.4 Требования техники безопасности при эксплуатации газобаллонных автомобилей.

Извлечение из Руководства по организации эксплуатации газобаллонных автомобилей, работающих на сжиженном нефтяном газе РД

03112194-1094-03.

10.1 Общие требования.

К эксплуатации и техническому обслуживанию автомобилей на ГСН (газ сжиженный нефтяной) допускается персонал, прошедший специальное обучение и сдавший экзамен. После сдачи экзамена водитель получает удостоверение на право вождения газобаллонных автомобилей на ГСН, а слесари и механики - на право выполнения работ по техническому обслуживанию (ТО) и техническому ремонту (ТР) газовой аппаратуры. Обучение организуется администрацией предприятия-автовладельца.

Должностные лица, нарушающие указанные правила, несут ответственность независимо от того, привело ли это нарушение к аварии или несчастному случаю и могут быть привлечены к дисциплинарной, а также иной ответственности, предусмотренной действующим законодательством, в зависимости от характера нарушения и тяжести его последствий.

Обо всех авариях и несчастных случаях, связанных с использованием сжиженного нефтяного газа, а также сжатого воздуха администрация предприятия (автовладелец) обязаны немедленно сообщать местному органу Гостехнадзора РФ.

Расследование аварий и несчастных случаев должно проводиться в соответствии с Положением о расследовании и учете несчастных случаев.

На основе «Правил по технике безопасности на автомобильном транспорте» администрация предприятия должна разработать инструкцию по охране труда для каждой отдельной профессии (вида работы) с учетом специфики производства, оборудования и утвердить руководством данного предприятия по согласованию с профсоюзными организациями.

10.2. Требования техники безопасности для водителей газобаллонных автомобилей

К управлению газобаллонным автомобилем допускаются водители, прошедшие специальную подготовку и сдавшие экзамен по программе технического минимума в объеме 40 ч. Программа предусматривает доведение до обучаемых необходимых сведений и данных об устройстве газобаллонных автомобилей, правил по охране труда и технике безопасности.

Водитель обязан:

- перед выездом на линию произвести осмотр автомобиля с целью обнаружения возможных неисправностей и утечек газа, проверить крепления газовой аппаратуры и баллонов;
- при обнаружении утечки газа закрыть расходный и магистральный вентиль и откатить автомобиль в безопасное для людей место;
- при появлении запаха во время движения остановить автомобиль, устранить, если возможно, неисправность или сообщить о происшедшем на АТП;
- производить слив газа на специальной площадке при неработающем двигателе и отключенной бортовой электросети (масса); категорически запрещается сливать газ в помещениях, в непосредственной близости от места

стоянки автомобилей или вблизи от источников огня и места нахождения людей;

- обеспечить въезд и перемещение в помещении для ТО и ТР газового баллонного автомобиля только на бензине;

- пуск двигателя на ГСН после длительной стоянки (более 3-х суток) производить при открытом капоте;

- отогревать газовую аппаратуру в зимнее время только горячей водой, паром, горячим воздухом или с применением инфракрасных беспламенных горелок; применение открытого огня недопустимо;

- в случае пожара, на автомобиле выключить зажигание, закрыть расходный вентиль; тушить пожар огнетушителем, песком или струей распыленной воды; во избежание взрыва во время пожара газовой баллон следует интенсивно охлаждать холодной водой, не допуская повышения давления в нем; автомобиль должен быть, оборудован огнетушителем, кошмой и специнструментом.

Водитель не должен:

- эксплуатировать автомобиль, у которого истек срок очередного освидетельствования газового баллона;

- стоять около наполнительного шланга или баллонов во время наполнения баллонов газом, наклоняться к наполнительному вентилю, отсоединять наполнительный шланг, находящийся под давлением;

- подтягивать гайки или соединения, стучать металлическими предметами по аппаратуре и газопроводам, находящимися под давлением;

- производить какой - либо текущий ремонт или регулировку газовой системы питания на территории АГЗС или вблизи газозаправщика.

Запрещается:

- хранить автомобиль с неисправной газовой аппаратурой на открытых стоянках с газом в баллонах;

- переставлять и заменять баллон на автомобиле без разрешения лица, ответственного за эксплуатацию транспортного средства;

- оставлять автомобиль на длительную стоянку с открытым вентилем на баллоне;

Автомобиль должен быть оборудован огнетушителем, кошмой, специнструментом.

Приложение

N 7

к	техническому	регламенту
о	безопасности	колесных

транспортных средств

Требования к транспортным средствам, находящимся в эксплуатации
С изменениями и дополнениями от:

10 сентября 2010 г., 15 июля 2013 г.

1. Требования к тормозным системам

Информация об изменениях:

[Постановлением](#) Правительства РФ от 10 сентября 2010 г. N 706 в пункт 1.1 настоящего приложения внесены изменения

[См. текст пункта в предыдущей редакции](#)

1.1. Применяются требования [пунктов 2.1.13 - 2.1.33](#) Приложения N 5 к настоящему техническому регламенту.

2. Требования к рулевому управлению

2.1. Применяются требования [пункта 2.2](#) Приложения N 5 к настоящему техническому регламенту.

2.2. Максимальный поворот рулевого колеса должен ограничиваться только устройствами, предусмотренными конструкцией транспортного средства.

3. Требования к внешним световым приборам и светоотражающей маркировке

3.1. Применяются требования [пунктов 1.3.1 - 1.3.2, 1.3.13, 1.3.14.1 - 1.3.14.7, 1.3.19.1, 1.3.21.1 - 1.3.21.3, 1.3.25.1](#) Приложения N 5 к настоящему техническому регламенту.

3.2. Угол наклона плоскости ([рисунок 1](#)), содержащей левую (от транспортного средства) часть верхней светотеневой границы пучка ближнего света фар типов С, НС, DC, CR, HCR, DCR должен быть в пределах $\pm 0,5$ процента в вертикальном направлении от нормативного значения угла регулировки, указанного в эксплуатационной документации и (или) обозначенного на транспортном средстве. При отсутствии на транспортном средстве и в эксплуатационной документации данных о нормативном значении угла регулировки, фары типов С, НС, DC, CR, HCR, DCR должны быть отрегулированы в соответствии с указанными значениями угла α наклона светового пучка к горизонтальной плоскости на [рис. 1а](#) или [1б](#) и в [таблице 1](#). Нормативы угла регулировки заданы значениями угла α в зависимости от высоты Н установки [оптического центра](#) фары над плоскостью рабочей площадки для расстояния L от оптического центра фары до экрана, или расстоянием R по экрану от проекции оптического центра фары до световой границы пучка света и расстояниями L и Н.

3.3. Угловое отклонение в горизонтальном направлении точки пересечения левого горизонтального и правого наклонного участков светотеневой границы светового пучка фар типов С, НС, DC, CR, HCR, DCR от вертикальной плоскости, проходящей через ось отсчета, должно быть не более $\pm 0,5$ процента.

3.4. На транспортных средствах, фары которых снабжены корректирующим устройством, последнее при загрузке транспортного средства должно устанавливаться в положение, соответствующее загрузке.

3.5. Сила света каждой из фар в режиме "ближний свет", измеренная в направлении [оптической оси](#) фары и в направлении 52' вниз от левой части светотеневой границы, должна соответствовать значениям, указанным в [таблице 2](#).

Геометрические показатели расположения светотеневой границы пучка ближнего света фар на матовом экране в зависимости от высоты установки фар и расстояния до экрана

Таблица 1

Расстояние от оптического центра фары до плоскости рабочей площадки Н, мм	Номинальный угол наклона светового пучка фары в вертикальной плоскости альфа		Расстояние R от проекции оптического центра до светотеневой границы фары на экране, удаленном на 10 м, мм
	угл. мин.	процентов	
До 600	34	1,00	100
От 600 до 700	45	1,30	130
От 700 до 800	52	1,50	150
От 800 до 900	60	1,76	176
От 900 до 1000	69	2,00	200
От 1000 до 1200	75	2,20	220
От 1200 до 1500	100	2,90	290

Сила света фар в режиме "ближний свет"

Таблица 2

Тип фары	Сила света в направлении оптической оси фары, кд, не более	Сила света в направлении 52' вниз от левой части световой границы, кд, не менее
C; CR	800	1600*
HC; HCR; DC; DCR	950	2200*
* В случае несоответствия параметров, полученных при неработающем двигателе, проводят измерение при работающем двигателе.		

3.6. Проверку параметров, указанных в [таблице 2](#), проводят после регулировки положения светового пучка ближнего света в соответствии с [пунктом 3.2](#). При несоответствии параметров фары указанным в таблице 2 нормативам проводят повторную регулировку в пределах $\pm 0,5$ процента в

вертикальном направлении от номинального значения угла по [таблице 1](#) и повторное измерение силы света.

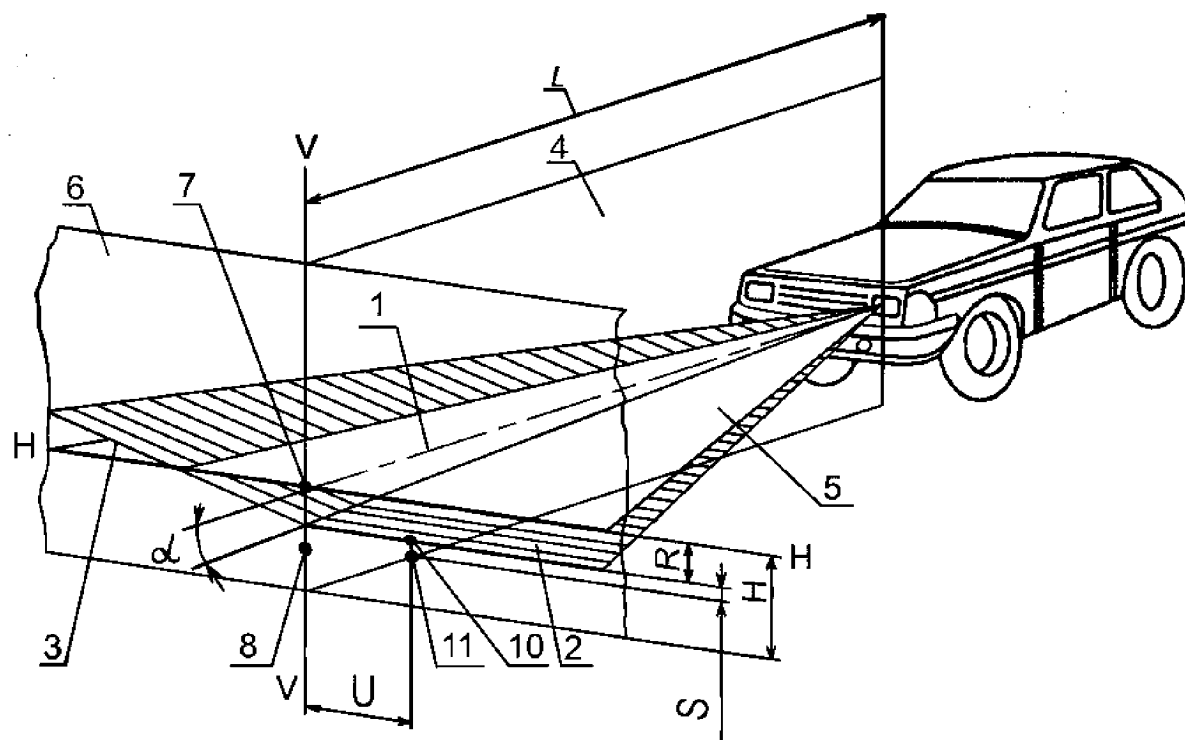
3.7. Фары типов R, HR, DR должны быть отрегулированы так, чтобы центр светового пучка совпадал с точкой пересечения оптической оси фары с экраном (точка 7 на [рисунках 1а](#) и [1б](#)).

3.8. Сила света всех фар типов R, HR, CR, HCR, DR, DCR, расположенных на одной стороне транспортного средства, в режиме "дальний свет" должна быть не менее 10000 кд, а суммарная величина силы света всех головных фар указанных типов не должна быть более 225000 кд.

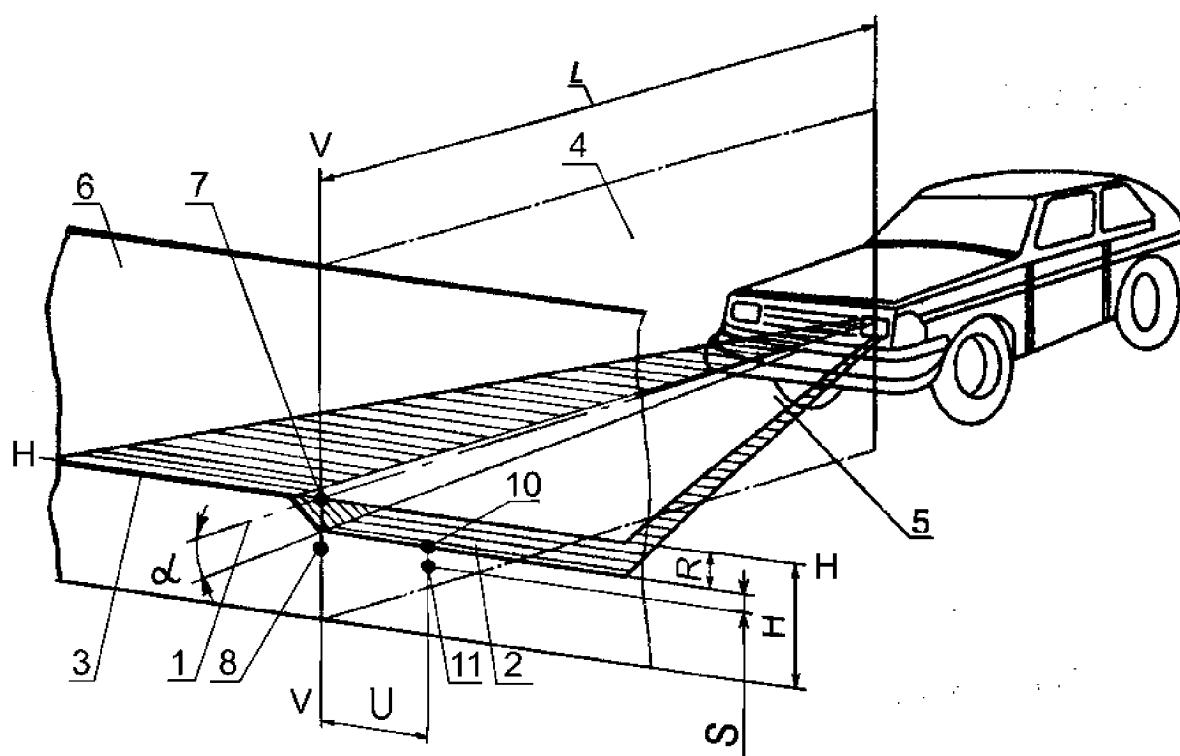
3.9. Силу света фар типов CR, HCR, DCR в режиме "дальний свет" измеряют в направлении оптической оси фары.

3.10. Силу света фар типов R, HR, DR измеряют в направлении оптической оси фары после проведения регулировки в соответствии с [пунктом 3.7](#).

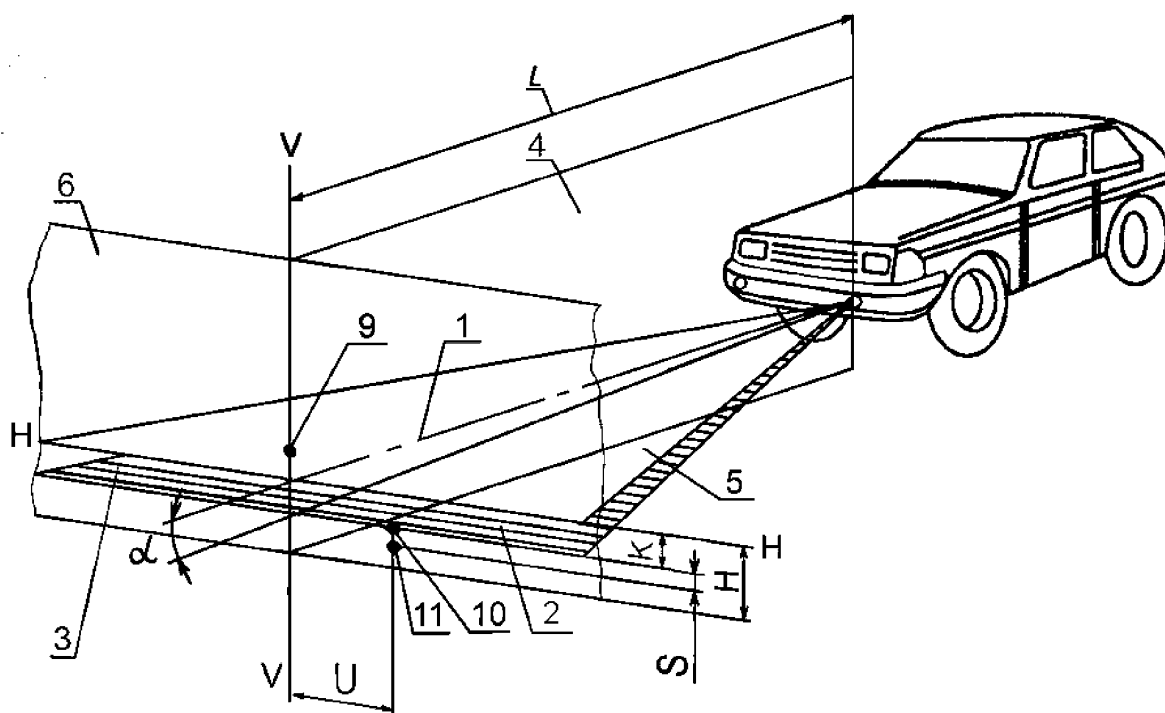
3.11. Противотуманные фары (тип В) должны быть отрегулированы так, чтобы плоскость, содержащая светотеневую границу пучка, была расположена, как указано на [рисунке 1](#), в и в [таблице 3](#). При этом светотеневая граница пучка противотуманной фары должна быть параллельна плоскости рабочей площадки, на которой установлено транспортное средство.



a



6



В

1 - ось отсчета; 2 - горизонтальная (левая) часть светотеневой границы;
 3 - наклонная (правая) часть светотеневой границы;
 4 - вертикальная плоскость, проходящая через ось отсчета; 5 - плоскость, параллельная плоскости рабочей площадки, на которой установлено транспортное средство;
 6 - плоскость матового экрана; α - угол наклона светового пучка к горизонтальной плоскости; L - расстояние от оптического центра фары до экрана; 7 - положение контрольной точки для измерения силы света в направлении оси отсчета светового прибора); 8 - положение контрольной точки для измерения силы света в режиме "ближний свет" в направлении линии, расположенной в одной вертикальной плоскости с оптической осью прибора для проверки и регулировки фар, и направленной под углом $52'$ ниже горизонтальной части светотеневой границы светового пучка ближнего света;
 9 - положение контрольной точки для измерения силы света противотуманных фар в направлении 3° вверх; 10, 11 - координаты точек для измерения положения светотеневой границы в вертикальной плоскости; R - расстояние по экрану от проекции оптического центра фары до положения горизонтальной (левой) части светотеневой границы; K - расстояние по экрану от проекции оптического центра фары до положения светотеневой границы пучка света противотуманной фары;
 H - расстояние от проекции оптического центра фары до плоскости рабочей площадки;
 U, S - координаты точек измерения положения светотеневой границы в горизонтальной и вертикальной плоскостях соответственно
 (значения $U \leq 600$ мм; $S = 174,5$ мм)

Рис. 1. Схема расположения транспортного средства на посту проверки света фар, форма светотеневой границы и размещение контрольных точек на экране:

- а) для режима "ближний свет" с наклонным правым участком светотеневой границы;
- б) для режима "ближний свет" с ломаным правым участком светотеневой границы;
- в) для противотуманных фар

Параметры регулировки противотуманных фар

Таблица 3

Расстояние от оптического центра фары до плоскости рабочей площадки Н, мм	Номинальный угол наклона светового пучка фары в вертикальной плоскости альфа, не менее		Расстояние R от проекции оптического центра фары до светотеневой границы на экране, удаленном на 10 м, мм
	угл. мин.	процентов	
до 800 включительно	34	1,0	200
свыше 800	52	1,5	400

3.12. Сила света противотуманных фар, измеренная в вертикальной плоскости, проходящей через ось отсчета, должна быть не более 625 кд в направлении 3° вверх от положения светотеневой границы. При несоответствии силы света указанной выше величине проводят повторную регулировку не ниже минус 0,5 процента в вертикальном направлении от номинального значения угла по [таблице 3](#) и измерение силы света.

Информация об изменениях:

[Постановлением](#) Правительства РФ от 10 сентября 2010 г. N 706 в пункт 3.13 настоящего приложения внесены изменения

[См. текст пункта в предыдущей редакции](#)

3.13. Изменение мест расположения и демонтаж предусмотренных эксплуатационной документацией транспортного средства фар, сигнальных фонарей, световозвращателей и контурной маркировки не допускается.

Данное требование не препятствует установке световых приборов в целях устранения несоответствия требованиям настоящего технического регламента.

3.14. На транспортных средствах, снятых с производства, допускается замена внешних световых приборов на используемые на транспортных средствах других типов.

4. Требования к стеклоочистителям и стеклоомывателям

4.1. Применяются требования [пунктов 2.4.5](#) и [2.4.7](#) Приложения N 5 к настоящему техническому регламенту.

4.2. Стеклоочистители и стеклоомыватели должны быть работоспособны.

5. Требования к шинам и колесам

Информация об изменениях:

[Постановлением](#) Правительства РФ от 10 сентября 2010 г. N 706 в пункт 5.1 настоящего приложения внесены изменения

[См. текст пункта в предыдущей редакции](#)

5.1. Транспортные средства должны быть укомплектованы шинами в соответствии с требованиями изготовителя согласно эксплуатационной документации изготовителя транспортных средств.

Информация об изменениях:

[Постановлением](#) Правительства РФ от 15 июля 2013 г. N 588 пункт 5.2 настоящего приложения изложен в новой редакции, [вступающей в силу](#) с 1 января 2015 г.

[См. текст пункта в предыдущей редакции](#)

5.2. Шина считается непригодной к эксплуатации

5.2.1. При появлении одного индикатора износа (выступа по дну канавки беговой дорожки, предназначенного для визуального определения степени его износа, глубина которого соответствует минимально допустимой глубине рисунка протектора шин).

5.2.2. При остаточной глубине рисунка протектора шин (при отсутствии индикаторов износа) не более:

для транспортных средств категорий L - 0,8 мм;

для транспортных средств категорий N2, N3, O3, O4 - 1 мм;

для транспортных средств категорий M1, N1, O1, O2 - 1,6 мм;

для транспортных средств категорий M2, M3 - 2 мм.

5.2.3. При остаточной глубине рисунка протектора зимних шин, предназначенных для эксплуатации на обледеневшем или заснеженном дорожном покрытии, маркированных знаком в виде горной вершины с тремя пиками и снежинки внутри нее ([см. рисунок 5.1](#)), а также маркированных знаками "M+S", "M&S", "M S", во время эксплуатации на указанном покрытии - не более 4 мм.

Рисунок 5.1. Маркировка, наносимая на зимнюю шину



"Рисунок 5.1. Маркировка, наносимая на зимнюю шину"

5.2.4. При наличии местных повреждений шин (пробои, сквозные, несквозные и прочие порезы), которые обнажают корд, а также расслоений в каркасе, брекере, борте (вздутия), местного отслоения протектора, боковины и герметизирующего слоя."

5.3. Применение восстановленных шин

5.3.1. На транспортных средствах категории M_1 , а также транспортных средствах категорий M_2 и M_3 классов А и I допускается применение шин, восстановленных по классу I, а на их задних осях, кроме того, восстановленных по классам II и Д.

5.3.2. На передней оси магистральных тягачей с бескапотной компоновкой категорий N_2 и N_3 и транспортных средств категорий M_2 и M_3 классов В, II и III применение восстановленных шин не допускается.

5.3.3. На средних и задней осях транспортных средств категорий M_2 и M_3 классов В, II и III допускается применение шин, восстановленных по классу I.

5.3.4. На всех осях транспортных средств категории N, за исключением указанных в [пункте 5.3.2](#), а также транспортных средств категории О, допускается применение шин, восстановленных по классам I и II, а на их задних осях, кроме того, еще и по классам Д и III.

5.3.5. На задней оси транспортных средств категории M, средних и задней осях транспортных средств категории N, на любых осях транспортных средств категории О допускается применение шин с отремонтированными местными повреждениями и рисунком протектора, углубленным методом нарезки.

Примечание: Определение классов восстановления шин в соответствии с утвержденными [Правилами](#) эксплуатации автомобильных шин.

Информация об изменениях:

Постановлением Правительства РФ от 10 сентября 2010 г. N 706 настоящее приложение дополнено пунктом 5.3.6

5.3.6. На транспортных средствах могут применяться восстановленные шины, соответствующие Правилам ЕЭК ООН N 108 и 109 по производствувосстановленным шинам.

6. Требования к двигателю и его системам

6.1. Исключен.

Информация об изменениях:

См. текст пункта 6.1

Информация об изменениях:

Постановлением Правительства РФ от 10 сентября 2010 г. N 706 в пункт 6.2 настоящего приложения внесены изменения

См. текст пункта в предыдущей редакции

6.2. Для транспортных средств с бензиновыми двигателями и газобаллонных:

6.2.1. Предельно допустимое содержание оксида углерода (CO) и углеводородов (C_nH_m) в отработавших газах транспортного средства с бензиновыми двигателями, а также газобаллонных, выпущенных в обращение после вступления в силу настоящего технического регламента, в режиме холостого хода на минимальной и повышенной частотах вращения коленчатого вала двигателя должно быть в пределах данных, установленных изготовителем, и не должно превышать значений, указанных в таблице 4.

Таблица 4

Категории и комплектация транспортных средств	Частота вращения коленчатого вала двигателя	CO, объемная доля, процентов	C_nH_m , объемная доля, млн(-1)
М и N, изготовленные до 1 октября 1986 г.	минимальная	4,5	-
М_1 и N_1, не оснащенные системами нейтрализации отработавших газов	минимальная	3,5	1200
	повышенная	2,0	600
М_2, М_3, N_2 и N_3, не оснащенные системами нейтрализации отработавших газов	минимальная	3,5	2500
	повышенная	2,0	1000
М_1 и N_1, оснащенные двухкомпонентными системами	минимальная	1,0	400
	повышенная	0,6	200

нейтрализации отработавших газов			
М_2, М_3, N_2 и N_3, оснащенные двухкомпонентными системами нейтрализации отработавших газов	минимальная	1,0	600
	повышенная	0,6	300
М_1 и N_1, оснащенные трехкомпонентными системами нейтрализации отработавших газов	минимальная	0,5	100
	повышенная	0,3	100
М_2, М_3, N_2 и N_3, оснащенные трехкомпонентными системами нейтрализации отработавших газов	минимальная	0,5	200
	повышенная	0,3	200

Примечание: Если невозможно установить тип системы нейтрализации, применяются требования к двухкомпонентной системе нейтрализации.

6.2.2. Требования пункта 6.2.1 должны выполняться при частоте вращения коленчатого вала двигателя, установленной изготовителем, а при отсутствии таких данных:

6.2.2.1. Не превышающей минимальной частоты вращения:

1100 мин^{-1} для транспортных средств категорий M_1 и N_1 ;

900 мин^{-1} для транспортных средств категорий M_2 , M_3 , N_2 и N_3 ;

6.2.2.2. Не ниже повышенной частоты вращения:

2500 мин^{-1} для транспортных средств категорий M_1 и N_1 , не оснащенных системами нейтрализации отработавших газов;

2000 мин^{-1} для транспортных средств категорий M_1 и N_1 , оснащенных системами нейтрализации отработавших газов и для всех транспортных средств категорий M_2 , M_3 , N_2 и N_3 .

6.2.3. В условиях, установленных в пункте 6.2.2, значение коэффициента избытка воздуха у транспортных средств, оснащенных трехкомпонентными системами нейтрализации отработавших газов при минимальной и повышенной частоте вращения коленчатого вала двигателя должно быть в пределах данных, установленных изготовителем, а при отсутствии таких данных должно находиться в пределах от 0,97 до 1,03.

6.2.4. Предельно допустимое содержание оксида углерода (CO) и углеводородов (C_nH_m) в отработавших газах газобаллонных транспортных средств в режиме холостого хода на минимальной и повышенной частотах вращения коленчатого вала двигателя не должно превышать значений, указанных в таблице 5.

Таблица 5

Дата изготовления транспортного средства	Частота вращения коленчатого вала двигателя	CO, объемная доля, процентов по видам моторного топлива	C_nH_m , объемная доля, млн(-1) для двигателей с рабочим объемом, дм3 и по видам моторного топлива
--	---	---	--

		СНГ	КПГ	До 3 включит.		Свыше 3	
				СНГ	КПГ	СНГ	КПГ
до 1 июля 2000 г.	минимальная	3,0	3,0	1000	800	2200	2000
	повышенная	2,0	2,0	600	500	900	850
после 1 июля 2000 г.	минимальная	3,0	2,0	1000	700	2200	1800
	повышенная	2,0	1,5	600	400	900	750

Примечание: СНГ - сжиженный нефтяной газ;

КПГ - компримированный природный газ.

6.2.5. При проведении проверки соответствия требованиям пункта 6.2.4 значение частоты вращения коленчатого вала двигателя устанавливается изготовителем, а при отсутствии таких данных:

минимальная частота вращения - $800 \pm 50 \text{ мин}^{-1}$;

повышенная частота вращения - $3000 \pm 10 \text{ мин}^{-1}$.

6.3. Предельно допустимый уровень дымности отработавших газов транспортных средств с дизелями в режиме свободного ускорения не должен превышать значение коэффициента поглощения света, указанного в документах, удостоверяющих соответствие транспортного средства Правилам ЕЭК ООН N 24-03, или на знаке официального утверждения, нанесенном на двигатель или транспортное средство, или установленных изготовителем, а при отсутствии выше указанных сведений - не должен превышать:

$2,5 \text{ м}^{-1}$ для двигателей без наддува;

$3,0 \text{ м}^{-1}$ для двигателей с наддувом.

6.4. При проведении проверки соответствия требованиям пунктов 6.2 и 6.3 пробег транспортного средства должен быть не менее 3000 км. При меньшем пробеге проверка не проводится.

Информация об изменениях:

Постановлением Правительства РФ от 10 сентября 2010 г. N 706 в пункт 6.5 настоящего приложения внесены изменения

См. текст пункта в предыдущей редакции

6.5. Подтекания и каплепадение топлива в системе питания бензиновых и дизельных двигателей не допускаются.

6.6. Запорные устройства топливных баков и устройства перекрытия топлива должны быть работоспособны. Крышки топливных баков должны фиксироваться в закрытом положении, повреждения уплотняющих элементов крышек не допускаются.

6.7. Система питания транспортных средств, предназначенная для работы на компримированном природном газе, сжиженном природном газе и сжиженном углеводородном газе, должна быть герметична. У транспортных средств, оснащенных такой системой питания, на наружной поверхности газовых баллонов должны быть нанесены их паспортные данные, в том числе

дата действующего последующего освидетельствования. Не допускается использование газовых баллонов с истекшим сроком периодического их освидетельствования. Такая топливная система, ее размещение и установка должны соответствовать Правилам ЕЭК ООН N 66, 67, 107, 110 и 115.

6.8. В отношении внешнего шума транспортных средств применяются требования [пункта 4.2](#) Приложения N 5 к настоящему техническому регламенту.

7. Требования к прочим элементам конструкции

7.1. В отношении зеркал заднего вида применяются требования [пункта 2.5.1](#) Приложения N 5 к настоящему техническому регламенту.

7.2. Не допускается наличие дополнительных предметов или покрытий, ограничивающих обзорность с места водителя (за исключением зеркал заднего вида, деталей стеклоочистителей, наружных и нанесенных или встроенных в стекла радиоантенн, нагревательных элементов устройств размораживания и осушения ветрового стекла).

В верхней части ветрового стекла допускается крепление полосы прозрачной цветной пленки шириной не более 140 мм, а на транспортных средствах категорий M_3 , N_2 , N_3 - шириной, не превышающей минимального расстояния между верхним краем ветрового стекла и верхней границей зоны его очистки стеклоочистителем.

На боковых и задних окнах транспортных средств категории M_3 класса III допускается наличие занавесок.

7.3. В отношении светопропускания стекол, в том числе покрытых прозрачными цветными пленками, применяются требования [пункта 3.5.2](#) Приложения N 5 к настоящему техническому регламенту.

7.4. Наличие трещин на ветровых стеклах транспортных средств в зоне очистки стеклоочистителем половины стекла, расположенной со стороны водителя, не допускается.

7.5. Замки дверей кузова или кабины, запоры бортов грузовой платформы, запоры горловин цистерн, механизмы регулировки и фиксирующие устройства сидений водителя и пассажиров, устройство обогрева и обдува ветрового стекла, предусмотренное изготовителем транспортного средства противоугонное устройство, аварийный выключатель дверей и сигнал требования остановки на автобусе, аварийные выходы автобуса и устройства приведения их в действие, приборы внутреннего освещения салона автобуса, привод управления дверями и сигнализация их работы должны быть работоспособны.

7.6. Замки боковых навесных дверей транспортного средства должны фиксироваться в двух положениях запираения: промежуточном и окончательном.

7.7. Транспортное средство должно быть укомплектовано звуковым сигнальным прибором в рабочем состоянии. Звуковой сигнальный прибор должен при приведении в действие органа его управления издавать

непрерывный и монотонный звук, акустический спектр которого не должен претерпевать значительных изменений.

7.8. Аварийные выходы в автобусах должны быть обозначены и иметь таблички по правилам их использования. Должен быть обеспечен свободный доступ к аварийным выходам.

7.9. Средства измерения скорости (спидометры) и пройденного пути должны быть работоспособны. Спидометры и одометры должны быть работоспособны. Тахографы должны быть работоспособны, метрологически проверены в установленном порядке и опломбированы.

7.10. Ослабление затяжки болтовых соединений и разрушения деталей подвески и карданной передачи транспортного средства не допускаются.

7.11. Рычаг регулятора уровня пола (кузова) транспортного средства с пневмоподвеской в снаряженном состоянии должен находиться в положении, предписанном изготовителем в эксплуатационной документации. Давление на контрольном выводе регулятора уровня пола транспортного средства с пневматической подвеской, изготовленного после 1 января 1997 г., должно соответствовать указанному в табличке изготовителя.

7.12. На транспортных средствах категорий N_2 , N_3 , O_3 и O_4 должны быть установлены задние и боковые защитные устройства. В отношении задних и боковых защитных устройств применяются требования [пунктов 3.8.1 - 3.8.4](#) и [3.8.7 - 3.8.9](#) Приложения N 5 к настоящему техническому регламенту.

7.13. Деформации вследствие повреждений или изменения конструкции передних и задних бамперов транспортных средств категорий M и N, при которых радиус кривизны выступающих наружу частей бампера (за исключением деталей, изготовленных из неметаллических эластичных материалов) менее 5 мм, не допускаются.

7.14. Видимые разрушения, короткие замыкания и следы пробоя изоляции электрических проводов не допускаются.

7.15. Замок седельно-сцепного устройства седельных автомобилей-тягачей должен после сцепки закрываться автоматически. Ручная и автоматическая блокировки седельно-сцепного устройства должны предотвращать самопроизвольное расцепление тягача и полуприцепа. Деформации, разрывы, трещины и другие видимые повреждения сцепного шкворня, гнезда шкворня, опорной плиты, тягового крюка, шара тягово-сцепного устройства, трещины, разрушения, в том числе местные, или отсутствие деталей сцепных устройств и их крепления не допускаются.

7.16. Одноосные прицепы (за исключением роспусков) и прицепы, не оборудованные рабочей тормозной системой, должны быть оборудованы предохранительными приспособлениями (цепями, тросами), которые должны быть работоспособны. Длина предохранительных цепей (тросов) должна предотвращать контакт сцепной петли дышла с дорожной поверхностью и при этом обеспечивать управление прицепом в случае обрыва (поломки) тягово-сцепного устройства. Предохранительные цепи (тросы) не должны

крепиться к деталям тягово-сцепного устройства или деталям его крепления.

7.17. Прицепы (за исключением одноосных и роспусков) должны быть оборудованы устройством, поддерживающим сцепную петлю дышла в положении, облегчающем сцепку и расцепку с тяговым автомобилем. Деформации сцепной петли или дышла прицепа, грубо нарушающие положение их относительно продольной центральной плоскости симметрии прицепа, разрывы, трещины и другие видимые повреждения сцепной петли или дышла прицепа, не допускаются.

7.18. Продольный люфт в безззорных тягово-сцепных устройствах с тяговой вилкой для сцепленного с прицепом тягача не допускается.

7.19. Тягово-сцепные устройства легковых автомобилей должны обеспечивать безззорную сцепку сухарей замкового устройства с шаром. Самопроизвольная расцепка не допускается.

7.20. Передние буксирные устройства транспортного средства (за исключением прицепов и полуприцепов), оборудованных этими устройствами, должны быть работоспособны.

7.21. Требования к размерным характеристикам сцепных устройств

7.21.1. Диаметр сцепного шкворня сцепных устройств полуприцепов технически допустимой максимальной массой до 40 т должен быть в пределах от номинального, равного 50,9 мм, до предельно допустимого, составляющего 48,3 мм, а наибольший внутренний диаметр рабочих поверхностей захватов сцепного устройства - от 50,8 мм до 55 мм соответственно.

7.21.2. Диаметр сцепного шкворня сцепных устройств с клиновым замком полуприцепов с технически допустимой максимальной массой до 55 т должен быть в пределах от номинального, равного 50 мм, до предельно допустимого, составляющего 49 мм, а полуприцепов с технически допустимой максимальной массой более 55 т - в пределах от номинального, равного 89,1 мм, до предельно допустимого, составляющего 86,6 мм.

7.21.3. Диаметр зева тягового крюка тягово-сцепной системы "крюк-петля" грузовых автомобилей-тягачей, измеренный в продольной плоскости должен быть в пределах от минимального, составляющего 48,0 мм, до предельно допустимого, равного 53,0 мм, а наименьший диаметр сечения прутка сцепной петли - 43,9 мм, до 36 мм соответственно.

7.21.4. Диаметр шкворня типоразмера 40 мм безззорных тягово-сцепных устройств с тяговой вилкой тягового автомобиля должен быть в пределах от номинального, составляющего 40 мм, до минимально допустимого, равного 36,2 мм, а диаметр шкворня типоразмера 50 мм в пределах от номинального, составляющего 50 мм, до минимально допустимого, равного 47,2 мм. Диаметр сменной вставки типоразмера 40 мм дышла прицепа должен быть в пределах от номинального, составляющего 40 мм, до предельно допустимого, равного 41,6 мм, а сменной вставки типоразмера 50 мм - в пределах от номинального, составляющего 50 мм, до предельно допустимого, равного 51,6 мм.

7.21.5. Диаметр шара тягово-сцепного устройства легковых

автомобилей должен быть в пределах от номинального, равного 50,0 мм, до минимально допустимого, составляющего 49,6 мм.

7.22. Исключен.

Информация об изменениях:

См. текст [пункта 7.22](#)

7.23. Транспортные средства должны быть оснащены ремнями безопасности. В отношении ремней безопасности применяются требования [пунктов 3.2.2](#) и [3.2.13](#) Приложения N 5 к настоящему техническому регламенту. Требования пункта 3.2.2 Приложения N 5 применяются с 1 января 2012 г.

7.24. Установка подушек безопасности, не предусмотренных эксплуатационной документацией транспортного средства, не допускается.

7.25. Транспортные средства должны быть укомплектованы знаком аварийной остановки, выполненным в соответствии с [Правилами](#) ЕЭК ООН N 27, медицинской аптечкой, а транспортные средства категории M_3 классов II и III - тремя аптечками. Медицинские аптечки должны быть укомплектованы пригодными для использования препаратами.

7.26. Транспортные средства категорий M_3 , N_2 , N_3 должны быть укомплектованы не менее чем двумя противооткатными упорами.

7.27. Транспортные средства категорий M_1 и N должны быть оснащены не менее чем одним порошковым или хладоновым огнетушителем емкостью не менее 2 л, а транспортные средства категорий M_2 и M_3 - двумя, один из которых должен размещаться в кабине водителя, а второй - в пассажирском салоне (кузове). Огнетушители должны быть опломбированы, и на них должен быть указан срок окончания использования, который на момент проверки не должен быть завершен.

7.28. Поручни в автобусах, запасное колесо, аккумуляторные батареи, сиденья, а также огнетушители и медицинская аптечка на транспортных средствах, оборудованных приспособлениями для их крепления, должны быть надежно закреплены в местах, предусмотренных конструкцией транспортного средства.

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

7.30. Высота подголовника от подушки сиденья в свободном (несжатом) состоянии на транспортных средствах, изготовленных после 1 января 1999 г. и оборудованных нерегулируемыми по высоте подголовниками, должна быть не менее 800 мм, высота регулируемого подголовника в среднем положении должна быть 800+5 мм.

Для транспортных средств, изготовленных до 1 января 1999 г., допускается уменьшение указанного значения до 750+5 мм.

Информация об изменениях:

[Постановлением](#) Правительства РФ от 10 сентября 2010 г. N 706 в пункт 7.31 настоящего приложения внесены изменения

[См. текст пункта в предыдущей редакции](#)

7.31. Транспортные средства категорий N_2 (технически допустимой максимальной массой свыше 7,5 т), N_3 , O_3 и O_4 должны быть оборудованы надколесными грязезащитными устройствами. Ширина этих устройств должна быть не менее ширины применяемых шин.

7.32. Вертикальная статическая нагрузка на тяговое устройство автомобиля от сцепной петли одноосного прицепа (прицепа-ропуски) в снаряженном состоянии не должна быть более 490 Н.

При вертикальной статической нагрузке от сцепной петли прицепа более 490 Н передняя опорная стойка должна быть оборудована механизмом подъема-опускания, обеспечивающим установку сцепной петли в положение сцепки (расцепки) прицепа с тягачом.

7.33. Держатель запасного колеса, лебедка и механизм подъема-опускания запасного колеса должны быть работоспособны. Храповое устройство лебедки должно четко фиксировать барабан с крепежным канатом.

7.34. Механизмы подъема и опускания опор и фиксаторы транспортного положения опор, предназначенные для предотвращения их самопроизвольного опускания при движении транспортного средства, должны быть работоспособны.

7.35. Каплепадение, повторяющееся с интервалом более 20 капель в минуту, масел и рабочих жидкостей из двигателя, коробки передач, бортовых редукторов, заднего моста, сцепления, аккумуляторной батареи, систем охлаждения и кондиционирования воздуха и дополнительно устанавливаемых на транспортных средствах гидравлических устройств не допускается.

7.36. Оборудование транспортных средств оперативных служб специальными световыми и (или) звуковыми сигнальными приборами, нанесение окраски по специальным цветографическим схемам должно соответствовать требованиям [Приложения N 6](#) к настоящему техническому регламенту и без соответствующего разрешения не допускается.

7.37. Требования к маркировке транспортных средств

7.37.1. Маркировка, нанесенная на транспортное средство, должна соответствовать указанной в документах на это транспортное средство.

7.37.2. В отношении обеспечения возможности идентификации транспортных средств по государственным регистрационным знакам применяются требования [пункта 6](#) Приложения N 8 к настоящему

техническому регламенту.

Требования
к маркировке и обеспечению возможности идентификации транспортных
средств

1. Требования к маркировке транспортных средств (шасси)
посредством идентификационных номеров

1.1. На каждое транспортное средство изготовителем должен быть нанесен идентификационный номер, который является уникальным в течение, по крайней мере, 30 лет.

1.2. Содержание идентификационного номера транспортного средства.

1.2.1. Идентификационный номер содержит 17 знаков, в качестве которых могут быть арабские цифры от 0 до 9 и буквы латинского алфавита, за исключением букв I, O и Q.

1.2.2. На первых трех позициях идентификационного номера должен быть приведен международный идентификационный код изготовителя. Учет и контроль присвоения международного идентификационного кода изготовителя находится в компетенции Международной организации по стандартизации*.

Присвоение международных идентификационных кодов изготовителям осуществляется компетентным органом страны, на территории которой изготовитель зарегистрирован как юридическое лицо.

Если изготовитель выпускает менее 500 транспортных средств в год, на 3-й позиции идентификационного номера используется цифра 9. В этом случае 12-й, 13-й и 14-й знаки идентификационного номера также присваиваются компетентным органом страны, на территории которой изготовитель зарегистрирован как юридическое лицо.

1.2.3. Позиции идентификационного номера с 4-й по 9-ю включительно используются для кодирования основных признаков транспортного средства. Выбор знаков для кодирования и их последовательность определяется изготовителем.

Информация об изменениях:

[Постановлением](#) Правительства РФ от 10 сентября 2010 г. N 706 в пункт 1.2.4 настоящего приложения внесены изменения

[См. текст пункта в предыдущей редакции](#)

1.2.4. На 10-й позиции идентификационного номера изготовитель может указать по своему усмотрению год выпуска или [модельный год](#)

транспортного средства. Коды для обозначения года выпуска или модельного года должны присваиваться в соответствии с [таблицей 1](#).

1.2.5. На 11-й позиции идентификационного номера изготовитель может указать код сборочного завода.

1.2.6. Позиции идентификационного номера с 12-й по 17-ю включительно используются изготовителем для простановки серийного номера конкретного транспортного средства с учетом требований [абзаца 3 пункта 1.2.2](#) настоящего приложения.

1.2.7. Позиции идентификационного номера с 15-й по 17-ю включительно заполняются только арабскими цифрами.

Коды для обозначения года выпуска ([модельного года](#))

Таблица 1

Год выпуска (модельный год)	Код года выпуска (модельного года)	Год выпуска (модельный год)	Код года выпуска (модельного года)	Год выпуска (модельный год)	Код года выпуска (модельного года)	Год выпуска (модельный год)	Код года выпуска (модельного года)
2001	1	2011	B	2021	M	2031	1
2002	2	2012	C	2022	N	2032	2
2003	3	2013	D	2023	P	2033	3
2004	4	2014	E	2024	R	2034	4
2005	5	2015	F	2025	S	2035	5
2006	6	2016	G	2026	T	2036	6
2007	7	2017	H	2027	V	2037	7
2008	8	2018	J	2028	W	2038	8
2009	9	2019	K	2029	X	2039	9
2010	A	2020	L	2030	Y	2040	A

1.3. Формирование идентификационного номера транспортного средства в особых случаях.

1.3.1. Изготовитель, являющийся юридическим лицом, образованным в соответствии с [законодательством](#) Российской Федерации, использующий для производства транспортных средств покупные шасси или базовые транспортные средства иного изготовителя, формирует и наносит на такие транспортные средства новый идентификационный номер, отличный от идентификационного номера покупных шасси. Ранее присвоенный идентификационный номер шасси (базового транспортного средства) должен быть сохранен на транспортном средстве.

1.3.2. На изготовленные в Российской Федерации транспортные средства, являющиеся результатом индивидуального технического творчества, изготовитель наносит идентификационный номер транспортного средства, который присваивается каждому транспортному средству

компетентным органом Российской Федерации.

При этом идентификационный номер такого транспортного средства формируется с учетом следующих требований:

- на первых трех позициях должен быть приведен единый для всех изготовителей транспортных средств, являющихся результатом индивидуального технического творчества, международный идентификационный код изготовителя - X99 (латинская буква - X, арабская цифра - 9, арабская цифра - 9);

- на 4-й, 5-й и 6-й позициях приводятся латинские буквы - R, U, S (RUS);

- на 7-й, 8-й и 9-й позициях приводится арабская цифра 0 (ноль);

- на 10-й позиции указывается код года изготовления транспортного средства по [таблице 1](#);

- позиции с 11-й по 17-ю для указания порядкового регистрационного номера, начиная с "0000001", по реестру компетентного органа Российской Федерации.

1.4. Нанесение изготовителем идентификационного номера на транспортное средство.

1.4.1. Идентификационный номер наносится в одном месте на раму или часть кузова, не являющуюся легкоъемной.

1.4.2. Идентификационный номер должен быть нанесен четко, способом, обеспечивающим его долговечность и исключаящим легкое изменение его знаков. Идентификационный номер наносится без пробелов между знаками.

1.4.3. Высота знаков идентификационного номера должна быть не менее 7 мм для транспортных средств категорий M, N, O и не менее 4 мм для транспортных средств категории L.

1.4.4. Допускается наносить идентификационный номер в одну или две строки.

В случае нанесения идентификационного номера в две строки знаки с 1-го по 9-й включительно располагаются на первой строке; знаки с 10-го по 17-й включительно располагаются на второй строке. В начале и в конце строк должен быть проставлен разделитель, который устанавливается изготовителем транспортных средств (например, знак "*").

1.4.5. Идентификационный номер, по возможности, должен наноситься с правой стороны, в передней части транспортного средства, в легкодоступном для считывания месте.

1.5. Указание идентификационного номера в документах на транспортное средство.

1.5.1. Идентификационный номер, указываемый в документах на транспортное средство, должен быть расположен в одной строке без пробелов и разделителей.

2. Требования к табличкам изготовителя транспортных средств, оценка соответствия которых проводится в форме одобрения типа

Информация об изменениях:

Постановлением Правительства РФ от 10 сентября 2010 г. N 706 в пункт 2.1 настоящего приложения внесены изменения

См. текст пункта в предыдущей редакции

2.1. При установке изготовителем на транспортном средстве (шасси) таблички изготовителя она должна быть размещена в удобном для считывания месте - части транспортного средства (шасси), не подлежащей замене в процессе эксплуатации, и не должна быть снимаемой без применения специального инструмента.

Табличка изготовителя должна быть прямоугольной формы с размерами, позволяющими поместить, в общем случае, следующую информацию на русском и (или) иностранном языке:

- 1) наименование изготовителя;
- 2) технически допустимая максимальная масса транспортного средства;
- 3) технически допустимая максимальная масса автопоезда, если транспортное средство может быть использовано для буксировки прицепа (полуприцепа);
- 4) технически допустимая максимальная осевая масса, приходящаяся на каждую из осей транспортного средства, начиная с передней оси;
- 5) технически допустимая максимальная масса, приходящаяся на седельно-сцепное устройство (полуприцеп) (при наличии);
- 6) номер "одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси);
- 7) исключен;

Информация об изменениях:

См. текст подпункта 7 пункта 2.1

- 8) идентификационный номер транспортного средства.

Если технически допустимая максимальная масса превышает соответствующую разрешенную максимальную массу, указываемую в соответствии с подпунктами 2), 3) и 4) настоящего пункта, то значения масс указываются в двух столбцах: разрешенная максимальная масса - в левом столбце; технически допустимая максимальная масса - в правом столбце.

Для транспортных средств категории L допускается указывать только информацию, содержащуюся в подпунктах 1 и 8.

2.2. Информация, содержащаяся в подпунктах 6 - 8 пункта 2.1, может, по выбору изготовителя, располагаться на дополнительной табличке (наклейке), расположенной ниже или сбоку от основной таблички.

2.3. Таблички, указанные в пунктах 2.1 и 2.2, могут быть выполнены в виде наклеек, которые должны разрушаться, при попытке снять их механическим путем.

2.4. Информация на табличке (табличках) изготовителя должна быть нанесена шрифтом размером не менее 4 мм для транспортных средств категорий М, N, О и не менее 3 мм для транспортных средств категории L,

четко и способом, исключаящим истирание.

2.5. В случае если информация на табличке изготовителя представлена на иностранном языке, ее перевод должен быть приведен в инструкции (руководстве) по эксплуатации.

3. Требования к маркировке компонентов транспортных средств, выпускаемых в обращение в качестве сменных (запасных) частей

3.1. Компоненты транспортных средств, выпускаемые в обращение в качестве сменных (запасных) частей, в своей маркировке должны содержать наименование или товарный знак изготовителя, а также, при наличии, информацию о специфических конструктивных характеристиках, влияющих на безопасность.

4. Маркировка знаком обращения на рынке

4.1. Знаком обращения 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.

4.2. При маркировании транспортных средств (шасси) знак обращения на рынке должен быть расположен на табличке изготовителя или на отдельной табличке (наклейке), упомянутой в [пункте 2.2](#) настоящего Приложения.

4.3. При маркировании компонентов знак обращения на рынке должен быть нанесен непосредственно на единицу продукции и/или ярлык, а также упаковку и сопроводительную техническую документацию. Знак обращения на рынке должен быть нанесен, по возможности, рядом с товарным знаком изготовителя.

4.4. Маркирование осуществляется любым удобным способом, обеспечивающим четкость изображения и исключаящим истирание.

4.5. Место расположения табличек (наклеек) указывается в одобрении типа транспортного средства (одобрении типа шасси).

5. [Исключен.](#)

Информация об изменениях:

См. текст [пункта 5](#)

6. Обеспечение возможности идентификации транспортных средств по государственным регистрационным знакам

6.1. На каждом транспортном средстве категорий М и N должны быть предусмотрены места установки одного переднего и одного заднего

государственного регистрационного знака установленных размеров.

На каждом транспортном средстве категорий L и O должны быть предусмотрены места установки одного заднего государственного регистрационного знака установленных размеров.

6.2. Место для установки государственного регистрационного знака должно представлять собой плоскую вертикальную поверхность и должно располагаться таким образом, чтобы исключалось загромождение государственного регистрационного знака элементами конструкции транспортного средства. При этом государственные регистрационные знаки не должны уменьшать углы переднего и заднего свесов транспортного средства, закрывать внешние световые и светосигнальные приборы, выступать за боковой габарит транспортного средства.

6.3. Передний государственный регистрационный знак, как правило, должен устанавливаться по оси симметрии транспортного средства. Допускается установка переднего государственного регистрационного знака слева от оси симметрии транспортного средства по направлению движения транспортного средства.

6.4. Место установки заднего государственного регистрационного знака должно обеспечивать выполнение следующих условий:

6.4.1. Государственный регистрационный знак должен устанавливаться по оси симметрии транспортного средства или слева от нее по направлению движения транспортного средства.

6.4.2. Государственный регистрационный знак должен устанавливаться перпендикулярно продольной плоскости симметрии транспортного средства $\pm 3^\circ$ и перпендикулярно опорной плоскости транспортного средства $\pm 5^\circ$.

Однако, если конструкция транспортного средства не позволяет установить государственный регистрационный знак перпендикулярно опорной плоскости транспортного средства, то для государственных регистрационных знаков, высота верхнего края которых от опорной поверхности не более 1200 мм, допускается увеличение отклонения от вертикальной плоскости до 30° , если поверхность, на которой устанавливается государственный регистрационный знак, обращена вверх и 15° , если эта поверхность обращена вниз.

6.4.3. Для находящегося в снаряженном состоянии транспортного средства высота от опорной плоскости нижнего края государственного регистрационного знака должна быть не менее 300 мм, а высота его верхнего края должна быть не более 1200 мм.

Однако, если конструкция транспортного средства не позволяет обеспечить указанную в первом абзаце настоящего пункта высоту расположения государственного регистрационного знака, допускается его размещение таким образом, чтобы высота его верхнего края была не более 2000 мм.

6.4.4. Государственный регистрационный знак должен быть видимым в пространстве, ограниченном четырьмя плоскостями, образующими углы видимости не менее: вверх - 15° , вниз - $0 \text{ } 15^\circ$, влево и вправо - 30° ([рисунок](#)

1).

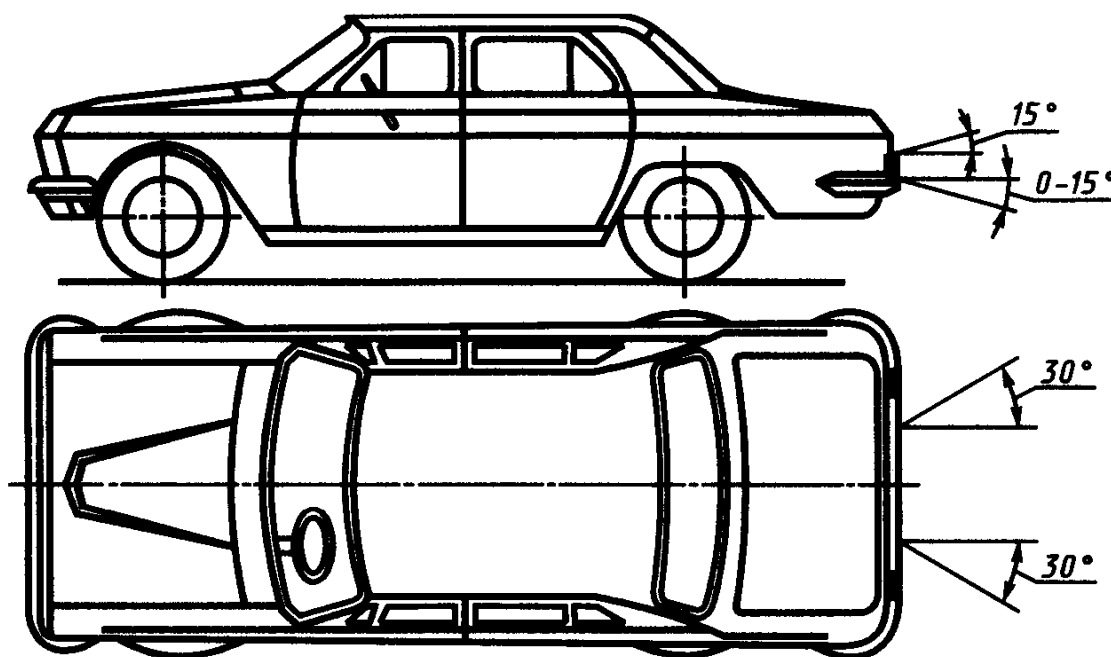


Рисунок 1. Углы видимости заднего государственного регистрационного знака

6.4.5. Должна обеспечиваться возможность прочтения заднего государственного регистрационного знака с расстояния не менее 20 м в темное время суток при условии его освещения штатными фонарями, предусмотренными конструкцией транспортного средства для этой цели.

Данное требование не распространяется на надписи "RUS" и "ТРАНЗИТ", а также на изображение государственного флага Российской Федерации.

6.5. Для крепления государственных регистрационных знаков должны применяться болты или винты с головками, имеющими цвет поля знака или светлые гальванические покрытия.

Также допускается крепление государственных регистрационных знаков с помощью рамок.

Болты, винты, рамки не должны загораживать имеющиеся на государственном регистрационном знаке буквы, цифры, окантовку, надпись "RUS", а также изображение государственного флага Российской Федерации.

Не допускается закрывать государственный регистрационный знак органическим стеклом или другими материалами.

Запрещается сверление на государственном регистрационном знаке дополнительных отверстий для его крепления на транспортном средстве или

в иных целях. В случае несовпадения координат посадочных отверстий государственного регистрационного знака с координатами посадочных отверстий транспортного средства, должны быть предусмотрены переходные конструктивные элементы, обеспечивающие выполнение [пунктов 6.2 - 6.4](#) настоящего приложения.

* В настоящее время возложен Международной организацией по стандартизации на международную общественную организацию - Общество Автомобильных инженеров (Society of Automotive Engineers), США - которое закрепляет отдельные опознавательные коды за различными регионами и странами.

Приложение N 9
к [техническому регламенту](#)
о безопасности колесных
транспортных средств

Перечень требований к типам компонентов транспортных средств

N п/п	Компоненты транспортного средства	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
1.	Двигатели с искровым зажиганием	5с	технической регламент "О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ", утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 12 октября 2005 г. N 609. Максимальный уровень шума двигателя должен быть не более: для автомобилей полной массой до 3,5 тонны включительно - 101 дБА; для автомобилей полной массой более 3,5 тонны - 92 дБА.
2.	Двигатели с воспламенением от сжатия	5с	технической регламент "О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ", утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 12 октября 2005 г. N 609. Максимальный уровень шума двигателя должен быть не более 96 дБА.
3.	Оборудование для питания двигателя газообразным топливом	4с, 5с	Правила ЕЭК ООН N 67, 110 и 115.
4.	Системы нейтрализации отработавших газов	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 103.
5.	Сменные системы выпуска отработавших газов двигателей, в т.ч. глушители и резонаторы	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 59 (транспортные средства категорий M ₁ , N ₁). Правила ЕЭК ООН N 92 (транспортные средства категории L).
6.	Топливные баки, заливные горловины и пробки топливных баков	2д, 1с	Правила ЕЭК ООН N 34 (транспортные средства категории M ₁). Правила ЕЭК ООН N 36 , 52 и 107 (транспортные средства категорий M ₂ и M ₃).
7.	Колодки с накладками в сборе для дисковых и	4с, 5с	Правила ЕЭК ООН N 90 Альтернативно:

	барабанных тормозов, фрикционные накладки для барабанных и дисковых тормозов		Правила ЕЭК ООН N 13 (транспортные средства категорий М_2, М_3, N_). Правила ЕЭК ООН N 13-Н (транспортные средства категорий М_1 и N_1). Правила ЕЭК ООН N 78 (транспортные средства категории L).
8.	Аппараты гидравлического тормозного привода	4с, 5с	Должны обеспечиваться: герметичность уплотнений при давлении не менее 20 МПа; прочность корпуса при давлении не менее 25 МПа; долговечность при циклическом нагружении 150000 циклов пульсирующим давлением от 0 до 7,0 МПа при температуре 70+-15°C. Вакуумные и гидровакуумные усилители, кроме того, должны обладать герметичностью и прочностью при разрежении в вакуумной камере 0,075+-0,005 МПа.
9.	Трубки и шланги гидравлических систем тормозного привода, сцепления и рулевого привода, элементы соединений трубопроводов и шлангов	3д, 2с, 3с	Должны обеспечиваться: герметичность и прочность трубок и шлангов в сборе с элементами соединений; долговечность при циклическом нагружении 150000 циклов пульсирующим давлением; стойкость к воздействию солей, масел, аккумуляторной кислоты, спиртов - для труб и витых шлангов из материала на основе полиамидов 11 и 12.
10.	Тормозные механизмы в сборе	2с, 3с	Должно обеспечиваться замедление в соответствии с Правилами ЕЭК ООН N 13 и 13-Н. При стендовых испытаниях тормозной механизм должен выдерживать не менее 500 последовательных торможений с начальной скорости, соответствующей требованиям Правил ЕЭК ООН N 13 (пункт 2.1.1 Приложения N 4) при обеспечении замедления в соответствии с требованиями Правил ЕЭК ООН N 13 и 13-Н для соответствующей категории транспортных средств.
11.	Детали и узлы механических приводов тормозной системы	2с, 3с	При стендовых испытаниях детали и узлы механических приводов тормозной системы должны без разрушений и остаточных деформаций выдерживать нагрузку, в три раза большую максимальной, возникающей при их

			работе в приводе.
12.	Диски и барабаны тормозные	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 90; Правила ЕЭК ООН N 13 (транспортные средства категорий M ₂ , M ₃ , N ₁); Правила ЕЭК ООН N 13-Н (транспортные средства категорий M ₁ и N ₁); Правила ЕЭК ООН N 78 (транспортные средства категории L).
13.	Аппараты пневматического тормозного привода	2с, 3с	Должны обеспечиваться: герметичность уплотнений при давлении 0,8 МПа; долговечность при циклическом нагружении.
14.	Камеры тормозные пневматические, цилиндры тормозные пневматические	2с, 3с	Должны обеспечиваться: максимально возможное усилие на штоке камеры (цилиндра) для данной размерности эффективной площади диафрагмы (поршня) при давлении в приводе 0,6 МПа; герметичность уплотнений при давлении 0,8 МПа; долговечность при циклическом нагружении не менее 1х10 ⁶ циклов; температурная стойкость.
15.	Компрессоры	2с, 3с	Должны обеспечиваться: показатели производительности, потребляемой мощности, герметичности и выброса моторных масел в пневмосистему.
16.	Узлы и детали рулевого управления транспортных средств	2с, 3с	Должны обеспечиваться: надежное соединение и отсутствие вредных контактов между деталями при их установке на транспортные средства; соответствие транспортных средств требованиям Правил ЕЭК ООН N 79; возможность регулирования механического люфта в рулевом механизме; передача нагрузки в 2,5 раза превышающей расчетную максимальную; сохранение работоспособности рулевого управления при отказе усилителя; отсутствие трещин в месте изгиба рулевых тяг при их изгибе на угол 90°; трение в промежуточных опорах рулевого привода не более: 0,3 даН-м для транспортных средств категорий M ₁ и N ₁ ; 0,7 даН для транспортных средств категорий M ₂ , M ₃ , N ₂ и N ₃ ;

			отсутствие не обусловленного функциональными требованиями люфта в подвижных соединениях; подача жидкости насосами рулевых гидроусилителей при давлении 0,5 от максимального, чтобы обеспечивалась скорость поворота рулевого колеса 1,5 с(-1) для транспортного средства с нагрузкой до 1,2 т на управляемую ось и 1 с(-1) для транспортного средства с большей нагрузкой; работоспособность в условиях окружающей среды, защита от проникновения пыли и влаги, электрическая прочность изоляции для электроусилителей рулевых; соответствие Правилам ЕЭК ООН N 12 для колес рулевых и травмобезопасных рулевых колонок.
17.	Рули мотоциклетного типа	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 60.
18.	Шарниры шаровые подвески и рулевого управления и их элементы	3д, 3с	Должны обеспечиваться: прочность шаровых шарниров; геометрические размеры шарового пальца шарнира; присоединительные и габаритные размеры шарнира; для шарового пальца: ударная вязкость; твердость поверхностного слоя; сила вырыва шарового пальца из корпуса шарнира; сила выдавливания в сторону завальцовки, если шарнир завальцован или закрыт заглушкой со стопорным кольцом; остаточная деформация вкладыша при нагружении его осевой силой (только для шаровых шарниров с полимерными вкладышами). Углы качания шаровых пальцев рулевых шарниров должны обеспечивать беспрепятственный поворот управляемых колес при прогибе подвески в пределах рабочего хода. Углы качания шаровых пальцев подвески должны обеспечивать беспрепятственный прогиб подвески в пределах ее полного хода вне зависимости от поворота колес. Шаровые шарниры не должны иметь люфта.

19.	Колеса	4с, 5с	Правила ЕЭК ООН N 124. Профиль обода должен соответствовать международным стандартам ETRTO. На колесе должна быть нанесена маркировка.
20.	Шины пневматические для легковых автомобилей и их прицепов	4с, 5с	Правила ЕЭК ООН N 30 и 117.
21.	Шины пневматические для грузовых автомобилей, автобусов и их прицепов	4с, 5с	Правила ЕЭК ООН N 54 и 117.
22.	Шины пневматические для мотоциклов и мопедов	4с, 5с	Правила ЕЭК ООН N 75.
23.	Шины пневматические запасных колес для временного использования	2д, 1с	Правила ЕЭК ООН N 64.
24.	Восстановленные пневматические шины для автомобилей и их прицепов	4с, 5с	Правила ЕЭК ООН N 108 или 109 в зависимости от типа шины.
25.	Сцепные устройства	4с, 5с	Правила ЕЭК ООН N 55.
26.	Гидравлические опрокидывающие механизмы автосамосвалов	3д, 2с, 3с	Пункт 3.1 Приложения 6 к настоящему техническому регламенту.
27.	Гидравлические механизмы опрокидывания кабин транспортных средств	3д, 2с, 3с	В конструкции должны быть предусмотрены: устройства, надежно фиксирующие кабину в поднятом положении; переход центра масс кабины через мертвую точку при полном откидывании кабины; надежная автоматическая фиксация кабины в транспортном положении. Усилие на рукоятке насоса не должно превышать 25 даН.
28.	Рукава гидроусилителя рулевого управления и опрокидывателя платформы автосамосвала	3д, 2с, 3с	Должны обеспечиваться: работоспособность в интервале температур окружающего воздуха от минус 50 градусов Цельсия до плюс 100 градусов Цельсия и в течение 48 часов при температуре до минус 60°С для районов с холодным климатом; подача масла при его температуре от минус 50 градусов Цельсия до плюс 130 градусов Цельсия и давлении от 4,4 МПа до 9,0 МПа (с учетом типа рукава); изменение наружного диаметра рукава

			при изгибе при минимально допустимом радиусе изгиба не более 10 процентов фактического наружного диаметра рукава до изгиба; прочность связи резиновых слоев рукава с оплеткой не менее 13,0 Н/см; устойчивость к длительному воздействию прямого солнечного света и атмосферного озона; температурный предел хрупкости резины не выше минус 50 градусов Цельсия; герметичность; прочность при приложении нагрузки; устойчивость к термическому старению; устойчивость к длительному воздействию рабочих сред; минимальные допустимые радиуса изгиба в рабочем положении; прочностные показатели резин, применяемых для изготовления рукавов. На каждом рукаве по всей длине должна быть нанесена цветной, устойчивой к рабочим средам и атмосферным осадкам краской маркировочная полоска: белая - для рукавов с оплеткой из комбинированных нитей; красная - с оплеткой из хлопчатобумажных нитей; желтая - с металлической оплеткой.
			Текст маркировочной полосы должен содержать данные: внутренний диаметр рукава; максимальное рабочее давление; дата изготовления и номер партии; наименование или товарный знак изготовителя.
29.	Бамперы, дуги защитные	3д, 1с	Правила ЕЭК ООН N 26, 42 и 61.
30.	Задние и боковые защитные устройства грузовых автомобилей и прицепов	4с, 5с	Правила ЕЭК ООН N 58 и 73.
31.	Сиденья автомобилей	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 17 (транспортные средства категорий M ₁ , N ₁). Правила ЕЭК ООН N 80 (транспортные средства категорий M ₂ , M ₃).
32.	Подголовники сидений	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 25.
33.	Ремни безопасности	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 16.
34.	Подушки безопасности	4с, 5с	Правила ЕЭК ООН N 114.
35.	Удерживающие устройства для детей	4с, 5с	Правила ЕЭК ООН N 44.

36.	Стекла безопасные	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 43.
37.	Зеркала заднего вида	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 46 (транспортные средства категорий M, N, L_6, L_7). Правила ЕЭК ООН N 81 (транспортные средства категорий L_1- L_5).
38.	Стеклоочистители и запасные части к ним	2д, 1с	Пункт 8 Приложения 3 к настоящему техническому регламенту. Должна обеспечиваться степень защиты электродвигателей и моторедукторов от проникновения посторонних тел и воды и электрическая прочность изоляции. Резиновая лента должна обеспечивать: устойчивость к стеклоомывающей жидкости; устойчивость к старению; механическую прочность; работоспособность щетки в температурном интервале от минус 45°C до 85°C. В процессе работы щеток резина не должна окрашивать или механически повреждать поверхность стекла в зоне контакта.
39.	Фароочистители и запасные части к ним	2д, 1с	Правила ЕЭК ООН N 45. Должна обеспечиваться степень защиты электродвигателей и моторедукторов от проникновения посторонних тел и воды и электрическая прочность изоляции.
40.	Фары автомобильные ближнего и дальнего света	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 1 , 8, 20, 112 (в зависимости от типа фар).
41.	Лампы накаливания для фар и фонарей	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 37.
42.	Световозвращающие приспособления (световозвращатели)	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 3.
43.	Фонари освещения заднего регистрационного знака	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 4.
44.	Указатели поворота	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 6.
45.	Габаритные и контурные огни, сигналы торможения	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 7.
46.	Противотуманные фары	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 19.
47.	Устройства освещения и световой сигнализации мотоциклов и квадрициклов	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 50.
48.	Фонари заднего хода транспортных средств	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 23.
49.	Галогенные лампы-фары HSB	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 31.

50.	Задние противотуманные огни	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 38.
51.	Фары для мопедов	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 56.
52.	Фары для мотоциклов	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 57.
53.	Предупреждающие огни	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 65.
54.	Фары для мотоциклов с галогенными лампами HS	2с, 3с	Правил ЕЭК ООН N 72.
55.	Фары ближнего и дальнего света для мопедов	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 76.
56.	Стояночные огни	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 77.
57.	Фары для мопедов с галогенными лампами HS_2	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 82.
58.	Дневные ходовые огни	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 87.
59.	Боковые габаритные огни	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 91.
60.	Фары с газоразрядными источниками света	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 98.
61.	Газоразрядные источники света	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 99.
62.	Звуковые сигнальные приборы	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 28.
63.	Спидометры, их датчики и комбинации приборов, включающие спидометры	2с, 3с	Должны обеспечиваться: точность измерения в соответствии с Правилами ЕЭК ООН N 39; вибро- и ударопрочность; защита от проникновения пыли и влаги.
64.	Устройства ограничения скорости	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 89.
65.	Тахографы	2с, 3с	Должны обеспечиваться: показания: скорости движения, пройденного пути, текущего времени, сигнала о превышении заданной скорости, сигнала о нарушениях в работе тахографа; регистрация: скорости движения, пройденного пути, времени управления транспортным средством, времени нахождения на рабочем месте и времени других работ, времени перерывов в работе и отдыха, случаев доступа к данным регистрации, перерывов в электропитании длительностью более 100 миллисекунд, перерывов в подаче импульсов от датчика движения.
66.	Системы сигнализации, противоугонные и охранные устройства для транспортных средств	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 18, 97 и 116 (транспортные средства категорий M_1, N_1). Правила ЕЭК ООН N 62 (транспортные средства категорий L_1 - L_5).

67.	Задние опознавательные знаки тихоходных транспортных средств	2д, 1с	Правила ЕЭК ООН N 69.
68.	Задние опознавательные знаки транспортных средств большой длины и грузоподъемности	2д, 1с	Правила ЕЭК ООН N 70.
69.	Светоотражающая маркировка для транспортных средств большой длины и грузоподъемности	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 104.
70.	Предупреждающие треугольники (знаки аварийной остановки)	2д, 1с	Правила ЕЭК ООН N 27
71.	Аккумуляторные стартерные батареи	3д, 1с	Должны обеспечиваться: предотвращение вытекания электролита при наклоне батареи на угол 45°; герметичность при пониженном и повышенном давлении; маркировка, информирующая о конструктивных параметрах батареи; устойчивость к восприятию установленного прерывистого разряда; наличие переносного устройства.
72.	Жгуты проводов	2д, 1с	Должны обеспечиваться: вибростойкость; стойкость к воздействию топлива и масел.
73.	Высоковольтные провода системы зажигания	2с, 3с	Должны обеспечиваться: способность передачи импульсов высокого напряжения в существующих условиях работы; усилие соединения с выводами катушки зажигания и распределителя; электрическая прочность изоляции.
74.	Указатели и датчики аварийных состояний	2д, 1с	Должны обеспечиваться: работоспособность в условиях окружающей среды; электрическая прочность изоляции; защита от проникновения пыли и влаги.
75.	Турбокомпрессоры	2д, 1с	Должно обеспечиваться сохранение работоспособности после двухчасовых испытаний при повышенных частотах, превышающих на 10 процентов максимальную заявленную частоту вращения и температуре газа перед турбиной, превышающей на 25 градусов Цельсия максимальную заявленную температуру.
76.	Детали цилиндропоршневой	2д, 5д, 1с	Должен обеспечиваться ресурс работы до капитального ремонта двигателя.

	группы, газораспределительного механизма, коленчатые валы, вкладыши подшипников, шатуны		
77.	Системы впрыска топлива двигателей с искровым зажиганием и их элементы	3д, 5д, 2с	Технической регламент "О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ", утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 12 октября 2005 г. N 609.
78.	Воздухоочистители	2д, 5д, 2с, 3с	Должны обеспечиваться: герметичность в местах соединений, уплотнений; аэродинамическое сопротивление не более 4,0 кПа; средний коэффициент пропуска пыли не более 1 процента.
79.	Фильтры масляные и их сменные элементы	2д, 5д, 2с, 3с	Должны обеспечиваться: герметичность в местах соединений, уплотнений при давлении масла, превышающем номинальное рабочее давление в системе смазки двигателя в 2 раза; исключение утечки и возгорания моторного масла; начальное гидравлическое сопротивление фильтров и фильтрующих элементов не более 0,03 МПа; эффективность очистки масла от загрязняющих примесей не менее 25 процентов.
80.	Фильтры очистки топлива дизелей, и их сменные элементы	2д, 5д, 2с, 3с	Должны обеспечиваться: герметичность в местах соединений; исключение утечки и возгорания топлива; эффективность очистки топлива от загрязняющих примесей не менее 70 процентов.
81.	Фильтры очистки топлива двигателей с искровым зажиганием и их сменные элементы	2д, 5д, 2с, 3с	Должны обеспечиваться: герметичность в местах соединений, уплотнений при давлении воздуха, превышающем рабочее давление в системе питания двигателя в 2 раза; исключение утечки и возгорания топлива; начальное гидравлическое сопротивление фильтров и фильтрующих элементов не более 2,45

			кПа; эффективность очистки топлива от загрязняющих примесей не менее 40 процентов.
82.	Топливные насосы высокого давления, форсунки и распылители форсунок	Зд, 2с, 3с	Должна обеспечиваться герметичность в местах соединений, уплотнений. Распыленное из форсунок топливо при визуальном наблюдении должно быть туманообразным, без сплошных струек и легко различимых сгущений. Для штифтовых распылителей допускается видимость стержня струи топлива.
83.	Теплообменники	Зд, 2с	Должны обеспечиваться: герметичность радиаторов систем охлаждения двигателя и отопления салона при воздействии внутреннего статического давления 0,15 МПа; тепловая и гидравлическая эффективность теплообменников систем охлаждения наддувочного воздуха не ниже 0,85 и 0,96 соответственно; эффективность термостатов; герметичность теплообменников систем охлаждения наддувочного воздуха при воздействии внутреннего статического давления, превышающего давление наддува двигателя на 0,05 МПа; герметичность теплообменников систем смазки при воздействии внутреннего статического давления, превышающего номинальное рабочее давление в системе смазки двигателя в три раза; сохранение герметичности и работоспособности после проведения испытаний на стойкость к внешним воздействиям: к циклическому изменению внутреннего давления; к внешнему вибрационному воздействию; к циклическому тепловому воздействию; к внешнему статическому воздействию (кручению); к коррозионному воздействию; к низкотемпературному воздействию.
84.	Насосы жидкостных систем охлаждения	Зд, 2с, 3с	Должны обеспечиваться: герметичность в местах соединений, уплотнений; функциональные показатели.
85.	Сцепления и их части	Зд, 5д, 2с	Должны обеспечиваться: коэффициенты запаса сцепления;

			максимальный удельный дисбаланс ведущего и ведомого дисков сцепления; максимальное торцевое биение ведомых дисков сцеплений; отклонение от соосности осей валов агрегатов, соединяемых сцеплением.
86.	Карданные передачи, приводные валы, шарниры неравных и равных угловых скоростей	3д, 5д, 3с	Должны обеспечиваться: удельный дисбаланс карданного вала; критическая частота вращения карданного вала; предельные углы в карданных шарнирах; отсутствие остаточных деформаций и разрушений при воздействии максимальных крутящих моментов в элементах карданных передач.
87.	Мосты ведущие с дифференциалом в сборе	3д, 5д, 1с	Должны обеспечиваться: восприятие действующих нагрузок без разрушения элементов передач и картера моста (запас прочности); отсутствие недопустимых деформаций картера моста.
88.	Упругие элементы подвески	3д, 1с	Характеристики упругих элементов подвески должны обеспечивать выполнение требований к устойчивости и управляемости транспортного средства. Должны обеспечиваться: работоспособность при максимальных динамических нагрузках; стабильность характеристик упругих элементов подвески; отсутствие вредных контактов в пределах полного хода подвески; герметичность и устойчивость пневматических упругих элементов.
89.	Демпфирующие элементы подвески	3д, 3с	Характеристики демпфирующих элементов подвески должны обеспечивать выполнение требований к устойчивости и управляемости транспортного средства. Ход штока должен обеспечивать полный ход подвески. Должны обеспечиваться: демпфирующие характеристики; температурные характеристики; герметичность; работа без стуков и заеданий.
90.	Элементы направляющего аппарата подвески	2с, 3с	Упругость резинометаллических шарниров и прочность их связи с металлическим каркасом должны обеспечивать выполнение требований к

			устойчивости и управляемости транспортного средства. Должны обеспечиваться: надежность крепления упругих и демпфирующих элементов; и отсутствие вредных контактов в пределах полного хода подвески;
91.	Колпаки (в т. ч. декоративные) ступиц. Элементы крепления колес. Грузы балансировочные колес.	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 26 и 61. Должны обеспечиваться: точность центрирования колес сохранение момента затяжки крепежных соединений в процессе эксплуатации транспортного средства; надежность и возможность простого контроля состояния крепления.
92.	Изделия системы зажигания для двигателей с искровым зажиганием	2с, 3с	Должны обеспечиваться: бесперебойное искрообразование; электромагнитная совместимость; работоспособность в условиях окружающей среды; вибро- и ударопрочность; работоспособность при изменении напряжения; электрическая прочность изоляции.
93.	Свечи зажигания искровые, свечи накаливания	3д, 1с	Должны обеспечиваться: для свечей зажигания искровых: бесперебойность искрообразования при заданном давлении газа; прочность при приложении механических нагрузок; термическая прочность; электрическое сопротивление; для свечей накаливания: температурная характеристика; электрическое сопротивление; вибростойкость; способность выдерживать электрические перегрузки.
94.	Генераторы электрические, выпрямительные блоки, электродвигатели	3д, 1с	Должны обеспечиваться: работоспособность в условиях окружающей среды; работоспособность при изменении напряжения; электромагнитная совместимость; вибро- и ударопрочность; защита от проникновения пыли и влаги; электрическая прочность изоляции.
95.	Стартеры, приводы и реле стартеров	3д, 1с	Должны обеспечиваться: вибро- и ударопрочность; защита от проникновения пыли и влаги; электрическая прочность изоляции.
96.	Коммутационная,	3д, 1с	Должны обеспечиваться:

	защитная и установочная аппаратура цепей электрооборудования		работоспособность в условиях окружающей среды; защита от проникновения пыли и влаги; электрическая прочность изоляции; механическая прочность; усилие отрыва.
97.	Декоративные детали, решетки, козырьки и ободки фар	2д, 1с	Правила ЕЭК ООН N 26 и 61.
98.	Ручки, дверные петли, наружные кнопки открывания дверей и багажников	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 11, 26 и 61.
99.	Замки дверей	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 11.
100.	Детали защитные резиновые и резинометаллические	3д, 5д, 3с	Должны обеспечиваться: герметичность внутренних полостей подвижных и неподвижных элементов; отсутствие отрицательного воздействия атмосферных и дорожных факторов на уплотняемые компоненты; устойчивость к длительному воздействию прямого солнечного света и атмосферного озона; устойчивость к термическому старению; устойчивость к длительному воздействию рабочих сред; для резинометаллических деталей прочность связи резины с металлом арматуры не менее 2,5 МПа. Металлическая арматура, применяемая для наружных частей защитных колпачков, чехлов и манжет, должна быть защищена антикоррозионным покрытием.
101.	Уплотнители головок блока цилиндров, коллекторов, газобаллонной аппаратуры, уплотнительные кольца и материалы для них	2д, 1с	Должна обеспечиваться герметичность стыков соединяемых деталей.
102.	Подшипниковые узлы муфт выключения сцепления и ступиц колес	3д, 1с	Должны обеспечиваться: эффективность уплотнения; герметичность для подшипников закрытого типа; минимальный осевой люфт.
103.	Воздушно-жидкостные отопители; интегральные охладители, отопители-охладители; распределительные	3д, 3с	Должны обеспечиваться: прочность и герметичность; регулирование температуры теплоносителя и воздуха с возможностью подачи как смешанного нагретого и охлажденного воздуха, так и

	устройства для подачи воздуха; холодильные компрессионные или других типов установки		раздельной их подачи; коэффициент очистки воздушных фильтров для очистки подогреваемого воздуха от пыли и твердых частиц не более 1 процента при перепаде давления не более 1кПа. Компрессор или холодильный блок другого типа должны выдерживать вибрационные нагрузки в вертикальном направлении с ускорением 5g при частоте колебаний 55 Гц. При падении давления до 0 Па или возрастании до 2,5 МПа компрессор должен автоматически отключаться. Расположение и тепловая мощность теплообменника не должна влиять на температурный режим двигателя транспортного средства. Не допускается в составе кондиционеров, а также холодильного оборудования, применяемых на транспортных средствах, наличие озоноразрушающих веществ и материалов, перечень которых утвержден Правительством Российской Федерации.
104.	Независимые воздушные и жидкостные подогреватели-отопители автоматического действия, в том числе подогреватели предпусковые	3д, 4с	Правила ЕЭК ООН N 122. Должна обеспечиваться пожарная безопасность.
105.	Домкраты гидравлические, рычажные	3д, 2с, 3с	Должны обеспечиваться: 3-кратный запас прочности по давлению и устойчивости; надежная фиксация головки плунжера относительно мест для установки домкрата на транспортном средстве.
106.	Цепи, натяжные устройства цепей и их части	2д, 1с	Цепи и натяжные устройства должны без разрушения и остаточных деформаций выдерживать нагрузку не менее 1600 даН.
107.	Ремни для двигателей транспортных средств	3д, 5д, 3с	Должны обеспечиваться: работоспособность в условиях окружающей среды; эластичность; разрывная прочность; прочность связи при расслаивании; устойчивость к длительному

			воздействию прямого солнечного света и атмосферного озона; устойчивость к термическому старению; устойчивость к усталостному старению. Ремни должны иметь индивидуальную маркировку, информирующую об основных конструкционных параметрах и варианте исполнения.
108.	Диафрагмы и мембраны резинотканевые тарельчатые для транспортных средств	2д, 1с	Должны обеспечиваться: работоспособность в условиях окружающей среды; отсутствие поверхностных дефектов, определяемых органолептически, и искажений формы в свободном состоянии; прочность связи резины с тканью не менее 2,5 кН/м; твердость; разрывная прочность; эластичность; морозостойкость; устойчивость к длительному воздействию прямого солнечного света и атмосферного озона; устойчивость к термическому старению; устойчивость к усталостному старению.
109.	Шлемы защитные для водителей и пассажиров мотоциклов и мопедов	2с, 3с	Правила ЕЭК ООН N 22.

Примечания:

1. В столбце "Форма и схема подтверждения соответствия" "Д" означает декларирование соответствия, "С" означает сертификацию, цифра обозначает номер схемы подтверждения соответствия. Схемы подтверждения соответствия и рекомендации по их выбору приведены в [Приложении N 19](#) к настоящему техническому регламенту.

2. Для подтверждения соответствия партий продукции, для которой предусмотрены формы подтверждения соответствия "Д" и "С", следует применять схемы соответственно 4д и 6с.

3. В случае применения для целей подтверждения соответствия требованиям настоящего технического регламента иных документов, кроме национальных стандартов, включенных в перечень, утверждаемый национальным органом по стандартизации, Техническим секретариатом проводится экспертиза документов, использованных для целей подтверждения соответствия. Если по результатам экспертизы будет установлено, что было подтверждено соответствие уровню требований, ниже

установленного национальными стандартами, включенными в утвержденный национальным органом по стандартизации перечень, то заявитель обязан представить доказательства того, что тип компонента также соответствует требованиям национальных стандартов, включенных в указанный перечень.

4. Подтверждение соответствия компонентов не проводится в случае их поставки на сборочное производство транспортных средств.