

Проект

ПРИНЯТЫ
Решением Коллегии
Евразийской экономической комиссии
от «___» _____ 201__ г. № ____

Изменения, которые вносятся в Решение Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877

1. В абзаце первом пункта 3.2 после слов «количественной квоты» дополнить словами «, но не позднее 1 января 2022 года».

2. Дополнить пунктом 3.2.6 в следующей редакции:

«3.2.6. Сертификаты соответствия в отношении устройств и систем вызова экстренных оперативных служб и их установки на транспортные средства, выданные до вступления в силу настоящих изменений к техническому регламенту, сохраняют действие до истечения указанного в них срока.».

3. Дополнить пунктом 3.5 в следующей редакции:

«3.5. Допускается по решению государства - члена Таможенного союза оформление документов, удостоверяющих соответствие требованиям Технического регламента, в электронном виде.».

4. Дополнить пункт 5.4 абзацем в следующей редакции:

«В срок до 31 декабря 2021 года разработать и представить в Комиссию для утверждения Положение о комплексной системе электронного документооборота при проведении работ по оценке соответствия колесных транспортных средств и Правила заполнения форм одобрений типа транспортного средства, одобрений типа шасси, уведомлений об отмене документа, удостоверяющего соответствие Техническому регламенту, свидетельств о безопасности конструкции транспортного средства, свидетельств о соответствии транспортного средства с внесенными в конструкцию изменениями требований безопасности, деклараций о соответствии,

сертификатов соответствия и сообщений об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту, оформляемых в электронной форме, содержащие, в том числе, требования к структуре регистрационных номеров указанных документов.».

Проект

ПРИНЯТЫ
Решением Совета
Евразийской экономической комиссии
от «__» _____ 201__ г. № ____

**Изменения [№ 3],
которые вносятся в технический регламент Таможенного союза
«О безопасности колесных транспортных средств»**

1. По всему тексту технического регламента и приложений к нему:

1) словосочетание «Таможенный союз» заменить словосочетанием «Евразийский экономический союз»;

2) словосочетание «Комиссия Таможенного союза» заменить словосочетанием «Евразийская экономическая комиссия»;

3) словосочетание «единая таможенная территория Таможенного союза» заменить словосочетанием «территория Евразийского экономического союза»;

4) обозначение единиц измерения «Н·м», «даН·м», «А·ч» соответственно изменить на «Н·м», «даН·м», «А·ч»;

5) словосочетание «Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров)» заменить словосочетанием «Единый реестр органов по оценке соответствия»;

6) словосочетание «система менеджмента качества» заменить аббревиатурой «СМК»;

7) словосочетания «сертификат системы менеджмента качества», «сертификат соответствия системы менеджмента качества» заменить словосочетанием «сертификат СМК»;

8) слова «декларация», «декларирование», «сертификат» заменить соответственно словосочетаниями «декларация о соответствии», «декларирование соответствия», «сертификат соответствия»;

9) словосочетания «единый знак обращения продукции на рынке», «единый знак обращения продукции на рынке государств-членов Таможенного союза» заменить словосочетаниями «единый знак обращения продукции на рынке Евразийского экономического союза»;

10) словосочетания «анализ производства» и «анализ состояния производства» заменить словосочетанием «анализ условий производства».

2. В Предисловии:

1) абзац первый исключить;

2) абзац третий изложить в следующей редакции:

«Требования настоящего технического регламента гармонизированы с требованиями Правил Организации Объединенных Наций (Правил ООН), принимаемых на основании "Соглашения о принятии согласованных технических правил Организации Объединенных Наций для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих правил Организации Объединенных Наций", заключенного в Женеве 20 марта 1958 г. (далее - Соглашение 1958 года), Предписаний, принимаемых на основании "Соглашения о введении Глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах", заключенного в Женеве 25 июня 1998 г. (далее - Соглашение 1998 года) и Предписаний ООН, принимаемых на основании "Соглашения о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров", заключенного в Вене 13 ноября 1997 г. (далее - Соглашение 1997 года).»;

3) текст «требования к типам выпускаемых в обращение транспортных средств (шасси)» заменить текстом «требования, предъявляемые при проведении оценки соответствия в форме одобрения типа»;

4) абзац девятый («габаритные и весовые ограничения, действующие в отношении транспортных средств») исключить;

5) абзац тринадцатый изложить в следующей редакции: «требования к компонентам транспортных средств».

3. В пункте 3:

1) в подпункте 4 слово «режимы» заменить словом «процедуры»;

2) подпункт 5 после слов «проживающих за рубежом» дополнить словами «, а также членами их семей (родители, дети, супруг (супруга), состоящий (состоящая) в зарегистрированном браке)»;

3) после подпункта 8 дополнить абзацем в следующей редакции: «Государства-члены Евразийского экономического союза могут устанавливать требования, действующие на национальном уровне, к транспортным средствам, указанным в подпунктах 2 и 3 настоящего пункта».

4. В пункте 6:

1) абзац первый изложить в следующей редакции:

«Для целей настоящего технического регламента используются понятия, предусмотренные Протоколом о техническом регулировании в рамках Евразийского экономического союза (приложение № 9 к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г.), а также термины, которые означают следующее:»

2) абзац пятнадцатый (определение термина «внесение изменений в конструкцию транспортного средства» дополнить словами: «, включая перепрограммирование, замену, настройку электронных блоков управления транспортного средства, не предусмотренные изготовителем, и исключая внесение изменений в конструкцию, приводящих к изменению силовой структуры, или замену рамы или несущего кузова (кроме аналогичных рамы или несущего кузова, заменяемых при капитальном ремонте), или типа транспортного средства, или увеличения максимальной мощности силовой установки более чем на 10 процентов, или увеличения рабочего объема двигателя внутреннего сгорания более чем на 10 процентов, или изменения количества или расположения ведущих и управляемых мостов, или увеличения технической допустимой максимальной массы;»;

3) абзац двадцать третий (определение термина «выпуск в обращение») исключить;

4) после абзаца двадцать третьего ввести новый абзац в следующей редакции:

« «газодизель» – двигатель, одновременно работающий на дизельном топливе и газообразном топливе, соотношение уровня потребления которых может варьироваться в зависимости от режима работы двигателя;».

5) после абзаца двадцать четвертого ввести новый абзац в следующей редакции:

« «грузоподъемность» - масса перевозимого груза, установленная изготовителем транспортного средства»;

6) после абзаца двадцать седьмого ввести новый абзац в следующей редакции:

« «двухтопливный двигатель» – двигатель, который может работать как на бензине, так и газообразном топливе;

7) абзац тридцать первый (определение термина "документ, идентифицирующий транспортное средство (шасси)") исключить;

8) абзац тридцать второй изложить в следующей редакции:

« «единичное транспортное средство» - транспортное средство, проверка безопасности которого в соответствии с настоящим техническим регламентом проводится в индивидуальном порядке:

а) при выпуске в обращение:

- изготовленное в государствах-членах Евразийского экономического союза:

в условиях серийного производства, в конструкцию которого в индивидуальном порядке были внесены изменения до первичной государственной регистрации; или

вне серийного производства в индивидуальном порядке из сборочного комплекта или компонентов других транспортных средств, в том числе ранее выпущенных в обращение; или

являющееся результатом индивидуального технического творчества; или

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

- ввозимое на единую таможенную территорию Евразийского экономического союза:

физическим лицом для собственных нужд; или

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

- ранее выпущенное в обращение на единой таможенной территории Евразийского экономического союза, у которого рама или несущий кузов подверглись переделке, повлекшей изменение их силовой структуры, или были заменены;

б) находящееся в эксплуатации при проведении технического осмотра, а также государственного контроля (надзора) за безопасностью дорожного движения;

в) при внесении изменений в конструкцию в индивидуальном порядке;»;

9) абзац тридцать шестой изложить в следующей редакции:

«"изготовитель" - физическое лицо, зарегистрированное в качестве индивидуального предпринимателя, или юридическое лицо, в том числе иностранное, осуществляющие от своего имени производство или производство и реализацию транспортных средств (шасси) и их компонентов и ответственные за их соответствие требованиям настоящего технического регламента»;»;

10) абзац сорок третий изложить в следующей редакции:

«"коммерческие перевозки" – перевозки пассажиров или грузов колесными транспортными средствами, связанные с осуществлением предпринимательской деятельности юридическими и физическими лицами, за исключением перевозки на транспортных средствах, принадлежащих этим лицам на праве собственности или на ином законном основании, своих пассажиров и/или грузов за собственный счет для производственных нужд;»;

11) абзац сорок пятый (определение термина «компоненты транспортного средства») дополнить текстом в следующей редакции: «Для целей настоящего технического регламента этот термин также охватывает компоненты, не являющиеся сменными (запасными) частями, устанавливаемые при внесении изменений в

конструкцию транспортного средства, предметы оборудования транспортного средства и экипировки водителей в соответствии с областью применения настоящего технического регламента;»;

12) абзац сорок седьмой изложить в следующей редакции:

«"контрольные испытания" – испытания, проводимые изготовителем в целях подтверждения стабильности характеристик продукции, в отношении которых была проведена оценка соответствия требованиям настоящего технического регламента;»;

13) абзац сорок девятый изложить в следующей редакции:

«"корректор света фар" - устройство для регулирования вручную с места водителя или в автоматическом режиме угла наклона светового пучка фар ближнего света, противотуманных фар, адаптивной системы переднего освещения, выполняющей функции ближнего света или противотуманных фар в зависимости от загрузки транспортного средства, и (или) профиля дороги и (или) условий видимости;»;

14) после абзаца пятьдесят первого ввести новый абзац в следующей редакции:

« «маршрутная перевозка» – коммерческая перевозка пассажиров и их багажа по регулярному маршруту;»;

15) абзац пятьдесят второй изложить в следующей редакции:

«"масса транспортного средства в снаряженном состоянии" - определенная изготовителем масса транспортного средства с кузовом и сцепным устройством (в случае его установки) без нагрузки. Эта масса включает массы охлаждающей жидкости, масел, не менее 90% топлива, 100% других эксплуатационных жидкостей, инструменты, водителя (75 кг) (кроме транспортных средств категорий L и O), для автобусов - члена экипажа (75 кг), если в транспортном средстве предусмотрено место для него, для категорий M, N и O - запасное колесо (при наличии);»;

16) после абзаца пятьдесят второго ввести новый абзац в следующей редакции:

«"масса шасси в снаряженном состоянии" - определенная изготовителем масса шасси в состоянии, когда оно отгружается потребителю. Эта масса включает массы охлаждающей жидкости, масел, не менее 90% топлива, 100% других эксплуатационных жидкостей, инструменты, запасное колесо (при наличии);»

17) после абзаца пятьдесят пятого ввести новые абзацы в следующей редакции:

«"модуль источника света" означает оптическую часть устройства освещения или световой сигнализации, которая является неотъемлемым элементом этого устройства. Он содержит один или более источников света, которые могут быть заменены только вместе с модулем источника света и может дополнительно содержать один или более патронов для сменных источников света;

"модуль СИД" означает модуль источника света, в котором источником света является только светоизлучающий диод, однако он может дополнительно содержать один или более патронов для официально утвержденных сменных источников света;»;

18) в абзацах шестьдесят четвертом (определение термина «одобрение типа транспортного средства»), шестьдесят пятом (определение термина «одобрение типа шасси») и девяносто третьем (определение термина «свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства») после слова «документ» вставить слова «, оформленный на бумажном носителе или в электронной форме;»;

19) после абзаца шестьдесят пятого ввести новый абзац в следующей редакции:

«"опрокидывание транспортного средства" – потеря устойчивости транспортного средства в поперечной плоскости, связанная с неспособностью транспортного средства в дальнейшем сохранять заданное направление движения и ориентацию продольной и вертикальной осей, и отрывом колес от дорожной поверхности;»;

20) абзац шестьдесят девятый (определение термина «оригинальные компоненты») исключить;

21) после абзаца семьдесят второго ввести новый абзац в следующей редакции:

«"паспорт транспортного средства (паспорт шасси транспортного средства)" – документ, оформляемый на каждое транспортное средство (шасси) в соответствии с «Соглашением о введении единых форм паспорта транспортного средства (паспорта шасси транспортного средства) и паспорта самоходной машины и других видов техники и организации систем электронных паспортов» от 15 августа 2014 года;»;

22) абзац семьдесят шестой изложить в следующей редакции:

«"представитель изготовителя" - зарегистрированное в установленном законодательством государства-члена Евразийского экономического союза порядке на его территории физическое лицо в качестве индивидуального предпринимателя или юридическое лицо, которое на основании договора (соглашения) с изготовителем, в том числе иностранным изготовителем, осуществляет действия от имени этого изготовителя при оценке соответствия и выпуске в обращение транспортных средств (шасси) и их компонентов на территории Евразийского экономического Союза, а также несет ответственность за обеспечение соответствия транспортных средств (шасси) и их компонентов требованиям настоящего технического регламента;»;

23) после абзаца семьдесят девятого ввести новый абзац в следующей редакции:

« «протокол экспертизы» - протокол, составленный по результатам анализа технической документации, протоколов ранее проведенных испытаний, иных документов, идентификации, анализа конструкции транспортных средств или их компонентов, в целях подтверждения их соответствия установленным требованиям, без проведения испытаний и измерений;»;

24) после абзаца восемьдесят пятого ввести новый абзац в следующей редакции:

«"режим работы устройств освещения и световой сигнализации" – особенности излучения света, характеризующиеся отсутствием или наличием периодического изменения силы света, отсутствием или наличием светотеневой границы определенной формы, освещенностью контрольных точек или силой света в определенных направлениях;»;

25) после абзаца девяносто третьего ввести новый абзац в следующей редакции:

«"свидетельство о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности" - документ, оформленный на бумажном носителе или в электронной форме, удостоверяющий соответствие требованиям настоящего технического регламента находящегося в эксплуатации транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями»;

26) после абзаца девяносто четвертого ввести новый абзац в следующей редакции:

«"сертификат СМК" – сертификат соответствия системы менеджмента качества»;

27) абзац девяносто пятый изложить в следующей редакции:

«"сертификационные испытания" – испытания репрезентативного образца (образцов) транспортного средства или компонента транспортного средства, проведенные аккредитованной в установленном порядке испытательной лабораторией, на основании результатов которых делается заключение о соответствии требованиям настоящего технического регламента типа транспортного средства или типа компонента транспортного средства, объединяющего модификации, включенные в техническое описание, представляемое заявителем при проведении сертификационных испытаний;»

28) после абзаца девяносто пятого ввести новый абзац в следующей редакции:

«"система автоматизированного управления" - программно-аппаратные средства, осуществляющие управление транспортным средством без физического воздействия со стороны водителя или удаленного оператора»;

29) абзац девяносто шестой изложить в следующей редакции:

«"система вызова экстренных оперативных служб" – устройство вызова экстренных оперативных служб, установленное на транспортном средстве;»;

30) абзац сто второй изложить в следующей редакции:

«"сообщение об официальном утверждении типа" - документ, предусмотренный Соглашением 1958 года, удостоверяющий проведение с положительным результатом процедуры официального утверждения типа транспортного средства или его компонента Правилам ООН или иным отдельным требованиям настоящего технического регламента и соответствие этим требованиям;»

31) после абзаца сто седьмого ввести новый абзац в следующей редакции:

«"старинное транспортное средство" – транспортное средство категорий L, M и N, с даты выпуска которого прошло 50 и более лет, не предназначенное для

коммерческих перевозок пассажиров и грузов, с оригинальным двигателем, кузовом (кабиной) (при наличии) и рамой (при наличии), сохраненное или отреставрированное до оригинального состояния;»;

32) после абзаца сто одиннадцатого ввести новый абзац в следующей редакции:

« «транспортное средство, являющееся результатом индивидуального технического творчества» - самодельное транспортное средство, изготовленное физическим лицом из подручных материалов, как правило, компонентов других транспортных средств, для собственных нужд»;

33) абзац сто тридцать шестой изложить в следующей редакции:

«"устройство вызова экстренных оперативных служб" – блок или комплекс компонентов, выполняющих следующие функции:

прием и/или генерация в автоматическом и ручном режиме иницирующих логических сигналов с запросом на операцию экстренного вызова оперативных служб;

передача сообщения об аварийной (экстренной) ситуации, содержащего минимальный набор данных, установленный в приложении 12 к Правилам ООН № 144;»;

прием информации о местоположении или определение местоположения транспортного средства;

выдача предупреждающего сигнала;

обеспечение двусторонней голосовой связи с экстренными оперативными службами;».

34) абзац сто сороковой ("фары типа HR, HC, HCR") изложить в следующей редакции:

«"фары типа HR, HC, HCR" - фары с галогенными источниками света класса H и (или) светоизлучающими диодами класса LED дальнего HR-света, ближнего HC-света и двухрежимные (ближнего и дальнего) HCR-света;»;

35) абзац сто сорок второй ("фары типа В и типа F3") изложить в следующей редакции:

«"фары типа В" - фары противотуманные с источниками света галогенными класса Н и в виде ламп накаливания класса 0;»;

36) после абзаца сто сорок второго ("фары типа В") ввести новый абзац в следующей редакции:

«"фары типа F3" - фары противотуманные, у которых класс источника света указан в эксплуатационной документации на транспортное средство;»;

37) после абзаца сто сорок четвертого ввести новый абзац в следующей редакции:

«"цвет источников света, устройств освещения и световой сигнализации" - характеристика испускаемого или отраженного света, определяемая координатами цветности в пределах, установленных в Правилах ООН № 48;»;

5. В пункте 7 абзац второй изложить в следующей редакции:

«Датой выпуска в обращение транспортного средства (шасси) является дата оформления паспорта транспортного средства (паспорта шасси транспортного средства), а при оформлении паспорта транспортного средства или паспорта шасси транспортного средства в электронной форме – дата создания электронного паспорта. Датой выпуска в обращение партии компонентов является дата отгрузки этой партии изготовителем (для продукции государств-членов Евразийского экономического союза) или дата выпуска этой партии таможенным органом для внутреннего потребления (для продукции, импортируемой на территорию Евразийского экономического союза).».

6. Пункт 8 дополнить абзацем в следующей редакции:

«До завершения перехода к оформлению документов, удостоверяющих соответствие требованиям настоящего технического регламента, в электронной форме, допускается оформление таких документов на бумажном носителе или в электронной форме. Оба вида документов имеют одинаковую юридическую силу».

7. Пункт 9 изложить в следующей редакции:

«9. Документы, оформленные по результатам оценки соответствия продукции, проведенной в установленном настоящим техническим регламентом порядке в одном из государств-членов Евразийского экономического союза, действуют во всех государствах-членах Евразийского экономического союза. Документы на бумажном носителе и в электронной форме имеют одинаковую юридическую силу. Не допускается одновременное оформление документов по результатам оценки соответствия продукции на бумажном носителе и в электронной форме. Государства-члены Евразийского экономического союза взаимно признают документы, удостоверяющие соответствие настоящему техническому регламенту, в электронной форме, размещенные в защищенной единой базе данных.»

8. Пункт 10 дополнить абзацами в следующей редакции:

«Запрещается изготовление транспортных средств категорий M_2 и M_3 лицами, которым не присвоен международный идентификационный код изготовителя (пункт 1.2.2 приложения № 7 к настоящему техническому регламенту).

Запрещается изготовление транспортных средств категорий M_2 и M_3 посредством переделки из бывших в эксплуатации транспортных средств категорий M_1 и N .

Запрещается изготовление специальных и специализированных транспортных средств посредством переделки из бывших в эксплуатации транспортных средств.»

9. Пункт 11 дополнить абзацем вторым в следующей редакции:

«Для транспортных средств, оснащенных броневой защитой, бронестойкость которой подтверждена в установленном порядке, допускается отступление от требований, установленных абзацем первым настоящего пункта, если особенности конструкции не позволяют выполнить эти требования полностью.»

10. В пункте 13 абзац первый изложить в следующей редакции:

«Выпускаемые в обращение транспортные средства категории M_1 , используемые для коммерческих перевозок пассажиров, M_2 и M_3 , а также категории N , используемые для перевозки твердых бытовых отходов и мусора (мусоровозы), пищевых продуктов и жидкостей, специальных, включая

скоропортящиеся, опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов, лесовозы, а также специальные транспортные средства, включая транспортные средства для коммунального хозяйства и содержания дорог, оперативных служб, подлежат оснащению аппаратурой спутниковой навигации. Конструкция указанных транспортных средств должна обеспечивать возможность оснащения их указанной аппаратурой (места для установки, крепление, энергопитание). Оснащение аппаратурой спутниковой навигации вышеуказанных транспортных средств осуществляется в порядке, установленном законодательством государств-членов Евразийского экономического союза.».

11. Пункт 13¹ изложить в следующей редакции:

«13¹. Транспортные средства категорий М и N выпускаются в обращение с установленными устройствами вызова экстренных оперативных служб.

Оснащение устройствами вызова экстренных оперативных служб транспортных средств, ранее выпущенных в обращение без оснащения указанными устройствами, осуществляется в порядке, установленном нормативными правовыми актами государств - членов Евразийского экономического союза.».

12. Пункт 14 изложить в следующей редакции:

«14. Конструкция выпускаемых в обращение транспортных средств категорий М и N, подлежащих в соответствии с нормативными правовыми актами государств-членов Евразийского экономического союза оснащению техническими средствами контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха (тахографами), должна предусматривать возможность такого оснащения (места для установки, крепление, энергопитание, включая установку датчиков).

Категории и виды транспортных средств, оснащаемых тахографами, порядок оснащения транспортных средств тахографами, требования к тахографам, правила их использования, обслуживания и контроля их работы устанавливаются нормативными правовыми актами государств-членов Евразийского экономического союза.».

13. Дополнить пунктом 14¹ в следующей редакции:

«14¹. Допускается совмещение в одном или нескольких технических устройствах функций аппаратуры спутниковой навигации, тахографа и вызова экстренных оперативных служб.».

14. В пункте 16:

1) в абзаце первом слова «Реализация требований безопасности» заменить словами «Безопасность транспортных средств»;

2) в подпункте 2 перечисление «11 – 15» заменить на перечисление «11, 12, 13, 13¹, 14»;

3) в подпункт 2 добавить текст в следующей редакции: «, а также находившиеся в эксплуатации транспортные средства в случае прекращения государственной регистрации, если необходимо восстановить государственную регистрацию»;

4) подпункт 3 исключить;

5) подпункт 6 изложить в следующей редакции:

«б) приложением № 9 - в отношении внесения изменений в конструкцию транспортных средств, оговоренных в указанном приложении;»;

б) дополнить новым абзацем в следующей редакции:

«До введения в настоящий технический регламент общих требований к транспортным средствам, имеющим системы автоматизированного управления, такие транспортные средства считаются инновационными, и требования к ним устанавливаются в порядке, предусмотренном пунктом 16 настоящего технического регламента. Осуществляется декларирование безопасности таких транспортных средств в соответствии с приложением № 24. Указанные транспортные средства могут быть допущены к эксплуатации на территории государства-члена Евразийского экономического союза в порядке, установленном нормативными правовыми актами этого государства.».

15. Пункт 20 изложить в следующей редакции:

«20. Компоненты, выпускаемые в обращение как сменные (запасные) либо устанавливаемые при внесении изменений в конструкцию части для находящихся в эксплуатации транспортных средств, при установке на транспортное средство

должны обеспечивать уровень его безопасности не ниже, чем на момент выпуска транспортного средства в обращение.

Перечень требований к компонентам транспортных средств, выпускаемым в обращение для послепродажного обслуживания транспортных средств, установлен в приложении № 10 к настоящему техническому регламенту.

Компоненты транспортных средств, выпускаемые в обращение в качестве сменных (запасных) частей, должны иметь маркировку, предусмотренную приложением № 7 к настоящему техническому регламенту.

Компоненты, предназначенные как для поставки на сборочное производство транспортных средств, так и для выпуска в обращение в качестве сменных (запасных) частей, в том числе, для установки при внесении изменений в конструкцию для находящихся в эксплуатации транспортных средств, считаются соответствующими требованию абзаца первого настоящего пункта в случае соответствия транспортного средства требованиям настоящего технического регламента.».

16. Пункт 22 изложить в следующей редакции:

«22. В случае принятия органом государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза решения о применении настоящего технического регламента в отношении транспортных средств (шасси), указанных в подпунктах 7 и 8 пункта 3 настоящего технического регламента, и их компонентов, перечень требований к ним и формы оценки соответствия устанавливается государственным заказчиком государства-члена Евразийского экономического союза.».

17. Ввести новые пункты 22¹ и 22² в следующей редакции:

«22¹. Материалы и компоненты, используемые в конструкции колесных транспортных средств категорий М₁ и N₁, не проходивших оценку соответствия настоящему техническому регламенту или на национальном уровне в государствах - членах Евразийского экономического союза до введения требований, не должны иметь в своем составе свинца, ртути, кадмия или шестивалентного хрома, за исключением материалов, указанных в приложении № 20 к настоящему техническому регламенту.

Компоненты, содержащие материалы, указанные в приложении № 20 к настоящему техническому регламенту (отмечены в правой колонке таблицы), которые будут демонтированы перед продолжением дальнейшей технологической обработки при переработке выведенного из эксплуатации колесного транспортного средства, к моменту выпуска транспортного средства в обращение должны быть маркированы или должны иметь возможности идентификации каким-либо иным способом.

22². Не допускается повторное использование компонентов, перечень которых приведен в приложении № 21 к настоящему техническому регламенту.».

18. Исключить заголовок раздела V: «V. Оценка соответствия».

19. Подраздел 1 считать разделом V. В заголовке подраздела 1 цифру «1» заменить на цифру «V».

20. В пункте 23 последний абзац исключить.

21. Пункт 24 изложить в следующей редакции:

«24. Проверку выполнения требований к типам транспортных средств (шасси) осуществляют аккредитованные органы по сертификации, включенные в Единый реестр органов по оценке соответствия Евразийского экономического союза и заявленные государством-членом Евразийского экономического союза для проведения одобрения типа (далее - органы по сертификации).

Необходимые исследования (испытания) и измерения проводят испытательные лаборатории (центры), включенные в Единый реестр органов по оценке соответствия Евразийского экономического союза (далее - аккредитованные испытательные лаборатории).

22. В пункте 25 абзацы со второго по четвертый заменить абзацами в следующей редакции:

«Изготовитель, не являющийся резидентом государства - члена Евразийского экономического союза, назначает своего представителя, являющегося заявителем на оценку соответствия и несущего совместно с изготовителем ответственность за обеспечение соответствия выпускаемой в обращение в Евразийском экономическом союзе продукции, прошедшей оценку соответствия, требованиям технического

регламента. Допускается назначение представителей в каждом государстве - члене Евразийского экономического союза, только один из которых может являться заявителем на первоначальную оценку соответствия. Представителями изготовителя могут быть назначены юридические лица, зарегистрированные в соответствии с законодательствами государств - члена Евразийского экономического союза и являющиеся их резидентами.

Все представители изготовителя указываются в одобрении типа транспортного средства (одобрении типа шасси) и могут быть заявителями при распространении или продлении одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) при подаче заявки в тот же орган по сертификации, в котором была проведена первичная оценка соответствия в форме одобрения типа.».

23. В пункте 28:

1) подпункт 2 изложить в следующей редакции:

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

2) подпункт 3 дополнить текстом в следующей редакции:

«, а также проведение экспертизы предоставленных заявителем доказательственных материалов (протоколов испытаний);»;

3) подпункт 5 изложить в следующей редакции:

«5) регистрация органом по сертификации декларации о соответствии по схеме декларирования 1д, оформление органом по сертификации сообщений об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту (в том случае, если заявителем не предоставлены

сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства по Правилам ООН, оформленные в соответствии с положениями Соглашения 1958 года);»;

4) ввести новый подпункт 6 в следующей редакции:

«6) утверждение и регистрация сообщений об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту, уполномоченным органом государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза;

5) подпункты 6-9 считать соответственно подпунктами 7-10;

7) в подпункте 6 (в действующей редакции) словосочетание «на момент оформления» заменить словосочетанием «на момент регистрации».

24. Пункт 29 изложить в следующей редакции:

«29. Орган по сертификации предоставляет заявителю всю информацию в отношении правил, процедур и требований, связанных с проведением оценки соответствия, при этом, при оформлении одобрения типа транспортного средства, одобрения типа шасси в электронной форме, информирует заявителя о том, что все документы, загружаемые в систему в рамках процедуры оценки соответствия, включая документы заявочного комплекта, одобрения типа транспортного средства, одобрения типа шасси и приложения к ним подписываются электронной цифровой подписью (электронной подписью) должностного лица в соответствии с требованиями государства-члена Евразийского экономического союза.».

25. Пункт 30 изложить в следующей редакции:

«Протоколы испытаний и измерений, а также протоколы технической экспертизы являются основой для оформления органом по сертификации сообщений об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) в течение двух лет с момента регистрации. Ограничение по срокам действия протоколов не устанавливается при распространении сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) на новые модификации. В таком случае органом по сертификации должна быть проведена дополнительная экспертиза протоколов испытаний с целью оценки возможности их использования.

В протоколе испытаний и измерений обязательно указываются: идентификационные данные объектов испытаний и измерений, методы испытаний и измерений, условия проведения испытаний и измерений, использованное испытательное оборудование и сведения о его поверке, результаты испытаний и измерений; приводится заключение о соответствии установленным требованиям объектов испытаний и измерений.».

26. В пункте 31:

1) абзац первый заменить абзацами в следующей редакции:

«Аккредитованная испытательная лаборатория на основании решения органа по сертификации проводит:

- экспертизу представленных заявителем технических описаний, идентификацию образцов транспортных средств и их испытания, оформляет протоколы испытаний, организует их регистрацию и учет;

- экспертизу предоставленных заявителем доказательственных материалов (протоколов испытаний), полученных в целях подтверждения соответствия требованиям, установленным в зарубежных странах с целью установления эквивалентности проверяемых требований требованиям настоящего технического регламента, а также протоколов контрольных испытаний, по результатам которой оформляет протоколы экспертизы протоколов испытаний, в том числе с целью распространения их результатов на другие модификации транспортных средств, включенные в заявку.

При включении в заявку нескольких модификаций транспортного средства (шасси) испытания проводятся в отношении модификаций транспортных средств, как правило, с ожидаемыми наихудшими показателями. В протоколе испытаний указывается и обосновывается возможность распространения их результатов на другие модификации транспортных средств, включенные в заявку.»;

2) после последнего абзаца добавить абзацы в следующей редакции:

«Представителям аккредитованных испытательных лабораторий допускается проводить испытания за пределами государств-членов Евразийского экономического союза. При этом к протоколу испытаний, оформленному на бланке аккредитованной

испытательной лаборатории и подписанному ее ответственными лицами, прикладываются документы, подтверждающие точность результатов измерений оборудованием, которое использовалось при проведении испытаний.

Протоколы испытаний, проведенных назначенными техническим службами в соответствии с Соглашением 1958 г., могут использоваться при оценке соответствия при условии, что было подтверждено соответствие Правилам ООН в редакции, соответствующей поправке, уровень которой не ниже указанного в приложении № 2 к настоящему техническому регламенту.

Протоколы испытаний, проведенных иными испытательными лабораториями, кроме назначенных технических служб, стран, не являющихся членами Евразийского экономического союза, могут использоваться при оценке соответствия при условии наличия двухстороннего соглашения или соглашения с Евразийским экономическим союзом о взаимном признании результатов оценки соответствия, в частности, результатов испытаний.

Если с момента оформления таких протоколов испытаний прошло более двух лет, то они могут использоваться только при наличии доказательственных материалов, подтверждающих соответствие производства, в частности, что транспортные средства, выпускаемые на момент одобрения типа соответствуют транспортным средствам, выпускавшимся на момент выпуска протоколов испытаний, а при отсутствии таких доказательственных материалов эти протоколы испытаний могут использоваться только в отношении ранее прошедших оценку соответствия типов транспортных средств (шасси) в случаях продления, распространения или исправления одобрений типа транспортного средства (одобрений типа шасси), а также в случаях, не связанных с изменениями конструкции транспортного средства (шасси): изменение названия изготовителя, обозначения торговой марки, типа, модификации, коммерческого наименования, юридического или фактического адреса, добавление нового сборочного завода и т.п.

Экспертиза протоколов испытаний, указанных в абзацах выше, должна проводиться в аккредитованных испытательных лабораториях государства-члена Евразийского экономического союза.

Протоколы испытаний и протоколы экспертизы, подтверждающие выполнение требований настоящего технического регламента, являются основанием для оформления сообщения об официальном утверждении типа или регистрации декларации о соответствии.».

27. В пункте 33:

1) в абзаце четвертом слова «Дополнения 2» заменить словами «Приложения 1»;

2) в абзаце восьмом словосочетание «Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза» заменить словосочетанием: «Единый реестр органов по оценке соответствия Евразийского экономического союза»;

3) после абзаца девятого добавить абзац следующего содержания:

«В остальных случаях необходимость проведения проверки условий производства определяется по решению органа по сертификации.».

28. Дополнить пунктом 33¹ в следующей редакции:

«33¹. Орган по сертификации оформляет, а уполномоченный орган государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза утверждает и регистрирует сообщение об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) в соответствии с порядком, приведенным в приложении № 22 к настоящему техническому регламенту. Форма сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) приведена в приложении № 23 к настоящему техническому регламенту.»

29. В пункте 35:

1) абзац первый дополнить текстом в следующей редакции: «Регистрация деклараций о соответствии осуществляется в порядке, утвержденном Евразийской экономической комиссией.»;

2) абзац последний дополнить текстом в следующей редакции: «, но не раньше, чем через один год после регистрации предыдущего одобрения типа транспортного средства (шасси).».

30. В пункте 36:

1) в абзаце первом после слов «типов транспортных средств» добавить слово в скобках «(шасси)»;

2) абзац третий изложить в следующей редакции:

«В подобном случае срок действия первичного одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), оформленного для транспортных средств (шасси), изготавливаемых в режиме промышленной сборки, составляет 1 год»;

3) в абзаце четвертом после слов «транспортных средств» добавить слово в скобках «(шасси)» три раза;

4) в абзаце пятом после слов «транспортных средств» добавить слово в скобках «(шасси)».

31. В пункте 40 абзац третий дополнить текстом в следующей редакции: «Новое одобрение типа транспортного средства (шасси) на малую партию транспортных средств (шасси) того же типа оформляется после выпуска в обращение всех транспортных средств (шасси), составлявших малую партию в соответствии с ранее полученным одобрением типа транспортного средства (шасси), но не ранее чем через один год с момента регистрации ранее полученного одобрения типа транспортного средства (шасси).».

32. В пункте 41 абзац третий изложить в следующей редакции:

«При отсутствии возможности идентифицировать транспортные средства (шасси), входящие в малую партию, орган по сертификации ведет учет количества и идентификационных номеров, изготовленных (импортированных на единую таможенную территорию Евразийского экономического союза) транспортных средств (шасси), на основании сведений, предоставленных заявителем или администратором системы электронных паспортов.».

33. В пункте 42:

1) абзац первый дополнить текстом в следующей редакции: «Дата начала действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) устанавливается не позднее, чем шестьдесят календарных дней с даты внесения регистрационной записи в единый реестр выданных одобрений типа транспортного

средства, одобрений типа шасси, свидетельств о безопасности конструкции транспортного средства и зарегистрированных уведомлений об отмене документа, удостоверяющего соответствие требованиям технического регламента Евразийского экономического союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011).»;

2) в абзаце втором:

а) исключить слова: «а также сертификата соответствия требованиям настоящего технического регламента в отношении выбросов»

б) слово «ограничиваются» заменить на слово «ограничивается»;

3) абзац третий изложить в следующей редакции: «Срок действия сообщений об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту не превышает 4 лет. Дата начала действия указанного документа устанавливается не позднее, чем шестьдесят календарных дней с даты внесения регистрационной записи в единый реестр выданных сообщений об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к техническому регламенту Евразийского экономического союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011).».

34. В пункте 43 абзац первый изложить в следующей редакции:

«43. Орган по сертификации направляет одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси) для рассмотрения и утверждения уполномоченным органом государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза, который может назначить в установленном порядке компетентную организацию, выполняющую функции технического секретариата, для проверки правильности и обоснованности оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), научно-методического обеспечения деятельности уполномоченного органа государственного управления и организацию, выполняющую функции администратора информационной системы, для управления оформлением документов, удостоверяющих соответствие требованиям настоящего

технического регламента в электронном виде. Указанные организации не должны быть аккредитованы в качестве органа по сертификации, проводящего оценку соответствия требованиям настоящего технического регламента. Срок рассмотрения и утверждения проекта одобрения типа транспортного средства (одобрение типа шасси) не должен превышать 20 рабочих дней.».

35. Пункт 44 изложить в следующей редакции:

«44. Уполномоченный орган государственного управления государства - члена Евразийского экономического союза утверждает порядок рассмотрения и утверждения одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), а также осуществляет регистрацию и ведение реестра одобрений типа транспортного средства (одобрений типа шасси) и сообщений об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту.».

36. В пункте 45:

1) в абзаце втором слова «с даты оформления» заменить словами «с даты окончания срока действия»;

2) дополнить абзацем третьим в следующей редакции:

«В случае оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) в электронной форме орган по сертификации по электронной почте уведомляет заявителя о завершении процедур оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), а администратор системы электронного документооборота обеспечивает доступ органа по сертификации к документам, послужившим основанием для оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) в течение 5 лет с даты окончания срока действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси). Указанный доступ должен предоставлять возможность для ознакомления с документами, послужившими основанием для оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), без возможности внесения изменений и удаления.»;

37. Дополнить пунктом 45¹ в следующей редакции:

«45¹. Регистрационный номер одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) вносится в паспорт транспортного средства (паспорт шасси транспортного средства). В указанный документ вносятся все особые отметки по ограничению в применении транспортного средства, содержащиеся в одобрении типа транспортного средства (одобрении типа шасси).».

38. В пункте 46 абзац первый изложить в следующей редакции:

«Орган по сертификации осуществляет периодический контроль продукции, прошедшей оценку соответствия, и условий ее производства (инспекционный контроль).».

39. В пункте 57 абзацы первый и второй изложить в следующей редакции:

«57. В случае признания органом по сертификации принятых мер недостаточными, он через 30 дней после направления изготовителю и его официальному представителю письменного уведомления направляет в уполномоченный орган государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза представление о приостановке или прекращении действия сообщений об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту, о чем информирует изготовителя и его официального представителя, технический секретариат и органы государственного контроля (надзора).

Уполномоченный орган государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза на основании представления органа по сертификации приостанавливает или отменяет действие сообщений об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту, и отменяет одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси) посредством оформления уведомления об отмене документа по форме, предусмотренной приложением № 16 к настоящему техническому регламенту.».

40. В пункте 59 абзац первый изложить в следующей редакции:

«Изготовитель или представитель изготовителя в период действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) обязан письменно информировать оформивший его орган по сертификации обо всех планируемых изменениях конструкции транспортных средств (шасси), об изменениях сведений, указанных в одобрении типа транспортного средства (одобрении типа шасси), а также о фактах отмены (приостановлении или окончании срока действия) доказательственных материалов, послуживших основаниями для оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси).».

41. В пункте 60 абзац первый изложить в следующей редакции:

«В случае положительного результата рассмотрения всех представленных доказательственных материалов, в том числе их действительности на дату оформления распространённого одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), орган по сертификации подготавливает заключение, содержащее мотивированное обоснование достаточности представленных доказательственных материалов для распространения действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), а также отдельных сообщений об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту, на основе которого оформляет новые версии документов. В случае подтверждения заявителем соответствия новых модификаций требованиям, действовавшим на дату оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), срок действия распространённого одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) ограничивается сроком действия исходного одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси).».

42. В пункте 61 слово «держателя» заменить словом «владельца»;

43. В пункте 63:

1) абзац второй исключить;

2) слова «или сертификатов соответствия» исключить.

44. В пункте 65 в абзаце первом слова «переоформляет отдельные сертификаты соответствия на следующий срок и при необходимости распространения их на новые модификации, и на его основе оформляет новые документы» заменить словами «переоформляет сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту, на следующий срок и, при необходимости, распространяет их на новые модификации или варианты комплектаций транспортного средства, а также на их основе оформляет новое одобрение типа транспортного средства».

45. В пункте 67 слова «сертификатов соответствия» заменить словами «сообщений об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту».

46. Дополнить пунктом 67¹ в следующей редакции:

«67¹. В случае прекращения (приостановки / аннулирования) действия аттестата аккредитации органа по сертификации, оформившего исходное одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси), изготовитель или представитель изготовителя в случаях, предусмотренных пунктами 59, 61, 62 настоящего технического регламента, обращается в любой аккредитованный орган по сертификации, имеющий в области аккредитации транспортные средства (шасси).

В случае подачи заявки на распространение одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) после выполнения установленных настоящим техническим регламентом процедур, орган по сертификации оформляет одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси) с новым регистрационным номером, с учетом установленных в настоящем пункте положений о сроке действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) и применяемом уровне требований. В графу «Дополнительная информация» добавляется информация о ранее оформленном одобрении типа транспортного средства (одобрении типа шасси), действие которого распространяется. С момента начала действия распространенного одобрения типа транспортного средства (одобрения

типа шасси) действие исходного одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) утрачивает силу.

В случае подачи заявки на исправление одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) после выполнения установленных настоящим техническим регламентом процедур орган по сертификации оформляет одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси) с новым регистрационным номером, с учетом применяемого уровня требований и срока действия ранее оформленного одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси). В графу «Дополнительная информация» добавляется информация о ранее оформленном одобрении типа транспортного средства (одобрении типа шасси), которое исправляется. С момента начала действия исправленного одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) действие исходного одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) утрачивает силу.

В случае подачи заявки на продление одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) после выполнения установленных настоящим техническим регламентом процедур орган по сертификации оформляет одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси) с новым регистрационным номером, с учетом применяемого уровня требований на момент оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси). В графу «Дополнительная информация» добавляется информация о ранее оформленном одобрении типа транспортного средства (одобрении типа шасси), которое продляется.

Факт невозможности распространения, исправления или продления одобрения типа транспортного средства (одобрение типа шасси) в ранее его оформившем органе по сертификации фиксируется в решении по заявке.».

47. Заголовок подраздела 2 изложить в следующей редакции: «Оценка соответствия единичных транспортных средств перед их выпуском в обращение юридическими лицами».

48. Пункт 69 дополнить абзацем в следующей редакции:

«Указанные выше лица предоставляют в аккредитованную испытательную лабораторию документы, предусмотренные приложением № 12 к настоящему техническому регламенту.».

49. В пункте 70 последние три абзаца заменить текстом в следующей редакции:

«По результатам рассмотрения всех необходимых доказательственных материалов аккредитованная испытательная лаборатория оформляет свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства (при оформлении свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства в электронной форме – предоставляет заявителю доступ к нему), в которое при необходимости заносятся отметки об ограничении применения транспортного средства. Форма указанного документа предусмотрена приложением № 17 к настоящему техническому регламенту.

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

В том случае, когда в свидетельстве о безопасности конструкции транспортного средства были выявлены ошибки, или были выявлены нарушения при его оформлении, это свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства аннулируется аккредитованной испытательной лабораторией, его выдавшей, посредством оформления уведомления об отмене документа по форме, предусмотренной приложением № 16 к настоящему техническому регламенту. В случае прекращения деятельности аккредитованной испытательной лаборатории решение об аннулировании свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства принимает уполномоченный орган государственного

управления государства – члена Евразийского экономического союза, в котором была аккредитована испытательная лаборатория, или, по его поручению, другая аккредитованная испытательная лаборатория. Взамен аннулированного свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства может быть оформлено новое с соблюдением установленных требований и процедур под новым регистрационным номером в той же или любой другой аккредитованной на данную продукцию испытательной лаборатории.

Документация, имеющая отношение к проверке выполнения требований, хранится в архиве аккредитованной испытательной лаборатории не менее пяти лет. В случае оформления свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства в электронной форме администратор системы электронного документооборота обеспечивает доступ испытательной лаборатории к документам, послужившим основанием для оформления свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства, в течение 5 лет с даты оформления свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства. Указанный доступ должен предоставлять возможность для ознакомления с документами, послужившими основанием для оформления свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства, без возможности внесения изменений и удаления.».

50. Дополнить пунктом 70¹ в следующей редакции:

«70¹. Регистрационный номер свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства вносится в паспорт транспортного средства. В указанный документ вносятся все особые отметки по ограничению в применении транспортного средства, содержащиеся в свидетельстве о безопасности конструкции транспортного средства.».

51. После пункта 71 ввести заголовок: «VI. Проверка безопасности единичных транспортных средств».

52. Ввести новый подраздел 1 в следующей редакции:

«1. Проверка выполнения требований к единичным транспортным средствам перед их первичной регистрацией физическими лицами

71¹. Проверка выполнения требований к единичным транспортным средствам перед их первичной регистрацией и оформлением паспорта транспортного средства осуществляется аккредитованной испытательной лабораторией, включенной в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Евразийского экономического союза, которая также является аккредитованным оператором технического осмотра, после идентификации каждого транспортного средства в формах технической экспертизы конструкции, проведения необходимых испытаний и измерений.

71². Для проведения проверки единичного транспортного средства в аккредитованную испытательную лабораторию обращается изготовитель транспортного средства или его уполномоченный представитель, действующий от его имени, либо лицо, осуществляющее ввоз транспортного средства на единую таможенную территорию Евразийского экономического союза, или его представитель.

Указанные выше лица предоставляют в аккредитованную испытательную лабораторию документы, предусмотренные приложением № 12 к настоящему техническому регламенту.

71³. Проверка единичного транспортного средства проводится по месту осуществления деятельности аккредитованной испытательной лаборатории в следующем порядке:

- 1) идентификация единичного транспортного средства;
- 2) проверка выполнения требований, предусмотренных пунктами 11, 12, 13, 13¹, 14 и приложениями №№ 4, 6 и 8, а также пунктом 4 приложения 7 посредством проведения технической экспертизы конструкции и, при необходимости, испытаний;
- 3) подготовка протокола технической экспертизы конструкции транспортного средства;
- 4) оформление свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства (при оформлении свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства в электронной форме – предоставление доступа к нему).

Аккредитованная испытательная лаборатория предоставляет всю необходимую информацию в отношении правил, процедур и требований, связанных с проведением проверки единичного транспортного средства.

Аккредитованная испытательная лаборатория согласует с заявителем сроки проведения проверки единичного транспортного средства.

В качестве доказательственных материалов, подтверждающих соответствие единичного транспортного средства требованиям, предусмотренным приложениями № 4 и 6 к настоящему техническому регламенту, могут представляться протоколы испытаний, проведенных в аккредитованной испытательной лаборатории, и/или сообщения об официальном утверждении типа, выданные аккредитованными органами по сертификации.

Аккредитованная испытательная лаборатория проводит осмотр транспортного средства с целью идентификации, в том числе, по идентификационному номеру, техническую экспертизу конструкции транспортного средства, в том числе, необходимые испытания и измерения, и по их результатам оформляет протокол. Аккредитованная испытательная лаборатория осуществляет фото- и (или) видеофиксацию своих действий.

Если единичное транспортное средство относится к типу, на который действует одобрение типа транспортного средства, то свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства оформляется на основании указанного одобрения типа транспортного средства. При этом, аккредитованная испытательная лаборатория проводит техническую экспертизу конструкции и, при необходимости, испытания в объеме требований, указанных в подпункте 2) выше, в отношении внесенных изготовителем изменений в конструкцию единичного транспортного средства по отношению к конструкции транспортного средства, на которое распространяется действие одобрения типа транспортного средства. Использование одобрения типа транспортного средства в качестве доказательственного материала возможно на основании письменного разрешения изготовителя либо его представителя, указанного в одобрении типа транспортного средства.

При представлении сообщений об официальном утверждении типа транспортного средства, предусмотренных Правилами ООН № 10 - 12, 14, 16 - 18, 21, 26, 34, 39, 46, 48, 58, 73 и 107, техническая экспертиза по соответствующим разделам приложения № 4 к настоящему техническому регламенту не проводится.

Аккредитованная испытательная лаборатория проводит технический осмотр транспортного средства в соответствии с национальным законодательством государства-члена Евразийского экономического союза, в котором проводится проверка единичного транспортного средства. По результатам технического осмотра аккредитованная испытательная лаборатория оформляет диагностическую карту.

По результатам рассмотрения всех необходимых доказательственных материалов аккредитованная испытательная лаборатория оформляет свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства (при оформлении свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства в электронной форме – предоставляет заявителю доступ к нему), в которое при необходимости заносятся отметки об ограничении применения транспортного средства. Форма указанного документа предусмотрена приложением № 17 к настоящему техническому регламенту.

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

В том случае, когда в свидетельстве о безопасности конструкции транспортного средства были выявлены ошибки, или были выявлены нарушения при его оформлении, это свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства аннулируется аккредитованной испытательной лабораторией, его выдавшей, посредством оформления уведомления об отмене документа по форме, предусмотренной приложением № 16 к настоящему техническому регламенту. В случае прекращения деятельности аккредитованной испытательной лаборатории решение об аннулировании свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства принимает уполномоченный орган государственного

управления государства – члена Евразийского экономического союза, в котором была аккредитована испытательная лаборатория, или, по его поручению, другая аккредитованная испытательная лаборатория. Взамен аннулированного свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства может быть оформлено новое с соблюдением установленных требований и процедур под новым регистрационным номером в той же или любой другой аккредитованной на данную продукцию испытательной лаборатории.

Документация, имеющая отношение к проверке выполнения требований, хранится в архиве аккредитованной испытательной лаборатории не менее пяти лет. В случае оформления свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства в электронной форме администратор системы электронного документооборота обеспечивает доступ испытательной лаборатории к документам, послужившим основанием для оформления свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства, в течение 5 лет с даты оформления свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства. Указанный доступ должен предоставлять возможность для ознакомления с документами, послужившими основанием для оформления свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства, без возможности внесения изменений и удаления.

71⁴. Регистрационный номер свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства вносится в паспорт транспортного средства. В указанный документ вносятся все особые отметки по ограничению в применении транспортного средства, содержащиеся в свидетельстве о безопасности конструкции транспортного средства.

71⁵. Государства - члены Евразийского экономического союза осуществляют регистрацию и ведение реестра свидетельств о безопасности конструкции транспортного средства.».

53. Подразделы 3 и 4 (в действующей редакции) перенумеровать соответственно в 2 и 3.

54. В заголовке подраздела 4 раздела V (в действующей редакции) исключить слова «, находящимся в эксплуатации,».

55. Пункт 75 изложить в следующей редакции:

«75. Подтверждение выполнения требований к транспортным средствам, относящимся к типу, прошедшему оценку соответствия в форме одобрения типа, и выпущенным в обращение, в случае внесения изменений в их конструкцию до государственной регистрации осуществляется изготовителем, сборочным заводом или представителем изготовителя транспортного средства в форме декларирования соответствия по схемам 1д, 3д, 6д в отношении типа транспортного средства, в конструкцию которого вносятся изменения, в отношении тех требований приложения № 2 к настоящему техническому регламенту, на выполнение которых оказывают влияние внесенные в конструкцию транспортного средства изменения. В декларации о соответствии указывается регистрационный номер одобрения типа транспортного средства и приводится описание внесенных в конструкцию изменений. Заверенная изготовителем (представителем изготовителя) копия декларации о соответствии является основанием для проведения государственной регистрации отдельного транспортного средства, относящегося к соответствующему типу.».

56. Пункт 76 изложить в следующей редакции:

«76. Внесение изменений в конструкцию транспортных средств, находящихся в эксплуатации и имеющих государственные регистрационные знаки, требует проведения проверки безопасности конструкции и технического осмотра транспортного средства с внесенными в конструкцию изменениями. В ходе проверки безопасности конструкции удостоверяются в том, что после внесения изменений в конструкцию транспортного средства его безопасность соответствует требованиям настоящего технического регламента. Результаты проверки оформляются протоколом технической экспертизы изменений, внесенных в конструкцию транспортного средства.

Для оценки допустимости внесения планируемых изменений в конструкцию проводится предварительная техническая экспертиза. В ходе предварительной технической экспертизы удостоверяются в том, что после внесения изменений в конструкцию транспортного средства сохранится его соответствие требованиям настоящего технического регламента, действовавшим на момент выпуска транспортного средства в обращение. Предварительная техническая экспертиза не проводится, если в конструкцию транспортного средства вносятся изменения, предусмотренные приложением № 9 к настоящему техническому регламенту.

Оценка допустимости внесения планируемых изменений в конструкцию и проверка безопасности конструкции проводится аккредитованными органами инспекции, имеющими в штате экспертов-аудиторов, обладающих соответствующей компетенцию в области автомобилестроения, имеющими в своем составе аккредитованную испытательную лабораторию. Технический осмотр выполняется аккредитованными операторами технического осмотра.».

57. В пункте 77:

1) абзац третий изложить в следующей редакции:

«прошедших оценку соответствия и предназначенных для этого типа транспортного средства, что подтверждено документацией изготовителя компонентов или транспортного средства;»;

2) дополнить подпунктом 3) в следующей редакции:

«3) возвращение конструкции транспортного средства с ранее внесенными изменениями в исходное состояние, то есть, к конструкции транспортного средства, прошедшего оценку соответствия требованиям настоящего технического регламента, либо до оригинального состояния согласно справочным данным.».

58. Пункт 78 изложить в следующей редакции:

«78. Подразделение уполномоченного органа государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза осуществляет контроль над внесением изменений в конструкцию транспортных средств, находящихся в эксплуатации, в порядке, установленном нормативными правовыми актами государства - члена Евразийского экономического союза.».

59. Пункт 79 изложить в следующей редакции:

«79. По результатам рассмотрения представленных документов территориальное подразделение уполномоченного органа государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза оформляет, регистрирует и выдает заявителю свидетельство о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности по форме, предусмотренной приложением № 18 к техническому регламенту, или отказывает в его выдаче с указанием причин.

В случае оформления свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности в электронной форме администратор системы электронного документооборота обеспечивает доступ испытательной лаборатории и уполномоченного органа государства-члена Евразийского экономического союза к документам, послужившим основанием для оформления свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности, в течение 5 лет с даты оформления свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности. Указанный доступ должен предоставлять возможность для ознакомления с документами, послужившими основанием для оформления свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности, без возможности внесения изменений и удаления.

Уполномоченный орган государственного управления государства - члена Евразийского экономического союза осуществляет регистрацию и ведение реестра свидетельств о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности.».

60. Заголовок подраздела 5 изложить в следующей редакции: «VII. Подтверждение соответствия компонентов транспортных средств перед их выпуском в обращение для послепродажного обслуживания транспортных средств».

61. В пункте 80 слова «документ, идентифицирующий транспортное средство», заменить словами «паспорт транспортного средства».

62. В пункте 81:

1) абзац первый изложить в следующей редакции:

«Целью подтверждения соответствия является удостоверение в том, что выпускаемые в обращение компоненты, в отношении которых установлены требования настоящего технического регламента, соответствуют положениям, предусмотренным пунктом 20 настоящего технического регламента»;

2) абзац седьмой изложить в следующей редакции:

«Подтверждение соответствия осуществляется в формах обязательной сертификации или декларирования соответствия с применением типовых схем оценки соответствия, утвержденных Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 18 апреля 2018 г. № 44, с учетом положений настоящего раздела и приложения № 19 к настоящему техническому регламенту.»;

3) абзац девятый изложить в следующей редакции:

«Разрешенные формы и схемы подтверждения соответствия в зависимости от типов компонентов предусмотрены приложением № 10 к настоящему техническому регламенту.».

63. Пункт 82 изложить в следующей редакции:

«82. При подтверждении соответствия компонентов заявителем могут быть зарегистрированные на территории государства-члена в соответствии с его законодательством юридическое лицо или физическое лицо в качестве индивидуального предпринимателя, являющиеся изготовителем компонентов, поставляемых в качестве сменных (запасных) частей для транспортных средств, либо представителем изготовителя, либо продавцом (импортером) компонентов. При этом продавец (импортер) может быть заявителем только при подтверждении соответствия партии компонентов.».

64. В пункте 83 текст после слов «В комплект могут входить:» заменить на текст в следующей редакции:

«а) для продукции серийного производства:

копии технической документации (конструкторской, и (или) технологической, и (или) эксплуатационной документации, и (или) технических условий (описаний))

на компоненты, содержащей основные параметры и характеристики компонентов, а также их описание, в целях оценки соответствия компонентов требованиям настоящего технического регламента;

список Правил ООН, Глобальных технических правил ООН, стандартов (с указанием их обозначений и наименований, а также разделов (пунктов, подпунктов), если соблюдение требований настоящего технического регламента может быть обеспечено применением отдельных разделов (пунктов, подпунктов) этих Правил ООН, Глобальных технических правил ООН, стандартов), включенных в перечень стандартов (в случае их применения заявителем);

описание принятых технических решений и результатов оценки рисков, подтверждающих выполнение требований настоящего технического регламента, если стандарты, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента, отсутствуют или не применялись (при необходимости);

договор с изготовителем (в том числе с иностранным изготовителем), предусматривающий обеспечение соответствия поставляемой на таможенную территорию Евразийского экономического союза продукции требованиям настоящего технического регламента и ответственность за несоответствие такой продукции указанным требованиям (для представителя изготовителя) (в случаях, предусмотренных схемой декларирования соответствия);

сертификат соответствия системы менеджмента (в случаях, предусмотренных схемой декларирования соответствия);

сведения о регистрационном или учетном (индивидуальном, идентификационном) номере заявителя, присваиваемом при государственной регистрации юридического лица или физического лица в качестве индивидуального предпринимателя в соответствии с законодательством государств-членов Евразийского экономического союза;

протоколы исследований (испытаний) и измерений образцов (проб) продукции (при наличии);

иные документы по выбору заявителя, послужившие основанием для принятия декларации о соответствии (при наличии);

б) для партии продукции:

копия контракта (договора поставки) и товаросопроводительные документы, идентифицирующие партию компонентов, в том числе размер партии;

копии эксплуатационных документов (при необходимости);

список Правил ООН, Глобальных технических правил ООН, стандартов (с указанием их обозначений и наименований, а также разделов (пунктов, подпунктов), если соблюдение требований настоящего технического регламента может быть обеспечено применением отдельных разделов (пунктов, подпунктов) этих Правил ООН, Глобальных технических правил ООН, стандартов), включенных в перечень стандартов (в случае их применения заявителем);

сведения о регистрационном или учетном (индивидуальном, идентификационном) номере заявителя, присваиваемом при государственной регистрации юридического лица или физического лица в качестве индивидуального предпринимателя в соответствии с законодательством государств-членов Евразийского экономического союза;

протоколы исследований (испытаний) и измерений образцов (проб) продукции (при наличии);

иные документы по выбору заявителя, послужившие основанием для принятия декларации о соответствии (при наличии).

65. Пункт 84 исключить.

66. Пункт 85 изложить в следующей редакции:

«85. Заявитель принимает декларацию о соответствии и регистрирует ее в соответствии с порядком, утвержденным Евразийской экономической комиссией. Допускается принятие декларации о соответствии в электронной форме.

Действие декларации о соответствии компонентов серийного производства устанавливается на срок не более 4 лет, для партии компонентов срок действия декларации о соответствии не устанавливается.

В случае оформления декларации о соответствии в электронной форме администратор системы электронного документооборота обеспечивает доступ заявителя к документам, послужившим основанием для оформления декларации о соответствии, в течение 5 лет с даты оформления декларации о соответствии. Указанный доступ должен предоставлять возможность для ознакомления с документами, послужившими основанием для оформления декларации о соответствии, без возможности внесения изменений и удаления.».

67. Пункт 86 изложить в следующей редакции:

«86. Подтверждение соответствия компонентов в форме обязательной сертификации, предусмотренной приложением № 19 к настоящему техническому регламенту, может включать в себя в зависимости от схемы:

1) подача заявителем в орган по сертификации продукции заявки на проведение работ по сертификации. Содержание заявки и перечень прилагаемых документов приведены в приложении № 12 к настоящему техническому регламенту;

2) рассмотрение и анализ органом по сертификации продукции заявки и прилагаемых документов, принятие решения о проведении работ по сертификации или об отказе в проведении работ по сертификации и информирование заявителя о принятом решении (непосредственно или путем направления информации заказным почтовым отправлением с описью вложения и уведомлением о вручении);

3) проведение органом по сертификации продукции идентификации и (или) отбора образцов (проб) продукции (типовых образцов продукции) (далее - образцы (пробы) продукции) для проведения их исследований (испытаний) и измерений, если это предусмотрено схемой сертификации;

4) привлечение органом по сертификации продукции на договорной основе (при необходимости) для проведения исследований (испытаний) и измерений аккредитованной испытательной лаборатории (центра) из числа тех, с которыми взаимодействует орган по сертификации продукции для проведения исследований (испытаний) и измерений (если проведение исследований (испытаний) и измерений предусмотрено схемой сертификации). В случае если заявитель по каким-либо причинам считает невозможным проведение исследований (испытаний) и измерений

в привлеченной аккредитованной испытательной лаборатории (центре), он должен информировать об этом орган по сертификации продукции (с обоснованием причин отказа). В этом случае для проведения исследований (испытаний) и измерений орган по сертификации продукции привлекает иную аккредитованную испытательную лабораторию (центр), с которой он взаимодействует;

5) проведение аккредитованной испытательной лабораторией (центром) исследований (испытаний) и измерений отобранных образцов (проб) продукции, если это предусмотрено схемой сертификации;

6) проведение органом по сертификации продукции исследования типа продукции, если это предусмотрено схемой сертификации;

7) проведение органом по сертификации продукции анализа состояния производства, если это предусмотрено схемой сертификации;

8) анализ органом по сертификации продукции полученных результатов работ по сертификации продукции и принятие решения о выдаче или об отказе в выдаче сертификата соответствия продукции требованиям технического регламента (далее - сертификат соответствия продукции);

9) оформление и выдача органом по сертификации продукции сертификата соответствия продукции;

10) внесение сведений о выданном сертификате соответствия продукции в единый реестр выданных сертификатов соответствия и зарегистрированных деклараций о соответствии.».

68. В пункте 87 после слов «подтверждения соответствия» вставить слова «в форме обязательной сертификации».

69. Пункт 89 изложить в следующей редакции:

«89. По итогам рассмотрения и анализа заявки и прилагаемых документов, представленных заявителем, орган по сертификации принимает решение о возможности подтверждения соответствия и в течение 5 рабочих дней с даты принятия такого решения в письменном виде сообщает заявителю о принятом решении, содержащем условия проведения процедуры подтверждения соответствия, в том числе необходимые сведения о схеме сертификации, порядке отбора образцов

(типовых образцов) компонентов и программе испытаний (исследований) и измерений.

Если по какому-либо показателю (показателям) компонентов данного типа уже имеются протоколы сертификационных или контрольных испытаний, проведенных в аккредитованной испытательной лаборатории, то испытания по этому показателю (показателям) не проводятся при условии:

- отсутствия изменений в конструкции компонента,
- неизменности технологического процесса изготовления продукции;
- отсутствия внесения изменений в соответствующую нормативную документацию;
- отсутствия изменений в идентификационных признаках продукции.».

70. Пункт 90 дополнить абзацами в следующей редакции:

«Проведение испытаний не требуется в случае предоставления протоколов испытаний, проведенных при предыдущей сертификации компонентов того же типа, или протоколов контрольных испытаний компонентов того же типа в рамках периодической оценки сертифицированной продукции при условии подтверждения за весь период, прошедший со времени предыдущей сертификации:

- наличия сертификата СМК, выданного органом по сертификации систем менеджмента качества;
- неизменности технологического процесса изготовления продукции;
- отсутствия внесения изменений в соответствующую нормативную документацию;
- отсутствия изменений в идентификационных признаках продукции.».

71. В пункте 91 абзацы пятый и шестой заменить абзацем в следующей редакции:

«Испытанные образцы компонентов или другие материалы (фотографии, видеозаписи и др.), подтверждающие проведение испытаний и полученные результаты, а также документация, имеющая отношение к проведению испытаний, хранятся в архиве аккредитованной испытательной лаборатории не менее 5 лет.».

72. Пункт 92 изложить в следующей редакции:

«92. В случае если это предусматривается схемой сертификации, орган по сертификации проводит анализ состояния производства в соответствии с разделом IX Типовых схем, утвержденных Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 18 апреля 2018 г. № 44.»

73. Пункт 93 изложить в следующей редакции:

«93. Если схема сертификации предусматривает наличие у изготовителя действующей системы менеджмента качества, сертифицированной аккредитованным органом по сертификации систем менеджмента государства-члена Евразийского экономического союза, то в комплект документов прилагается копия сертификата соответствия на систему менеджмента. При этом проверка состояния производства изготовителя органом по сертификации продукции не проводится при условии распространения процессов сертифицированной системы менеджмента на сертифицируемую продукцию».

74. Пункт 94 изложить в следующей редакции:

«94. При положительных результатах оценки соответствия заявленных компонентов орган по сертификации подготавливает заключение о возможности выдачи сертификата соответствия и оформляет сертификат соответствия по единой форме и правилам, утверждаемым Комиссией Евразийского экономического союза. Допускается оформление сертификата соответствия в электронной форме.

При отрицательных результатах оценки соответствия заявленных компонентов орган по сертификации подготавливает заключение о невозможности выдачи (об отказе в выдаче) сертификата соответствия с указанием мотивированных причин отказа и информирует об этом заявителя в течение 3 рабочих дней с даты принятия указанного заключения.

Срок действия сертификата соответствия устанавливается в соответствии с поданной заявкой на сертификацию, но не может превышать 4 года. В случае выдачи сертификата соответствия на партию компонентов (конкретное количество наименований компонентов и единиц каждого наименования и обозначения), поступающих по одному товарно-транспортному документу, срок действия

сертификата соответствия не устанавливается, а его действие распространяется только на указанную партию. Если партия компонентов разбита на несколько поставок, то в сертификате соответствия указывается общее количество компонентов. Срок действия сертификата соответствия ограничивается одним годом. Если срок поставки всей партии компонентов превышает один год, то требуется проведение сертификации серийно выпускаемой продукции либо выдача сертификата соответствия на партию продукции, поставляемой единовременно.

В сертификате соответствия компоненты могут быть идентифицированы одним из следующих обозначений: тип, марка, модель, артикул продукции. В случае приведения в качестве сведений о продукции ссылки на каталог продукции изготовителя, в сертификате соответствия приводятся идентификационные признаки каталога (например, год издания, номер версии, количество номенклатурных позиций по каталогу и др.), при этом обозначения отдельных компонентов в сертификате соответствия могут не приводиться. Каталог является неотъемлемой частью сертификата соответствия и хранится в органе по сертификации.

Сертификат соответствия серийно выпускаемых компонентов, производимых (изготавливаемых) в нескольких филиалах изготовителя и (или) на производственных площадках, может быть выдан на указанную продукцию на максимальный срок, установленный настоящим пунктом, при соблюдении следующих условий:

а) проведение органом по сертификации продукции анализа состояния производства и подтверждение наличия у изготовителя необходимых условий для обеспечения постоянного (стабильного) соответствия изготавливаемой (производимой) продукции требованиям технического регламента, подтверждаемым при ее сертификации;

б) наличие положительных результатов проведения сертификационных исследований (испытаний) и измерений образцов (проб) сертифицируемой продукции, производимой во всех филиалах изготовителя и (или) на производственных площадках;

в) распространение внедренной изготовителем системы менеджмента во всех филиалах изготовителя сертифицированной продукции или организация

изготовителем осуществления производственного контроля во всех его филиалах и (или) на производственных площадках;

г) наличие разработанного органом по сертификации продукции и согласованного изготовителем графика проведения последовательного анализа состояния производства в филиалах изготовителя и (или) на производственных площадках (с указанием сроков проведения указанного анализа).

В случае оформления сертификата соответствия в электронной форме администратор системы электронного документооборота обеспечивает доступ заявителя, органа по сертификации и испытательной лаборатории к документам, послужившим основанием для оформления сертификата соответствия, в течение 5 лет с даты оформления сертификата соответствия. Указанный доступ должен предоставлять возможность для ознакомления с документами, послужившими основанием для оформления сертификата соответствия, без возможности внесения изменений и удаления.».

75. Пункт 96 изложить в следующей редакции:

«По окончании срока действия сертификата оформляется новый сертификат соответствия. Основанием для выдачи сертификата соответствия на новый срок являются результаты экспертизы представленной документации, протоколы контрольных испытаний в рамках контроля соответствия производства, а также другие документы. Решение о достаточности представленных документов принимает орган по сертификации.».

76. Пункт 97 изложить в следующей редакции:

«97. Изготовитель транспортного средства, являющийся резидентом государства - члена Евразийского экономического союза, либо представитель изготовителя, отвечающие требованиям, предусмотренным пунктом 25 настоящего технического регламента, имеют право подать заявку на получение сертификата соответствия либо на регистрацию декларации о соответствии в отношении компонентов, предназначенных как для поставки на сборочное производство транспортных средств, так и для выпуска в обращение в качестве сменных (запасных) частей для послепродажного обслуживания транспортных средств, на основании

положительных результатов одобрения типа транспортного средства (шасси). Оформление сертификата соответствия проводится по схеме 13с. Принятие декларации о соответствии осуществляется по схеме 1д.».

77. В пункте 98 абзац второй дополнить текстом в следующей редакции: «Орган по сертификации может использовать в качестве доказательственных материалов документы, предусмотренные приложением № 12 к настоящему техническому регламенту, подтверждающие соответствие транспортного средства и компонентов транспортного средства (шасси) требованиям, действовавшим на момент окончания производства (выпуска в обращение) транспортного средства (шасси).».

78. Подразделы VI VII и VIII перенумеровать соответственно в VIII, IX и X.

79. Пункт 100 дополнить текстом в следующей редакции: «На импортируемую в Евразийский экономический союз продукцию нанесение единого знака обращения продукции на рынке контролируется при выпуске товара в обращение.».

80. Пункт 102, включая рисунок 1, изложить в следующей редакции:

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

документации) единым знаком обращения на рынке государств-членов Евразийского экономического союза не требуется.

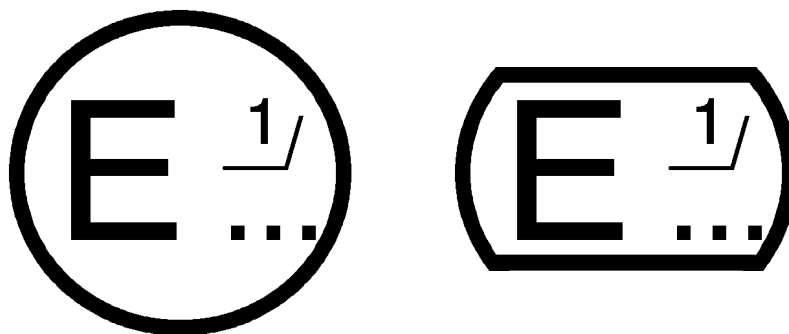


Рис. 1. Образец маркировки

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

81. В пункте 104 после слов «Государственный контроль (надзор)» вставить слова: «транспортных средств (шасси), на которые оформлено одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси)».

82. Дополнить пунктом 107¹ в следующей редакции:

«107¹. Государственный контроль (надзор) за выпускаемыми в обращение единичными транспортными средствами осуществляется уполномоченным органом государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза.

В случае если конструктивные параметры и характеристики единичного транспортного средства отличаются от указанных в свидетельстве о безопасности конструкции транспортного средства, подразделение органа государственного управления в сфере безопасности дорожного движения отказывает в осуществлении государственной регистрации такого транспортного средства.

Единичное транспортное средство может быть повторно представлено для проведения государственной регистрации после устранения выявленных

несоответствий требованиям настоящего технического регламента и, при необходимости, переоформления свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства.».

83. Дополнить пунктом 109¹ в следующей редакции:

«109¹. Если орган государственного контроля (надзора) государства - члена Евразийского экономического союза обнаружит, что выпускаемые в обращение транспортные средства (шасси) или их компоненты, несмотря на наличие документов о соответствии требованиям настоящего технического регламента, представляют серьезный риск для безопасности движения, здоровья людей или окружающей среды, то он может приостановить на срок до шести месяцев выпуск в обращение и (или) продажу таких транспортных средств (шасси) или их компонентов. В подобном случае орган государственного контроля (надзора) государства - члена Евразийского экономического союза в возможно короткие сроки:

1) уведомляет Евразийскую экономическую комиссию, другие государства-члены Евразийского экономического союза, изготовителя транспортных средств (шасси) или их компонентов, аккредитованные орган по сертификации и испытательную лабораторию, проводившие оценку соответствия о причинах приостановки выпуска в обращение и (или) продажи транспортных средств (шасси) или их компонентов;

2) организует с участием изготовителя транспортных средств (шасси) или их компонентов, аккредитованных органа по сертификации и испытательной лаборатории, проводивших оценку соответствия, исследование, с целью выяснения причин несоответствия.

Дальнейшие действия осуществляются в соответствии с пунктом 56 настоящего технического регламента.».

84. Дополнить пунктом 109² в следующей редакции:

«109². В случае, если орган государственного управления в сфере безопасности дорожного движения обнаружит отличие конструктивных характеристик транспортного средства, находящегося в эксплуатации, документам, удостоверяющим соответствие требованиям настоящего технического регламента, на

основании которых была осуществлена государственная регистрация этого транспортного средства, орган государственного управления в сфере безопасности дорожного движения запрещает эксплуатацию такого транспортного средства до устранения выявленных нарушений.».

85. В приложении № 1 к техническому регламенту:

1) в таблице 1:

а) в позициях 2.2, 3 и 4 значения технически допустимой максимальной массы привести в килограммах: 5 т соответствует 5000 кг, 3,5 т соответствует 3500 кг, 12 т соответствует 12000 кг, 0,75 т соответствует 750 кг, 10 т соответствует 10000 кг;

б) первый абзац позиции 2.2 изложить в следующей редакции: «Автобусы, троллейбусы, специальные и специализированные пассажирские транспортные средства и их шасси, в том числе:»;

в) позицию 2.2 дополнить новым абзацем в следующей редакции:

«Модификации транспортного средства категории M_2 или M_3 с уменьшенным числом мест для сидения до восьми и менее продолжают относиться к категории M_2 или M_3 соответственно.»;

г) в позиции 4 в абзаце первом перед текстом «, в том числе» вставить слова: «и их шасси» и в конце этого абзаца исключить слова в скобках «(замечание АСМАП)»;

2) после таблицы 1 ввести новое примечание 4 в следующей редакции:

«4. При наличии у транспортных средств категории L двух колес, смонтированных на одной оси, эти колеса считаются как одно колесо при расстоянии между их центрами контакта с опорной поверхностью менее 460 мм.»;

3) в пункте 1.2.1.3 слова в скобках: «(за исключением седельных тягачей)» перенести после слова «либо» этого же предложения;

4) в таблице 2:

а) в позиции 16 число «6» изменить на число «1,5»;

б) позицию 21 изложить в следующей редакции: «Транспортные средства органов охраны правопорядка и исполнения наказаний, предназначенные для перевозки задержанных и осужденных лиц»;

5) в таблице 3:

а) позиции, относящиеся к экологическим классам 4 и 5, изложить в следующей редакции:

Экологический класс	Категории и подгруппы транспортных средств и двигателей внутреннего сгорания	Технические требования к транспортным средствам и двигателям внутреннего сгорания
« 4	М ₁ , М ₂ , N ₁ , N ₂ (в соответствии с областью применения Правил ООН № 83-05), с искровыми двигателями (бензиновыми, газовыми) и дизелями	Правила ООН № 83-05, уровень выбросов В
	М ₁ , М ₂ , N ₁ , N ₂ с контрольной массой свыше 2610 кг, М ₃ , N ₃ с дизелями, газовыми двигателями, газодизелями и двухтопливными двигателями (в режиме работы на газообразном топливе)	Правила ООН № 49-05 с дополнением 6, уровень выбросов В1
	М ₁ , М ₂ , N ₁ , N ₂ с контрольной массой свыше 2610 кг, М ₃ , N ₃ с искровыми (бензиновыми) двигателями и двухтопливными двигателями (в режиме работы на бензине)	СО – 4 г/кВт·ч, С _м Н _п – 0,55 г/кВт·ч, NO _x – 2 г/кВт·ч (при испытаниях по Правилам ООН № 49-03, испытательный цикл ESC)
	М ₁ , М ₂ , N ₁ , N ₂ с контрольной массой свыше 2610 кг, М ₃ , N ₃ повышенной проходимости, с приводом на все колеса, в том числе с отключаемым приводом одной из осей, N ₃ с количеством осей 5 и более, N ₃ повышенной проходимости, ранее проходившие оценку соответствия по техническим нормативам выбросов, предусмотренных Правилами ООН № 96-01 (кроме классифицируемых по коду ТН ВЭД ЕАЭС 8701), N ₂ , N ₃ специального назначения, классифицируемые по коду ТН ВЭД ЕАЭС 8705, базовые транспортные средства, предназначенные для изготовления указанных транспортных средств специального	Правила ООН № 96-02

назначения, специальные бронированные транспортные средства для правоохранительной деятельности с дизелями

Правила ООН № 49-05 с дополнением 6, уровень выбросов В1

Дизели, газовые двигатели, газодизели и двухтопливные двигатели (в режиме работы на газообразном топливе), предназначенные для установки на транспортные средства категорий М₁, М₂, N₁, N₂ с контрольной массой свыше 2610 кг, М₃, N₃

Правила ООН № 96-02

Дизели, предназначенные для установки на транспортные средства категорий М₁, М₂, N₁, N₂ с контрольной массой свыше 2610 кг, М₃, N₃ повышенной проходимости, с приводом на все колеса, в том числе с отключаемым приводом одной из осей, N₃ с количеством осей 5 и более, N₃ повышенной проходимости, ранее проходившие оценку соответствия по техническим нормативам выбросов, предусмотренных Правилами ООН № 96-01 (кроме классифицируемых по коду ТН ВЭД ЕАЭС 8701), N₂, N₃ специального назначения, классифицируемые по коду ТН ВЭД ЕАЭС 8705, базовые транспортные средства, предназначенные для изготовления указанных транспортных средств специального назначения, специальные бронированные транспортные средства для правоохранительной деятельности

СО – 4 г/кВт·ч,
С_м Н_п – 0,55 г/кВт·ч,
NO_x – 2 г/кВт·ч
(при испытаниях по Правилам ООН № 49-03, испытательный цикл ESC)

Искровые (бензиновые) двигатели и двухтопливные двигатели (в режиме работы на бензине), предназначенные для установки на транспортные средства категорий М₁, М₂, N₁, N₂ с контрольной массой свыше 2610 кг, М₃, N₃

5 М₁, N₁, М₂, N₂ (в соответствии с областью применения Правил ООН № 83-06)

Правила ООН № 83-06

с искровыми двигателями (бензиновыми, газовыми) и дизелями

M_1 , M_2 , N_1 , N_2 с контрольной массой более 2610 кг, M_3 , N_3 с дизелями, газовыми двигателями, газодизелями и двухтопливными двигателями (в режиме работы на газообразном топливе),

M_1 , M_2 , N_1 , N_2 с контрольной массой более 2610 кг, M_3 , N_3 с искровыми (бензиновыми) двигателями и двухтопливными двигателями (в режиме работы на бензине)

Дизели, газовые двигатели, газодизели и двухтопливные двигатели (в режиме работы на газообразном топливе), предназначенные для установки на транспортные средства категорий M_1 , M_2 , N_1 , N_2 с контрольной массой более 2610 кг, M_3 , N_3

Искровые (бензиновые) двигатели и двухтопливные двигатели (в режиме работы на бензине), предназначенные для установки на транспортные средства категорий M_1 , M_2 , N_1 , N_2 с контрольной массой более 2610 кг, M_3 , N_3

Правила ООН № 49-05 с дополнением 6, уровни выбросов В2, С

СО – 4 г/кВт·ч,
НС – 0,55 г/кВт·ч,
NO_x – 2 г/кВт·ч
(при испытаниях по Правилам ООН № 49-05, испытательный цикл ЕТС) технические требования Приложения 9А Правил ООН № 49-05

Правила ООН № 49-05 с дополнением 6, уровни выбросов В2, С

СО – 4 г/кВт·ч,
НС – 0,55 г/кВт·ч,
NO_x – 2 г/кВт·ч
(при испытаниях по Правилам ООН № 49-05, испытательный цикл ЕТС) технические требования Приложения 9А Правил ООН № 49-05».

б) в позиции, относящейся к экологическому классу 6, в абзацах втором и третьем слова «массой более 2840 кг» заменить словами «массой более 2610 кг»;

в) после таблицы 3 ввести примечания в следующей редакции:

«Примечания:

1. Под «контрольной массой» понимается сумма массы без нагрузки транспортного средства и единой условной массы, равной 100 кг, для проведения испытаний в соответствии с Правилами ООН № 83.

2. Экологический класс присваивается по результатам оценки соответствия в форме одобрения типа или технической экспертизы конструкции единичного транспортного средства и вносится в одобрение типа транспортного средства, одобрение типа шасси или свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства. Для транспортных средств, находящихся в эксплуатации, в случае если экологический класс не был присвоен на момент выпуска в обращение транспортного средства, он присваивается в порядке, установленном уполномоченным органом государственного управления государства - члена Евразийского экономического союза.».

б) таблицу 4 изложить в следующей редакции:

«Таблица 4

№ п/п	Объекты технического регулирования
1.	Двигатели с принудительным зажиганием
2.	Двигатели с воспламенением от сжатия
3.	Оборудование для питания двигателя газообразным топливом: а) сжиженным нефтяным газом (СНГ): баллон; вспомогательное оборудование баллона; испаритель / регулятор давления; запорный клапан; газонагнетатель, инжектор или газосмеситель; газовый дозатор с газонагнетателем или без него; гибкие шланги; заправочный блок; обратный клапан; предохранительный клапан газопровода; фильтр; датчик давления или температуры; топливный насос; соединительный патрубок подачи резервного топлива; электронный блок управления; топливопровод;

№ п/п	Объекты технического регулирования
	<p>ограничитель давления;</p> <p>газопроводы шовного и бесшовного типа и их соединительные муфты;</p> <p>газопроводы, изготовленные из материалов, не являющихся медью, нержавеющей сталью и сталью с антикоррозийным покрытием, и их соединительные муфты;».</p> <p>б) компримированным природным газом (КПГ), сжиженным природным газом (СПГ):</p> <p>резервуар (баллон или бак);</p> <p>вспомогательное оборудование резервуара;</p> <p>регулятор давления;</p> <p>автоматический клапан;</p> <p>ручной вентиль;</p> <p>газоснабжающее устройство;</p> <p>регулятор подачи газа;</p> <p>гибкий топливopпровод;</p> <p>жесткий топливopпровод;</p> <p>заправочный блок или узел;</p> <p>обратный клапан или контрольный клапан;</p> <p>первичный и вторичный предохранительный клапан (разгрузочный клапан);</p> <p>предохранительное устройство сброса давления (срабатывающее при определенной температуре);</p> <p>фильтр;</p> <p>датчик / указатель давления или температуры;</p> <p>ограничительный клапан;</p> <p>рабочий клапан;</p> <p>электронный блок управления;</p> <p>газонепроницаемый кожух;</p> <p>фитинг;</p> <p>вентиляционный шланг;</p> <p>предохранительный ограничитель давления (ПОД) (срабатывающий при определенном давлении);</p> <p>топливная рампа;</p> <p>теплообменник / испаритель;</p> <p>сигнализатор природного газа;</p> <p>топливный насос (для СПГ)</p>
4.	Системы нейтрализации отработавших газов, в т.ч. сменные каталитические нейтрализаторы (за исключением систем нейтрализации на основе мочевины)
5.	Сменные системы выпуска отработавших газов двигателей, в т.ч. глушители и резонаторы

№ п/п	Объекты технического регулирования
6.	Топливные баки
7.	Колодки с накладками в сборе для дисковых и барабанных тормозных механизмов, фрикционные накладки для барабанных и дисковых тормозных механизмов
8.	Аппараты гидравлического и пневмогидравлического привода тормозной системы и сцепления (цилиндры главные и рабочие тормозные и сцепления, скобы и суппорты дисковых тормозных механизмов, регуляторы тормозных сил, вакуумные и гидравлические (в сборе с главными тормозными цилиндрами) и гидровакуумные и пневмогидравлические усилители, контрольно-сигнальные устройства
9.	а) Трубопроводы и шланги пневматических и гидравлических систем тормозного привода, сцепления и рулевого привода в сборе с элементами соединений б) Трубопроводы и шланги пневматических систем на основе полимерных труб, элементы соединений полимерных трубопроводов и шлангов в сборе с элементами соединений
10.	Тормозные механизмы в сборе
11.	Узлы механических приводов тормозной системы: регулировочные рычаги барабанных тормозных механизмов, тросы привода стояночной системы с наконечниками в сборе
12.	Диски и барабаны тормозные
13.	Аппараты пневматического и пневмогидравлического привода тормозной системы и сцепления: агрегаты подготовки воздуха (противозамерзатели, влагоотделители, регуляторы давления), защитная аппаратура пневмопривода, клапаны слива конденсата, управляющие аппараты (краны тормозные, ускорительные клапаны, клапаны управления тормозной системой прицепа, воздухораспределители), аппараты корректировки торможения (регуляторы тормозных сил, клапаны ограничения давления в пневматическом приводе передней оси), головки соединительные, устройства сигнализации и контроля (датчики пневмоэлектрические, клапаны контрольного вывода)
14.	Камеры тормозные пневматические (в т.ч. с пружинным энергоаккумулятором), цилиндры тормозные пневматические
15.	Компрессоры
16.	Узлы и детали рулевого управления транспортных средств: рулевые колеса, рулевые механизмы, рулевые усилители, гидронасосы, распределители и

№ п/п	Объекты технического регулирования
	силовые цилиндры рулевых усилителей, колонки рулевого управления, угловые редукторы, рулевые валы, рулевые тяги, промежуточные опоры рулевого привода и рычаги, шкворни поворотных цапф
17.	Рули мотоциклетного типа
18.	Шарниры шаровые подвески и рулевого управления
19.	Колеса транспортных средств
20.	Шины пневматические для легковых автомобилей и их прицепов
21.	Шины пневматические для легких грузовых и грузовых автомобилей и их прицепов, автобусов и троллейбусов
22.	Шины пневматические для мотоциклов, мотороллеров, квадрициклов и мопедов
23.	Шины пневматические запасных колес для временного использования
24.	Восстановленные пневматические шины для автомобилей и их прицепов
25.	Сцепные устройства (тягово-сцепные, седельно-сцепные и буксирные)
26.	Гидравлические опрокидывающие механизмы автосамосвалов: - гидроцилиндры телескопические одностороннего действия; - гидрораспределитель с ручным и дистанционным управлением
27.	Гидравлические механизмы опрокидывания кабин транспортных средств: - гидроцилиндры гидравлического механизма опрокидывания кабин; - насосы гидравлического механизма опрокидывания кабин
28.	Рукава гидроусилителя рулевого управления и опрокидывателя платформы автосамосвала
29.	Бамперы, дуги защитные для мотоциклов
30.	Задние и боковые защитные устройства грузовых автомобилей и прицепов
31.	Сиденья автомобилей
32.	Подголовники сидений
33.	Ремни безопасности
34.	Подушки безопасности
35.	Удерживающие устройства для детей

№ п/п	Объекты технического регулирования
36.	Стекла безопасные
37.	Устройства непрямого обзора
38.	Стеклоочистители и запасные части к ним (моторедукторы, щетки)
39.	Фароочистители и запасные части к ним (электродвигатели, моторедукторы)
40.	Фары автомобильные ближнего и дальнего света
41.	Лампы накаливания для фар и фонарей
42.	Светоотражающие приспособления (светоотражатели)
43.	Фонари освещения заднего регистрационного знака
44.	Указатели поворота
45.	Габаритные и контурные огни, сигналы торможения
46.	Противотуманные фары
47.	Устройства освещения и световой сигнализации мотоциклов и квадрициклов
48.	Фонари заднего хода транспортных средств
49.	Галогенные лампы-фары HSB
50.	Задние противотуманные огни
51.	Фары для мопедов
52.	Фары для мотоциклов
53.	Предупреждающие огни
54.	Фары для мотоциклов с галогенными лампами HS
55.	Фары ближнего и дальнего света для мопедов
56.	Стояночные огни
57.	Фары для мопедов с галогенными лампами HS2
58.	Дневные ходовые огни
59.	Боковые габаритные огни
60.	Фары с газоразрядными источниками света

№ п/п	Объекты технического регулирования
61.	Газоразрядные источники света
61a.	Пускорегулирующие устройства для газоразрядных источников света
62.	Звуковые сигнальные приборы
63.	Спидометры, их датчики и комбинации приборов, включающие спидометры
64.	Устройства ограничения скорости
65.	Технические средства контроля соблюдения водителями режимов движения, труда и отдыха (тахографы)
66.	Системы тревожной сигнализации, противоугонные и охранные устройства для транспортных средств
67.	Задние опознавательные знаки тихоходных транспортных средств
68.	Задние опознавательные знаки транспортных средств большой длины и грузоподъемности
69.	Светоотражающая маркировка для транспортных средств большой длины и грузоподъемности
70.	Предупреждающие треугольники (знаки аварийной остановки)
71.	Аккумуляторные стартерные батареи
72.	Электрическая проводка, жгуты проводов
73.	Электрические провода высоковольтные армированные и жгуты высоковольтных проводов системы зажигания
74.	Указатели и датчики аварийных состояний
75.	Турбокомпрессоры
76.	Детали цилиндро-поршневой группы (цилиндры, гильзы цилиндров, поршни, поршневые кольца и пальцы), газораспределительного механизма (распределительный вал, звёздочки привода, толкатели и пружины клапанов, клапаны), коленчатые валы, вкладыши подшипников, втулки свертные, шатуны, болты шатунные
77.	Системы впрыска топлива двигателей с принудительным зажиганием и их сменные элементы
78.	Воздухоочистители для двигателей внутреннего сгорания и их фильтрующие элементы

№ п/п	Объекты технического регулирования
79.	Фильтры очистки масла и их фильтрующие элементы
80.	Фильтры очистки топлива дизелей и их фильтрующие элементы
81.	Фильтры очистки топлива двигателей с принудительным зажиганием и их фильтрующие элементы
82.	Топливные насосы высокого давления, топливopодкачивающие насосы, плунжерные пары, форсунки и распылители форсунок для дизелей
83.	Теплообменники и термостаты
84.	Насосы жидкостных систем охлаждения
85.	Сцепления и их части (диски ведомые с накладками в сборе; диски нажимные с кожухами в сборе; муфты выключения сцеплений с подшипниками в сборе)
86.	Карданные передачи; карданные валы, в том числе с шарнирами неравных и равных угловых скоростей; приводные валы, в том числе с шарнирами равных угловых скоростей; шарниры неравных и равных угловых скоростей; крестовины карданные, в том числе с подшипниками в сборе; промежуточные опоры, в том числе с подшипниками, с кронштейнами в сборе
87.	Мосты ведущие с дифференциалом в сборе, полуоси
88.	Упругие элементы подвески (рессоры листовые, листы рессор, пружины, торсионы подвески, стабилизаторы поперечной устойчивости, стойки стабилизаторов, пневматические упругие элементы)
89.	Демпфирующие элементы подвески (амортизаторы, амортизаторные стойки и патроны амортизаторных стоек) и рулевого привода
90.	Детали направляющего аппарата подвески (рычаги, реактивные штанги, их пальцы и втулки, резинометаллические шарниры, подшипники и втулки опор, ограничители хода подвески, стремянки, втулки и пальцы установки рессор)
91.	Колпаки ступиц и декоративные колпаки колес. Элементы крепления колес. Грузы балансировочные колес.
92.	Изделия системы зажигания для двигателей с принудительным зажиганием (распределители, датчики - распределители, катушки зажигания, модули зажигания, электронные коммутаторы, контроллеры, датчики, прерыватели)
93.	Свечи зажигания искровые, свечи накаливания

№ п/п	Объекты технического регулирования
94.	Генераторы электрические, выпрямительные блоки, электродвигатели (приводов вентиляторов, бензонасосов, стеклоомывателей, стеклоподъемников, отопителей, управления зеркалами, блокировки дверей)
95.	Стартеры, приводы и реле стартеров
96.	Коммутационная, защитная и установочная аппаратура цепей электроснабжения пуска, зажигания, внешних световых и звуковых приборов, стеклоочистителей, систем топливоподачи, соединения разъемные
97.	Декоративные детали кузова и бампера, решетки радиатора, козырьки и ободки фар
98.	Ручки (наружные и внутренние) и дверные петли на боковых поверхностях кузова, наружные кнопки боковые открывания дверей и багажников
99.	Замки дверей
100.	Детали защитные резиновые и резинометаллические (колпачки, чехлы, кольца уплотнительные, манжеты для гидропривода тормозов и сцепления, чехлы шарниров рулевых управлений, подвески, карданных валов, шарниров равных угловых скоростей)
101.	Уплотнители головок блока цилиндров, коллекторов, газобаллонной аппаратуры, уплотнительные кольца, манжеты валов, уплотнительные кольца для двигателей внутреннего сгорания
102.	Муфты выключения сцеплений, в том числе, с подшипниками в сборе, ступицы колес, в том числе, с подшипниками в сборе, подшипники муфт выключения сцеплений и ступиц колес, натяжные и направляющие ролики привода ремней двигателей
103.	Воздушно-жидкостные отопители, интегральные охладители, отопители-охладители систем обеспечения микроклимата
104.	Независимые воздушные и жидкостные подогреватели-отопители автоматического действия, работающие от бортовой сети транспортных средств на жидком или газообразном топливе, в том числе подогреватели предпусковые
105.	Домкраты гидравлические, механические
106.	Цепи, натяжные устройства цепей для двигателей внутреннего сгорания
107.	Ремни вентиляторные клиновые и синхронизирующие поликлиновые для

№ п/п	Объекты технического регулирования
	двигателей транспортных средств, ремни зубчатые газораспределительного механизма двигателей автомобилей
108.	Диафрагмы и мембраны резинотканевые тарельчатые для транспортных средств
109.	Шлемы защитные для водителей и пассажиров мотоциклов и мопедов
110.	Багажники автомобильные
111.	Системы перегородок для защиты пассажиров при смещении багажа
112.	Материалы для отделки салона и сидений, материалы, для установки в моторном отделении и любом отдельном отопительном отсеке транспортных средств категории М ₃ классов II и III
113.	Антенны наружные радио, телевизионные, систем спутниковой навигации
114.	Адаптивные системы переднего освещения
115.	Устройства для уменьшения разбрызгивания из-под колес
116.	Шипы противоскольжения
117.	Аппаратура спутниковой навигации
118.	Устройство вызова экстренных оперативных служб
119.	Источники света на светоизлучающих диодах
120.	Модифицированные устройства ограничения выбросов
121.	Компоненты систем хранения сжатого водорода для транспортных средств, работающих на водороде: резервуар, предохранительное устройство для сброса давления, запорный клапан, контрольный клапан
122.	Модифицированные топливные системы для двигателей большегрузных транспортных средств»

7) Сноску «*» после таблицы 4 исключить.

86. Приложение № 2 к техническому регламенту изложить в следующей редакции:

«Приложение № 2

Перечень требований, предъявляемых при проведении оценки соответствия
в форме одобрения типа

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

2. Требования применяются в соответствии с областью применения и с учетом переходных положений, установленных в Правилах ООН.

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

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

5. Разрешается альтернативное применение требований более высокого уровня, чем установленные в перечне требований.

После вступления в силу новой серии поправок к Правилам ООН транспортные средства и компоненты, соответствующие техническим предписаниям этой новой серии поправок, считаются соответствующими требованиям настоящего технического регламента при условии, что область применения этой новой серии поправок распространяется на транспортные средства или компоненты, в отношении которых проводится оценка соответствия, и было подтверждено соответствие этих транспортных средств или компонентов всем обязательным требованиям, содержащимся в этой серии поправок к Правилам ООН.

6. При проведении оценки соответствия транспортных средств (шасси), относящихся к типу, ранее не проходившему оценку соответствия настоящему

техническому регламенту или в соответствии с национальными процедурами государств-членов Евразийского экономического союза, а также при продлении ранее оформленных одобрений типа транспортного средства (шасси) с учетом абзаца 5 пункта 65 настоящего регламента или их распространении с учетом абзаца 2 пункта 60 настоящего регламента, применяются Правила ООН с указанным в таблице уровнем поправок в редакции, действующей на момент регистрации одобрения типа транспортного средства (шасси) в реестре, с учетом их переходных положений.

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

7. Если в качестве доказательственного материала по требованиям приложения № 2 представлено сообщение об официальном утверждении типа транспортного средства по Правилам ООН, то представление копий сообщений об официальном утверждении в отношении отдельных типов компонентов, подпадающих под действие этих Правил ООН и указанных в сообщении об официальном утверждении типа транспортного средства, не обязательно.

8. Если в настоящем приложении не оговорено иное, то подтверждение соответствия транспортных средств (шасси) в отношении требований, перечисленных в настоящем приложении (с учетом области их применения), проводится в форме официального утверждения типа, в соответствии с процедурой, предусмотренной Правилами ООН, с оформлением сообщений об официальном утверждении типа по Правилам ООН в соответствии с положениями Соглашения 1958 года или в соответствии с порядком, установленным в приложении № 23 к настоящему техническому регламенту с оформлением сообщений об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту.

В случаях, когда Правилами ООН предусматривается оценка соответствия отдельных компонентов и оценка соответствия их установки на транспортное средство, при одобрении типа транспортного средства (шасси) проводятся обе оценки

соответствия в форме официального утверждения типа, предусмотренной Правилами ООН, с выдачей сообщения об официальном утверждении типа.

В одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси) вносятся номера сообщений об официальном утверждении типа и/или деклараций о соответствии.

9. Имеющиеся на транспортном средстве компоненты (системы), требование к обязательной установке которых отсутствует в настоящем техническом регламенте, но в отношении которых настоящим техническим регламентом установлены технические предписания, вступившие в силу, подлежат проверке соответствия этим техническим предписаниям.

10. Сообщения об официальном утверждении типа по Правилам ООН № 0 в отношении международного официального утверждения типа комплектного транспортного средства признаются для целей оценки соответствия элементов и свойств объектов технического регулирования без предоставления отдельных сообщений об официальном утверждении типа на основании Правил ООН, перечисленных в разделе I части А приложения 4 к Правилам ООН № 0, соответствие которым удостоверяют сообщения об официальном утверждении по Правилам ООН № 0.

11. Взамен сообщений об официальном утверждении типа по Правилам ООН № 4, 6, 7, 23, 38, 50, 77, 87 и 91 могут быть представлены сообщения об официальном утверждении типа по Правилам ООН № 148; взамен сообщений об официальном утверждении типа по Правилам ООН № 19, 98, 112, 113, 119 и 123 могут быть представлены сообщения об официальном утверждении типа по Правилам ООН № 149; взамен сообщений об официальном утверждении типа по Правилам ООН № 3 и 104 могут быть представлены сообщения об официальном утверждении типа по Правилам ООН № 150.

12. Подразделение шин на классы C1, C2 и C3 в соответствии с Правилами ООН № 117-02.

№ п/п	Элементы и свойства объектов технического регулирования, в отношении которых устанавливаются требования	Применяемость по категориям транспортных средств	Документы, соответствие которым обеспечивает выполнение требования (период их применения)	Примечание
1.	Фары ближнего и дальнего света	M, N, L	Правила ООН № 1-02	20), 36)
2.	Светоотражатели	M, N, O, L	Правила ООН № 3-02 или Правила ООН № 150-00	
3.	Устройства для освещения заднего регистрационного знака	M, N, O	Правила ООН № 4-00 или Правила ООН № 148-00	
4.	Указатели поворота	M, N, O, L	Правила ООН № 6-01 или Правила ООН № 148-00	
5.	Габаритные огни, сигналы торможения	M, N, O, L	Правила ООН № 7-02 или Правила ООН № 148-00	4)
6.	Фары ближнего и дальнего света	M, N, L	Правила ООН № 8-05	20), 36)
7.	Внешний шум	L ₂ , L ₄ , L ₅ , L ₆ , L ₇	Правила ООН № 9-06 (до 2021 г.) Правила ООН № 9-07 (с 2022 до 2024 г.) Правила ООН № 9-08 (с 2025 г.)	
8.	Устойчивость к воздействию внешних источников электромагнитного излучения и электромагнитная совместимость	M, N, O, L	Правила ООН № 10-03 (до 2022 г.) Правила ООН № 10-06 (с 2023 г.)	
9.	Замки и петли дверей	M ₁ , N ₁	Правила ООН № 11-02 Правила ООН № 11-03 (до 2021 г.) Правила ООН № 11-04 (с 2022 г.)	4), 16), 2), 4), 16), 23), 2), 4), 16), 23)
10.	Травмобезопасность рулевого управления	M ₁ , N ₁	Правила ООН № 12-03 (до 2021 г.) Правила ООН № 12-04 (с 2022 г.)	16), 22), 16), 22)

№ п/п	Элементы и свойства объектов технического регулирования, в отношении которых устанавливаются требования	Применяемость по категориям транспортных средств	Документы, соответствие которым обеспечивает выполнение требования (период их применения)	Примечание
11.	Эффективность тормозных систем	M ₁ , N ₁ ,	Правила ООН № 13Н-00 (до 2021 г.)	16, 33), 37)
			Правила ООН № 13Н-01 (с 2022 г.)	16)
		M ₂ , M ₃ , N, O	Правила ООН № 13-11	16), 35)
12.	Места крепления ремней безопасности	M, N, L ₆ , L ₇	Правила ООН № 14-07 (до 2021 г.)	4), 16), 18), 23), 53)
			Правила ООН № 14-08 (с 2022 г. до 2025 г.)	4), 16), 18), 23), 53)
			Правила ООН № 14-09 (с 2026 г.)	4), 16), 18), 23), 53)
13.	Оснащение транспортных средств удерживающими системами	M, N, L ₆ , L ₇	Правила ООН № 16-06	4), 16), 18), 23)
			Правила ООН № 16-08 (с 2023 г.)	2), 4), 16), 18), 23)
14.	Прочность сидений и их креплений	M, N	Правила ООН № 17-08	16), 19), 23)
			Правила ООН № 17-09 (с 2023 г.)	2), 16), 19), 23)
15.	Защита транспортного средства от несанкционированного использования	M, N, L ₆ , L ₇	Правила ООН № 18-02	4), 23)
		M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ , L ₆ , L ₇	Правила ООН № 18-03	2), 4), 23), 50)
16.	Передние противотуманные фары	M, N, L ₃ , L ₄ , L ₅ , L ₇	Правила ООН № 19-03 или Правила ООН № 149-00	4), 20)
			Правила ООН № 19-04 или Правила ООН № 149-00 (с 2022 г.)	2), 4), 20)
17.	Фары ближнего и дальнего света	M, N, L	Правила ООН № 20-03	20), 36)
18.	Травмобезопасность внутреннего оборудования	M ₁	Правила ООН № 21-01	16), 23)

№ п/п	Элементы и свойства объектов технического регулирования, в отношении которых устанавливаются требования	Применяемость по категориям транспортных средств	Документы, соответствие которым обеспечивает выполнение требования (период их применения)	Примечание
19.	Фонари заднего хода	М, N, О	Правила ООН № 23-00 или Правила ООН № 148-00	
20.	Выбросы	L ₆ , L ₇ , M ₁ , (с дизелями)	Правила ООН № 24-03	
21.	Подголовники сидений	M ₁ , M ₂ (технически допустимой максимальной массой до 3500 кг), N ₁	Правила ООН № 25-04	11), 23)
22.	Травмобезопасность наружных выступов	M ₁	Правила ООН № 26-03	4), 16), 23)
23.	Оснащение звуковыми сигнальными приборами	М, N, L ₃ , L ₄ , L ₅ , L ₆ , L ₇	Правила ООН № 28-00	23)
24.	Защитные свойства кабин	N	Правила ООН № 29-02	23), 29), 40), 43), 46), 53)
			Правила ООН № 29-03 (с 2022 г.)	2), 23), 40), 43), 46), 53)
25.	Оснащение шинами	М, N, О, L ₆ , L ₇	Правила ООН № 30-02	20)
26.	Фары ближнего и дальнего света	М, N	Правила ООН № 31-02	20), 36)
27.	Пожарная безопасность	М, N, О	Правила ООН № 34-02	23)
			Правила ООН № 34-03 (с 2024 г.)	2), 23)
28.	Расположение педалей управления	M ₁	Правила ООН № 35-00	16), 23)
29.	Общие требования безопасности к транспортным средствам вместимостью более 22 пассажиров	M ₂ , M ₃	Правила ООН № 36-03 (до 2022 г.)	8), 27), 23), 38)
30.	Задние противотуманные огни	М, N, О, L ₃ , L ₄ , L ₅ , L ₇	Правила ООН № 38-00 или Правила ООН № 148-00	4)
31.	Спидометры и одометры	L, М, N	Правила ООН № 39-00	4)

№ п/п	Элементы и свойства объектов технического регулирования, в отношении которых устанавливаются требования	Применяемость по категориям транспортных средств	Документы, соответствие которым обеспечивает выполнение требования (период их применения)	Примечание
			Правила ООН № 39-01 (с 2022 г.)	2), 4)
32.	Выбросы	L ₃ , L ₄ , L ₅ , L ₆ , L ₇	Правила ООН № 40-01	
33.	Внешний шум	L ₃	Правила ООН № 41-03	
			Правила ООН № 41-04 (с 2022 г.)	2)
34.	Оснащение безопасными стеклами	M, N, O, L ₆ , L ₇	Правила ООН № 43-00	3), 4), 22)
			Правила ООН № 43-01 (с 2022 г.)	2), 3), 4), 22)
35.	Устройства фарочистки	M, N	Правила ООН № 45-01	20), 26)
36.	Оснащение устройствами непрямого обзора	M, N, L ₆ , L ₇	Правила ООН № 46-02	43), 44), 53)
			Правила ООН № 46-04 (с 2022 г.)	2), 43), 44), 53)
37.	Выбросы	L ₁ , L ₂	Правила ООН № 47-00	
38.	Оснащение устройствами освещения и световой сигнализации	M, N, O	Правила ООН № 48-03 (до 2021 г.)	17), 31), 45), 53)
			Правила ООН № 48-04 (до 2021 г.)	2), 17), 31), 42), 45), 53)
			Правила ООН № 48-04 (с 2022 г.)	17), 31), 42), 45), 53)
			Правила ООН № 48-06 (с 2023 г.)	2), 17), 31), 42), 45), 53)
39.	Выбросы	M, N (в соответствии с областью применения Правил ООН № 49)	Правила ООН № 49-05 (уровень выбросов B2, C, уровень требований в отношении бортовой диагностики, долговечности, контроля NO _x – «G» или «K» – дизели, «F» или «G» или «K» – газовые двигатели) (экологический класс 5)	16), 46), 48)

№ п/п	Элементы и свойства объектов технического регулирования, в отношении которых устанавливаются требования	Применяемость по категориям транспортных средств	Документы, соответствие которым обеспечивает выполнение требования (период их применения)	Примечание
40.	Передние и задние габаритные огни, сигналы торможения, указатели поворота, устройства для освещения заднего регистрационного знака	L	Правила ООН № 50-00 или Правила ООН № 148-00	
41.	Внешний шум	M, N	Правила ООН № 51-02 Правила ООН № 51-03 (с 2023 г. – стадия 1) (с 2024 г. – стадия 2) (с 2028 г. – стадия 3)	6), 14), 16), 23), 34), 2), 16), 23), 34)
42.	Общие требования безопасности к транспортным средствам вместимостью не более 22 пассажиров	M ₂ , M ₃	Правила ООН № 52-01 (до 2022 г.)	9), 27), 23), 38)
43.	Оснащение устройствами освещения и световой сигнализации	L ₃	Правила ООН № 53-01 Правила ООН № 53-02 (с 2022 г.)	2)
44.	Оснащение шинами	M, N, O	Правила ООН № 54-00	20)
45.	Оснащение сцепными устройствами	M, N, O	Правила ООН № 55-01	20)
46.	Фары ближнего и дальнего света	L ₁ , L ₂ , L ₆	Правила ООН № 56-01	20), 36)
47.	Фары ближнего и дальнего света	L ₃ , L ₄ , L ₅ , L ₇	Правила ООН № 57-02	20), 36)
48.	Оснащение задними защитными устройствами транспортных средств для перевозки грузов	N ₂ , N ₃ , O ₃ , O ₄	Правила ООН № 58-02 (до 2021 г.) Правила ООН № 58-02 (до 2022 г.) Правила ООН № 58-03 (с 2022 г.) Правила ООН № 58-03 (с 2023 г.)	2), 31), 46), 53) 31), 46), 53) 2), 31), 46), 53) 31), 46), 53)

№ п/п	Элементы и свойства объектов технического регулирования, в отношении которых устанавливаются требования	Применяемость по категориям транспортных средств	Документы, соответствие которым обеспечивает выполнение требования (период их применения)	Примечание
49.	Органы управления мопедов и двухколесных мотоциклов	L ₁ , L ₃ , L ₆ , L ₇	Правила ООН № 60-00	39)
50.	Травмобезопасность наружных выступов	N	Правила ООН № 61-00	23)
51.	Защита транспортного средства от несанкционированного использования	L	Правила ООН № 62-00	39)
52.	Внешний шум	L ₁	Правила ООН № 63-01 (до 2021 г.) Правила ООН № 63-02 (с 2022 г.)	
53.	Оснащение запасными колесами временного использования	M ₁ , N ₁	Правила ООН № 64-02 (до 2021 г.) Правила ООН № 64-03 (с 2022 г.)	16), 20) 16), 20)
54.	Системы мониторинга давления воздуха в шинах	M ₁	Правила ООН № 64-02 или Правила ООН № 141-00	2), 16), 20), 25)
55.	Специальные предупреждающие огни	M, N, L	Правила ООН № 65-00	20)
56.	Прочность верхней части конструкции кузова	M ₂ , M ₃ (классы B, II и III)	Правила ООН № 66-02	
57.	Транспортные средства и системы питания на сжиженном нефтяном газе (СНГ)	M, N	Правила ООН № 67-01 (до 2023 г.) Правила ООН № 67-02 (с 2023 г.) Правила ООН № 67-02 (с 2024 г.)	2)
57а.	Измерение максимальной скорости	M ₁ , N ₁	Правила ООН № 68-00	24)
58.	Фары ближнего и дальнего света	L ₃ , L ₄ , L ₅ , L ₇	Правила ООН № 72-01	20), 36)

№ п/п	Элементы и свойства объектов технического регулирования, в отношении которых устанавливаются требования	Применяемость по категориям транспортных средств	Документы, соответствие которым обеспечивает выполнение требования (период их применения)	Примечание
59.	Оснащение боковыми защитными устройствами транспортных средств для перевозки грузов	N ₂ , N ₃ , O ₃ , O ₄	Правила ООН № 73-00	31), 46)
			Правила ООН № 73-01 (с 2022 г.)	2), 31), 46)
60.	Оснащение устройствами освещения и световой сигнализации	L ₁	Правила ООН № 74-01	
61.	Оснащение шинами	L	Правила ООН № 75-00	20)
62.	Фары ближнего и дальнего света	L ₁ , L ₂ , L ₆	Правила ООН № 76-01	20), 36)
63.	Стояночные огни	M, N	Правила ООН № 77-00 или Правила ООН № 148-00	20)
64.	Эффективность тормозных систем	L	Правила ООН № 78-03 (до 2021 г.)	
			Правила ООН № 78-04 (с 2022 г.)	
65.	Рулевое управление	M, N, O	Правила ООН № 79-01 (до 2021 г.)	4)
			Правила ООН № 79-03 (с 2022 г.)	4)
66.	Прочность сидений и их креплений	M ₂ , M ₃	Правила ООН № 80-01 (до 2021 г.)	5), 19)
			Правила ООН № 80-03 (с 2022 г.)	5), 19)
67.	Оснащение устройствами непрямого обзора	L	Правила ООН № 81-00	39)
68.	Фары ближнего и дальнего света	L ₁ , L ₂ , L ₆	Правила ООН № 82-01	20), 36)
69.	Выбросы	M, N (в соответствии с областью применения Правил ООН № 83)	Правила ООН № 83-06 (экологический класс 5)	16), 49)

№ п/п	Элементы и свойства объектов технического регулирования, в отношении которых устанавливаются требования	Применяемость по категориям транспортных средств	Документы, соответствие которым обеспечивает выполнение требования (период их применения)	Примечание
69а.	Измерение полезной мощности двигателей внутреннего сгорания и максимальной 30-минутной мощности систем электротяги	M, N	Правила ООН № 85-00	24)
70.	Дневные ходовые огни	L, M, N	Правила ООН № 87-00 или Правила ООН № 148-00	20)
71.	Оснащение шинами	L ₁	Правила ООН № 88-00	
72.	Оснащение устройствами ограничения максимальной скорости	M, N	Правила ООН № 89-00	20)
73.	Боковые габаритные фонари	M, N, O	Правила ООН № 91-00 или Правила ООН № 148-00	
74.	Оснащение передними защитными устройствами транспортных средств для перевозки грузов	N ₂ , N ₃	Правила ООН № 93-00	46), 53)
75.	Защита водителя и пассажиров при фронтальном столкновении	M ₁	Правила ООН № 94-01 (до 2023 г.)	1), 16), 22)
			Правила ООН № 94-03 (с 2024 г.)	2), 16), 22)
76.	Защита водителя и пассажиров при боковом столкновении	M ₁ , N ₁	Правила ООН № 95-02 (до 2023 г.)	1), 16), 22)
			Правила ООН № 95-03 (с 2024 г.)	1), 16), 22)
77.	Исключен			
78.	Фары ближнего и дальнего света	M, N, L ₃ , L ₆ , L ₇	Правила ООН № 98-00 или Правила ООН № 149-00	20)
			Правила ООН № 98-01 или Правила ООН № 149-00 (с 2022 г.)	2), 20)

№ п/п	Элементы и свойства объектов технического регулирования, в отношении которых устанавливаются требования	Применяемость по категориям транспортных средств	Документы, соответствие которым обеспечивает выполнение требования (период их применения)	Примечание
79.	Безопасность транспортных средств с электрическим приводом	M, N	Правила ООН № 100-01 (до 2021 г.)	20)
			Правила ООН № 100-02 (с 2022 г.)	2), 20)
80.	Расход топлива и выбросы углекислого газа. Расход электроэнергии и запас хода транспортных средств с электроприводом	M ₁ , N ₁	Правила ООН № 101-01	16), 22)
81.	Оснащение укороченными цепными устройствами	N ₂ , N ₃ , O ₃ , O ₄	Правила ООН № 102-00	20)
82.	Светоотражающая маркировка	N ₂ , N ₃ , O ₃ , O ₄	Правила ООН № 104-00 или Правила ООН № 150-00	
83.	Общие требования безопасности к пассажирским транспортным средствам	M ₂ , M ₃	Правила ООН № 107-03 (до 2022 г.)	10), 15), 23)
			Правила ООН № 107-06 (с 2023 г. до 2024 г.)	10), 23)
			Правила ООН № 107-08 (с 2025 г.)	10), 23)
84.	Транспортные средства и системы питания на сжатом природном газе (КПГ) или сжиженном природном газе (СПГ)	M, N	Правила ООН № 110-00	
			Правила ООН № 110-03 (с 2023 г. по 2024 г.)	2)
			Правила ООН № 110-04 (с 2025 г.)	
85.	Фары ближнего и дальнего света	L, M, N	Правила ООН № 112-00 или Правила ООН № 149-00	20)

№ п/п	Элементы и свойства объектов технического регулирования, в отношении которых устанавливаются требования	Применяемость по категориям транспортных средств	Документы, соответствие которым обеспечивает выполнение требования (период их применения)	Примечание
			Правила ООН № 112-01 или Правила ООН № 149-00 (с 2022 г.)	2), 20)
86.	Фары ближнего и дальнего света L		Правила ООН № 113-00 или Правила ООН № 149-00 (до 2021 г.)	20)
			Правила ООН № 113-02 или Правила ООН № 149-00 (с 2022 г.)	2), 20)
87.	Защита транспортного средства от несанкционированного использования	M ₁ , N ₁	Правила ООН № 116-00	2), 13), 16), 21), 23)
88.	Уровень шума от качения шин	M, N, O	Правила ООН № 117-02, стадия 2	
89.	Сцепление шин на мокром покрытии	M ₁ , N ₁ , O ₁ , O ₂	Правила ООН № 117-02 (шины класса C1) (шины класса C2) (с 2023 г.) (шины класса C3) (с 2024 г.)	
90.	Сопротивление качению шин	M, N, O	Правила ООН № 117-02, стадия 1 (до 2022 г.) Правила ООН № 117-02, стадия 2 (шины классов C1 и C2) (с 2023 г.) (шины класса C3) (с 2024 г.)	
91.	Противопожарные свойства интерьера	M ₃ (классы II и III)	Правила ООН № 118-00 (до 2022 г.) Правила ООН № 118-03 (с 2023 г.)	

№ п/п	Элементы и свойства объектов технического регулирования, в отношении которых устанавливаются требования	Применяемость по категориям транспортных средств	Документы, соответствие которым обеспечивает выполнение требования (период их применения)	Примечание
92.	Угловые фонари	M ₁	Правила ООН № 119-00 или Правила ООН № 149-00 (до 2021 г.)	20)
			Правила ООН № 119-01 или Правила ООН № 149-00 (с 2022 г.)	2), 20)
93.	Органы управления транспортных средств - идентификация	M, N, L ₆ , L ₇	Правила ООН № 121-00 (до 2021 г.)	4), 16)
			Правила ООН № 121-01 (с 2022 г.)	4), 16)
94.	Системы отопления	M, N	Правила ООН № 122-00	
95.	Адаптивные системы переднего освещения	M, N	Правила ООН № 123-00 или Правила ООН № 149-00	20)
			Правила ООН № 123-01 или Правила ООН № 149-00 (с 2022 г.)	2), 20)
96.	Передняя обзорность	M ₁	Правила ООН № 125-00	7), 16), 22), 23)
			Правила ООН № 125-01 (с 2022 г.)	2), 7), 16), 22), 23)
97.	Замки и петли дверей	N ₂ , N ₃	Глобальные технические правила ООН № 1 (до 2021 г.)	2), 23)
			Глобальные технические правила ООН № 1, включая поправку 1 (с 2022 г.)	2), 23)
98.	Обеспечение защиты пешеходов	M ₁ , N ₁	Глобальные технические правила ООН № 9 или Правила ООН № 127-00 (до 2023 г.)	2), 16), 22)
			Правила ООН № 127-02 (с 2024 г.)	2), 16), 22)

№ п/п	Элементы и свойства объектов технического регулирования, в отношении которых устанавливаются требования	Применяемость по категориям транспортных средств	Документы, соответствие которым обеспечивает выполнение требования (период их применения)	Примечание
99.	Оснащение устройствами освещения и световой сигнализации	L ₂ , L ₄ , L ₅ , L ₆ , L ₇	Раздел 1 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту	17)
100.	Внутренний шум	M, N	Раздел 2 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту	16), 23)
101.	Содержание вредных (загрязняющих) веществ в воздухе обитаемого помещения транспортного средства	M, N	Раздел 3 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту	
102.	Устойчивость	M, N, O	Раздел 4 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту	12), 16), 23)
103.	Передняя обзорность	M ₂ , M ₃ , N	Раздел 5 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту	7), 16), 22), 23), 53)
104.	Вентиляция, отопление и кондиционирование	M, N	Раздел 6 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту	23)
105.	Системы очистки ветрового стекла от обледенения и запотевания	M ₁	Раздел 7 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту	16), 23)
106.	Стеклоочистители и стеклоомыватели	M ₁	Раздел 8 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту	16), 23)
107.	Защита от разбрызгивания из- под колес	N, O	Раздел 9 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту	2), 23), 32), 53)
		M ₁	Раздел 10 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту	2), 16), 23)
108.	Радиопомехи промышленные от троллейбусов	M ₃ (троллейбусы)	Пункт 11 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту	

№ п/п	Элементы и свойства объектов технического регулирования, в отношении которых устанавливаются требования	Применяемость по категориям транспортных средств	Документы, соответствие которым обеспечивает выполнение требования (период их применения)	Примечание
109.	Выбросы	M ₁ максимальной массой свыше 3500 кг, M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ с бензиновыми двигателями и двухтопливными двигателями (в режиме работы на бензине)	Раздел 12 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту (экологический класс 5)	
110.	Выбросы	M, N с комбинирован- ными энергоустанов- ками (в соответствии с областью применения Правил ООН № 49)	Раздел 13 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту (экологический класс 5)	
111.	Весовые ограничения, действующие в отношении транспортных средств	M, N, O	Раздел 14 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту	52)
112.	Дополнительные требования к транспортным средствам, предназначенным для лиц с ограниченными физическими возможностями	M ₁ , N ₁	Раздел 15 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту	
113.	Системы вызова экстренных оперативных служб	M ₁ и N ₁ , относящиеся к области применения Правил ООН № 144	Правила ООН № 144-00 (часть II или III), раздел 16.1 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту	51)

№ п/п	Элементы и свойства объектов технического регулирования, в отношении которых устанавливаются требования	Применяемость по категориям транспортных средств	Документы, соответствие которым обеспечивает выполнение требования (период их применения)	Примечание
		М ₁ и N ₁ , не относящиеся к области применения Правил ООН № 144; М ₂ ; М ₃ ; N ₂ ; N ₃ .	Раздел 16.2 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту	51)
114.	Исключен			
115.	Дополнительные требования к транспортным средствам, предназначенным для эксплуатации в условиях холодного климата (применяются факультативно)	М, N	Раздел 18 Приложения № 3 к настоящему техническому регламенту (с 2022 г.)	
116.	Источники света на светодиодах	L, М, N, О	Правила ООН № 128-00 (с 2022 г.)	20)
117.	Системы предупреждения о выходе из полосы движения	М ₂ , М ₃ , N ₂ , N ₃	Правила ООН № 130-00 (с 2024 г.)	41), 47)
118.	Системы автоматического экстренного торможения	М ₂ , М ₃ , N ₂ , N ₃	Правила ООН № 131-01 (с 2024 г.)	41), 47)
		М ₁ , N ₁	Правила ООН № 152-00 (с 2024 г.)	41)
119.	Возможность повторного использования, утилизации и восстановления транспортных средств	М ₁ , N ₁	Правила ООН № 133-00 (с 2024 г.)	2)
120.	Транспортные средства с топливными элементами или использующие водород в качестве топлива	М, N	Правила ООН № 134-00 (с 2022 г.)	2)
121.	Требования в отношении бокового удара о столб	М ₁ , N ₁	Правила ООН № 135-01 (с 2024 г.)	2)
122.	Транспортные средства с электрическим приводом	L	Правила ООН № 136-00 (с 2022 г.)	

№ п/п	Элементы и свойства объектов технического регулирования, в отношении которых устанавливаются требования	Применяемость по категориям транспортных средств	Документы, соответствие которым обеспечивает выполнение требования (период их применения)	Примечание
123.	Защита водителя и пассажиров при фронтальном столкновении с полным перекрытием	M ₁	Правила ООН № 137-01 (с 2024 г.)	2)
124.	Малолитражные транспортные средства	M, N	Правила ООН № 138-01 (с 2022 г.)	
125.	Системы помощи при экстренном торможении	M ₁ , N ₁	Правила ООН № 139-00 (с 2022 г.)	16), 33)
126.	Электронные системы контроля устойчивости	M ₁ , N ₁	Правила ООН № 140-00 (с 2022 г.)	16), 37)
127.	Установка шин	M ₁	Правила ООН № 142-00 (с 2022 г.)	
128.	Места крепления ISOFIX	M, N, L ₆ , L ₇	Правила ООН № 145-00 (с 2022 г.)	4), 16), 18), 23)
129.	Транспортные средства с топливными элементами или использующие водород в качестве топлива	L ₁ – L ₅	Правила ООН № 146-00 (с 2022 г.)	2)
130.	Системы информирования о присутствии велосипедистов в мертвой зоне	M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ (в соответствии с областью применения Правил ООН № 151)	Правила ООН № 151-00 (с 2024 г.)	2)

Примечания:

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

2) Требования применяются в отношении типов транспортных средств (шасси), не проходивших оценку соответствия настоящему техническому регламенту или на национальном уровне в государствах-членах Евразийского экономического союза до введения требований. Если требования были применены на основании настоящего примечания, то в дальнейшем они применяются к данному типу транспортного средства (шасси).

3) Требования к квадрициклам применяются в случае наличия стекол.

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

5) В качестве альтернативы для транспортных средств категории M_2 разрешается применять Правила ООН № 17.

6) Правила ООН № 51-02 применяются в редакции без учета дополнения 5.

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

8) Допускается неприменение требований пунктов 5.1, 5.3, 5.6.1.1, 5.6.1.3, 5.6.2.2, 5.7.5-5.7.8, 5.10 Правил ООН № 36-03 в отношении транспортных средств категорий M_2 и M_3 (кроме транспортных средств, предназначенных для перевозки детей), которые, вследствие этого, не могут быть использованы для маршрутной перевозки пассажиров, о чем в одобрении типа транспортного средства делается соответствующая запись.

9) Допускается неприменение требований пунктов 5.1, 5.3, 5.6.1.1, 5.6.3.1, 5.7.1.1-5.7.1.7, 5.7.5-5.7.8, 5.9, 5.10 Правил ООН № 52-01 в отношении транспортных средств категорий M_2 и M_3 (кроме транспортных средств, предназначенных для перевозки детей), которые, вследствие этого, не могут быть использованы для маршрутной перевозки пассажиров, о чем в одобрении типа транспортного средства делается соответствующая запись.

10) Допускается неприменение требований пунктов 7.2, 7.6.1.1, 7.6.3.1, 7.7.1.1-7.7.1.7, 7.7.5-7.7.8, 7.11, 7.12 Приложения 3 к Правилам ООН № 107 в отношении транспортных средств категорий M_2 и M_3 (кроме транспортных средств, предназначенных для перевозки детей), которые, вследствие этого, не могут быть использованы для маршрутной перевозки пассажиров, о чем в одобрении типа транспортного средства делается соответствующая запись.

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

12) При оценке соответствия признаются сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства, предусмотренные Правилами ООН № 111.

13) Допускается альтернативное применение Правил ООН № 116 Правилам ООН № 18.

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

15) За исключением типов транспортных средств, соответствие которых ранее было подтверждено по Правилам ООН № 36 или № 52.

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

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

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

19) Требования применяются в зависимости от типа сидений.

20) Применяется в случае установки на транспортном средстве.

21) При оценке соответствия признаются сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства, предусмотренные Правилами ООН № 97.

22) Требования не применяются к транспортным средствам, оборудованным броневаой защитой, бронестойкость которой подтверждена в установленном порядке.

23) Для транспортных средств, оснащенных броневаой защитой, бронестойкость которой подтверждена в установленном порядке, допускается отступление от

установленных требований в случае, если особенности конструкции такого транспортного средства не позволяют выполнить эти требования полностью.

24) Допускается подтверждение соответствия в форме декларирования соответствия по схеме 3д. Описание схем декларирования приведено в приложении № 19 к настоящему техническому регламенту.

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

26) Обязательность применения регламентируется Правилами ООН № 48.

27) Допускается альтернативное применение Правил ООН № 107-03 Правилам ООН № 36-03 и 52-01.

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

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

30) Требования применяются к транспортным средствам с приводом на все колеса, в том числе с отключаемым приводом одной из осей; транспортным средствам категории N₃G повышенной проходимости без привода на все колеса (кроме классифицируемой по коду ТН ВЭД ТС 8701), ранее сертифицированных в Национальных системах сертификации по техническим нормативам выбросов, предусмотренных Правилами ООН № 96-02.

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

32) В отношении транспортных средств категорий N₁, N₂ с технически допустимой максимальной массой не более 7500 кг, O₁ и O₂ альтернативно могут

применяться требования пункта 10 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту.

33) Оснащение системами помощи при экстренном торможении является обязательным.

Указанное требование не применяется в отношении транспортных средств категории N_1G и транспортных средств, оснащенных броневаой защитой, бронестойкость которой подтверждена в установленном порядке.

34) При оценке соответствия значения максимальной мощности принимаются на основании сообщения об официальном утверждении типа по Правилам ООН № 85-00 или декларации о соответствии, принятой по схеме 3д. Описание схем декларирования приведено в приложении № 19 к настоящему техническому регламенту.

35) Для транспортных средств категории N_1 оснащение электронными системами контроля устойчивости и помощи при экстренном торможении является обязательным. Допускается оценка соответствия транспортных средств по Правилам ООН № 139 и № 140.

Указанное требование не применяется в отношении транспортных средств категории N_1G и транспортных средств, оснащенных броневаой защитой, бронестойкость которой подтверждена в установленном порядке.

36) Требования не применяются в отношении типов транспортных средств (шасси), которые до этого не проходили оценку соответствия настоящему техническому регламенту.

37) Оснащение электронными системами контроля устойчивости является обязательным. Допускается оценка соответствия транспортных средств категории N_1 по Правилам ООН № 13-11.

Указанное требование не применяется в отношении транспортных средств категории N_1G и транспортных средств, оснащенных броневаой защитой, соответствие которой требованиям законодательства государства - члена Евразийского экономического союза подтверждено в установленном порядке.

38) В отношении транспортных средств, предназначенных для перевозки лиц с ограниченными физическими возможностями, дополнительно применяются требования Приложения 8 к Правилам ООН № 107-03.

39) Требования применяются в отношении квадрициклов с мотоциклетной посадкой.

40) По усмотрению заявителя допускается подтверждение соответствия Правилам ООН № 29-03, за исключением транспортных средств, которые не входят в область применения Правил ООН № 29-03.

41) Установка обязательна для типов транспортных средств (шасси), не проходивших оценку соответствия настоящему техническому регламенту до введения требований.

42) В отношении специальных бронированных транспортных средств, используемых в правоохранительной деятельности, применяются Правила ООН № 48-03.

43) Требования не распространяются на самоходные крановые установки, у которых стрела и тросы, фиксирующие крюк, конструкционно защищают кабину.

44) В отношении специальных бронированных транспортных средств, используемых в правоохранительной деятельности, наличие только основных зеркал класса II является обязательным, при этом не применяется требование об обеспечении возможности регулировки положения внешнего зеркала, находящегося со стороны водителя, изнутри транспортного средства при закрытой двери.

45) В отношении транспортного средства, оснащенного броневаой защитой, бронестойкость которой подтверждена в установленном порядке, должна быть обеспечена установка всех обязательных световых приборов и должны быть соблюдены требования к углам их видимости.

46) Требования не распространяются на специальные бронированные транспортные средства, используемые в правоохранительной деятельности.

47) Требования не применяются к транспортным средствам с максимальной конструктивной скоростью не более 60 км/ч (в том числе ограниченной посредством применения соответствующих технических или программных средств),

транспортным средствам категорий М2 и М3 классов I, II и А, транспортным средствам категории G, специальным и специализированным транспортным средствам.

48) По выбору изготовителя транспортных средств категории М₁ и М₂ с искровыми двигателями, с контрольной массой, определенной в соответствии с Правилами ООН № 83, более 2840 кг, являющихся модификацией транспортного средства категории М₁ или М₂, подпадающего под требования Правил ООН № 83, может быть подтверждено соответствие требованиям Правил ООН № 83, установленным для действующего или более высокого экологического класса.

49) По выбору изготовителя транспортных средств, предназначенных для удовлетворения особых социальных потребностей, могут применяться требования соответствующего экологического класса, установленные в Правилах ООН № 83-06 или 83-07 для транспортных средств категории N₁ класса III.

К транспортным средствам, предназначенным для удовлетворения особых социальных потребностей, относятся транспортные средства категорий М₁ или М₂ с дизелями, которые представляют собой:

а) транспортные средства специального назначения с контрольной массой, превышающей 2 000 кг;

б) транспортные средства с контрольной массой, превышающей 2 000 кг, и предназначенные для перевозки семи или более пассажиров, включая водителя;

в) транспортные средства с контрольной массой, превышающей 1 760 кг, которые конструктивно предназначены для перевозки лиц с ограниченными возможностями и допускают въезд инвалидных колясок внутрь транспортного средства.

50) Оснащение транспортных средств механическими противоугонными устройствами является обязательным.

51) Оценка соответствия транспортных средств, оснащенных броневой защитой, бронестойкость которой подтверждена в установленном порядке, не проводится, если была проведена оценка соответствия базового транспортного средства.

52) Подтверждение соответствия проводится в форме декларирования соответствия по схеме 1д. Описание схем декларирования приведено в приложении № 19 к настоящему техническому регламенту.

53) Для транспортных средств для перевозки грузов категорий N_2 и N_3 , изготовленных на базе транспортных средств категории M_3 , объем предъявляемых требований должен соответствовать объему требований, предъявляемых к базовому транспортному средству.».

87. В приложении № 3 к техническому регламенту:

1) название приложения № 3 изложить в следующей редакции: «Технические требования в отношении отдельных элементов и свойств объектов технического регулирования при проведении оценки соответствия в форме одобрения типа»;

2) в разделе 1:

а) пункт 1.6 изложить в следующей редакции:

«1.6. При отсутствии особых указаний разные по назначению огни могут быть независимыми или сгруппированными, комбинированными или совмещенными в одном и том же устройстве при условии, что каждый из огней отвечает применяемым к нему требованиям. Совмещение сигналов торможения и указателей поворота не допускается.»;

б) пункт 1.11 изложить в следующей редакции:

«1.11. В случае установки дневного ходового огня он должен включаться автоматически при включении двигателя.»;

в) пункты 1.11.1 и 1.11.2 исключить;

г) пункт 1.12 изложить в следующей редакции:

«1.12. Световой контрольный сигнал должен быть хорошо виден водителю, находящемуся в положении для управления транспортным средством.»;

д) пункт 1.13 изложить в следующей редакции:

«1.13. Огни, фары, указатели поворота, светоотражающие устройства должны иметь цвета, приведенные в таблице 1.1.»;

е) Таблицу 1.1 изложить в следующей редакции:

«Таблица 1.1.

Применяемые устройства освещения и световой сигнализации	Цвет огня
Фары дальнего и ближнего света, фонарь освещения заднего государственного регистрационного знака и передние габаритные огонь, дневной ходовой огонь	Белый
Указатель поворота, аварийный сигнал	Автожелтый
Боковое светоотражающее устройство нетреугольной формы	Автожелтый или красный сзади
Сигнал торможения, задний габаритный огонь, заднее светоотражающее устройство нетреугольной формы, задний противотуманный огонь	Красный
Передняя противотуманная фара	Белый или селективный желтый

Примечание: Определения цвета огней должны соответствовать разделу 2 Правил ООН № 48»;

ж) пункт 1.14 изложить в следующей редакции:

«1.14. Транспортные средства категорий L₂, L₄, L₅, L₆, L₇ должны быть оборудованы устройствами освещения и световой сигнализации, приведенными в таблице 1.2. Установка любых других устройств освещения и световой сигнализации, кроме указанных в таблице 1.2, запрещена.»;

и) Ввести таблицу 1.2 в следующей редакции:

«Таблица 1.2.

Наименование устройства	L ₂ , L ₆	L ₄	L ₅ , L ₇
Фара дальнего света	*	x	x
Фара ближнего света	x	x	x
Указатель поворота (транспортное средство с закрытым кузовом)	x	x	x

Наименование устройства	L ₂ , L ₆	L ₄	L ₅ , L ₇
Указатель поворота (транспортное средство с открытым кузовом)	*	x	x
Аварийный сигнал	*	x	x
Сигнал торможения	x	x	x
Передний габаритный фонарь	*	x	x
Задний габаритный фонарь	x	x	x
Заднее светоотражающее устройство нетреугольной формы	x	x	x
Боковое светоотражающее устройство	x	x	x
Фонарь освещения государственного регистрационного знака	x	x	x
Передняя противотуманная фара	*	*	*
Задний противотуманный огонь	*	*	*
Фонарь заднего хода	*	*	x
Дневной ходовой огонь	*	*	*
x – установка обязательна			
* – установка факультативна»			

к) пункт 1.15 изложить в следующей редакции:

«1.15. Размещение устройств освещения и световой сигнализации должно обеспечивать их необходимую видимость.»;

л) пункты 1.16-1.24 исключить;

з) раздел 4 дополнить пунктом 4.3 в следующей редакции:

«4.3. Требования к устойчивости при испытаниях "рывок руля" для транспортных средств категорий М и N (кроме категории М₃ класса I)

Примечание: Требования пункта 4.3 настоящего приложения применяются в отношении типов транспортных средств (шасси), не проходивших оценку соответствия настоящему техническому регламенту, а с 1 января 2023 г. применяются для всех типов транспортных средств (шасси).

4.3.1. Углы поворота рулевого колеса для транспортных средств категорий M_1 , M_2 и N_1 должны находиться в пределах, установленных в таблице 4.1.

Таблица 4.1

Установившееся значение бокового ускорения, m/s^2	Радиус траектории, м (справочно)	Угол поворота рулевого колеса, рад.	
		минимальный	максимальный
2	250	$(0,42L+0,4)i_s \times 10^{-2}$	$(0,42L+2,6)i_s \times 10^{-2}$
4	125	$(0,84L+0,48)i_s \times 10^{-2}$	$(0,84L+5,0)i_s \times 10^{-2}$

L - база транспортного средства, м;

i_s - среднее передаточное число рулевого управления

4.3.2. Углы поворота рулевого колеса для транспортных средств категорий M_3 , N_2 и N_3 должны находиться в пределах, установленных в таблице 4.2.

Таблица 4.2

Установившееся значение бокового ускорения, m/s^2	Радиус траектории, м (справочно)	Угол поворота рулевого колеса, рад.	
		минимальный	максимальный
1	280	$(0,36L+0,1)i_s \times 10^{-2}$	$(0,36L+1,3)i_s \times 10^{-2}$
2	140	$(0,72L - 0,2)i_s \times 10^{-2}$	$(0,72L+2,6)i_s \times 10^{-2}$

L - база транспортного средства, м;

i_s - передаточное число рулевого управления

4.3.3. Заброс угловой скорости $[\Delta\psi_1]$ транспортного средства (превышение угловой скорости над установившимся ее значением, возникающим при переходе от прямолинейного движения к движению по окружности) над установившимся значением не должен превышать значений, указанных в таблице 4.3.

Таблица 4.3.

Категория транспортного средства	Величина заброса $\Delta\psi_1$ угловой скорости, % не более	
	Установившееся значение бокового ускорения a_y , м/с ²	
	2	4
M_1, M_2, N_1	30	80
M_3, N_2, N_3	10	-

4.3.4. Время 90%-ной реакции, $[t_{90}]$ - интервал времени между моментами достижения 50 процентов установившегося значения угла поворота рулевого колеса и 90 процентов установившегося значения угловой скорости автомобиля при выполнении испытательного заезда при испытаниях "рывок руля", в интервале боковых ускорений от 2 м/с² до 4 м/с² не должно превышать:

- 0,3 с - для транспортных средств категорий M_1, M_2, N_1 ;
- 2,0 с - для транспортных средств категорий M_3, N_2, N_3 .»;

4) в разделе 5:

а) в таблице 5.1 для транспортных средств категории M_3 полукапотной компоновки установить значения нормативных углов вниз: для зоны А – 4 градуса, для зоны Б – 8 градусов;

б) примечания к таблице 5.1 дополнить абзацами в следующей редакции:

«Площади нормативных зон А и Б транспортных средств категорий M_2, M_3, N_2, N_3 могут быть сокращены при условии выполнения требований Правил ООН № 43-00.

Капотную компоновку имеют транспортные средства, в передней части которых имеется ярко выраженный отсек для двигателя или багажный отсек.

Полукапотную компоновку имеют транспортные средства, у которых над передней частью отсека для двигателя расположен капот, а над задней частью этого отсека располагается кабина.

Вагонную компоновку имеют транспортные средства с однообъемным кузовом, передняя и задняя стороны которого расположены в плоскостях, близких к вертикальным.»;

в) в пункте 5.6.1 последний абзац изложить в следующей редакции:

«- проволочными нагревательными элементами для размораживания и сушки переднего и боковых окон (форточек), если их максимальная ширина не превышает 0,03 мм, а максимальная плотность проводов, проходящих вертикально, - 8 шт./кв. сантиметр, проходящих горизонтально - 5 шт./кв. сантиметр;»;

г) пункт 5.6.1 дополнить новым абзацем в следующей редакции:

«- элементами систем контроля условий движения и дорожной обстановки.»;

5) в разделе 6:

а) ввести новый пункт 6.1 в следующей редакции:

«6.1. Общие положения»;

б) пункт 6.1 (в прежней нумерации) считать пунктом 6.1.1.

в) в абзаце третьем пункта 6.1.1 (в новой нумерации) слова «системой управления климатом» заменить словами «климатической установкой»;

г) ввести новый пункт 6.1.2 в следующей редакции:

«6.1.2. Считается, что транспортные средства категорий M_1 и N_1 , оборудованы автоматической системой управления климатом (системой климат-контроля), если она удовлетворяет следующим условиям:

- температура в обитаемом помещении (или в его отдельных зонах) транспортного средства задается численным(и) значением(ями);

- в установившемся режиме работы системы климат-контроля заданная температура поддерживается в пределах диапазона колебаний температур, не превышающего 3 °С;

- перемещение органа управления, задающего температуру в обитаемом помещении, в смежные положения (если они дискретные), не вызывает изменения температуры в обитаемом помещении (или в его отдельных зонах) более чем на 3 °С;

- отсутствуют топливные обогревательные приборы воздушного типа.

В отношении транспортных средств с системой климат-контроля проверяется выполнение требований только пункта 6.2.1.»;

б) Во втором примечании после заголовка раздела 9 исключить текст: «, относящиеся к устройствам для уменьшения разбрызгивания,»

7) В разделе 11:

а) после заголовка пункта 11 ввести примечание в следующей редакции:

«Примечание: Требования пункта 11 применяются в дополнение к требованиям Правил ООН № 10.»;

б) таблицу 11.1 изложить в следующей редакции:

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

8) Заголовок раздела 12 дополнить текстом в следующей редакции: «и двухтопливными двигателями (в режиме работы на бензине)»;

9) Таблицу 12.1 дополнить строкой в следующей редакции:

Экологический класс	Уровни выбросов
5	СО – 4,0 г/кВт·ч, НС – 0,55 г/кВт·ч, NO _x – 2,0 г/кВт·ч (при испытаниях по Правилам ООН № 49-05 (испытательный цикл ЕТС) и требования, предусмотренные приложением 9А Правил ООН № 49-05

10) примечание 2 к таблице 13.1 исключить; примечание 3 к указанной таблице считать примечанием 2;

11) дополнить пунктом 14.6 в следующей редакции:

«14.6. Масса, приходящаяся на переднюю ось транспортного средства категории M₁, загруженного до технически допустимой максимальной массы, не должна быть меньше 30% технически допустимой максимальной массы. Если при условиях загрузки транспортного средства до технически допустимой максимальной массы нагрузка на сцепное устройство соответствует максимально допустимой, то нагрузка, приходящаяся на переднюю ось такого транспортного средства, не должна быть меньше 20% технически допустимой максимальной массы.»;

12) раздел 16 изложить в следующей редакции:

«16. Требования к транспортным средствам категорий М и N в отношении систем вызова экстренных оперативных служб

16.1. К транспортным средствам категорий M_1 и N_1 , входящим в область применения Правил ООН № 144, применяются следующие требования:

16.1.1. Правил ООН № 144.

Примечания: 1. В случае, если при оценке соответствия устройств вызова экстренных оперативных служб или транспортных средств в отношении их систем вызова экстренных оперативных служб требованиям Правил ООН № 144, не была проведена оценка соответствия функции определения местоположения, обеспечиваемой приемником глобальных навигационных спутниковых систем, как предусмотрено пунктом 1.4 Правил ООН № 144, то соответствующие испытания дополнительно должны быть проведены в соответствии со стандартами, включенными в Перечень стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе и правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения требований настоящего технического регламента и осуществления оценки (подтверждения) соответствия продукции, с целью подтверждения точности определения местоположения устройством или системой вызова экстренных оперативных служб.

2. В случае, если при оценке соответствия транспортных средств в отношении их систем вызова экстренных оперативных служб требованиям Правил ООН № 144 не была проведена оценка качества громкой беспроводной связи с экстренными оперативными службами через сети по сетям подвижной радиотелефонной связи до столкновения, как предусмотрено пунктом 1.5 Правил ООН № 144, то соответствующие испытания дополнительно должны быть проведены в соответствии со стандартами, включенными в Перечень стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе и правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения требований настоящего технического регламента и осуществления оценки (подтверждения) соответствия продукции, с целью подтверждения качества громкой голосовой связи с экстренными оперативными службами по сетям подвижной радиотелефонной связи;

16.1.2. Обеспечение двухсторонней громкой голосовой связи, формирования и передачи в некорректируемом виде сообщения о транспортном средстве, его текущем местоположении и направлении движения в автоматическом режиме при опрокидывании транспортного средства.

16.1.3. Обеспечение при осуществлении экстренного вызова отключения иных мультимедийных средств воспроизведения звука на транспортном средстве на период голосового соединения (за исключением средств специальной связи).

16.1.4. В том случае, если не было подтверждено соответствие компонентов системы вызова экстренных оперативных служб требованиям пункта 118 приложения № 10 к настоящему техническому регламенту, проверяется выполнение следующих требований:

16.1.4.1. Сохранение работоспособности (обеспечение двухсторонней громкой голосовой связи и передачи сообщения о транспортном средстве, его текущем местоположении и направлении движения и после нажатия кнопки экстренного вызова) при температуре окружающего воздуха от минус 40 °С до плюс 85 °С. При наличии резервной батареи допускается минимальная рабочая температура минус 20 °С.

16.1.4.2. Обеспечение формирования и передачи в некорректируемом виде сообщения о транспортном средстве с использованием тонального модема, работающего в сетях подвижной радиотелефонной. При невозможности передачи информации с использованием тонального модема, работающего в сетях подвижной радиотелефонной связи, в течение 20 секунд после начала передачи информации - обеспечивать прекращение использования тонального модема и осуществление повторной передачи информации посредством использования коротких текстовых сообщений (СМС);

16.1.4.3. После завершения экстренного вызова обеспечение приема команды на осуществление повторного экстренного вызова, поступающей в виде СМС, и осуществление повторного экстренного вызова в течение настраиваемого промежутка времени;

16.1.4.4. Обеспечение обязательных признаков приоритетности экстренного вызова в сетях подвижной радиотелефонной связи;

16.1.4.5. Обеспечение возможности передачи результатов тестирования устройства посредством использования сетей подвижной радиотелефонной связи;

16.1.4.6. Обеспечение возможности обновления установленного программного обеспечения и информации, хранящейся на неснимаемой персональной универсальной многопрофильной идентификационной карте абонента, по сетям подвижной радиотелефонной связи;

16.1.4.7. Обеспечение возможности работы с внешними дополнительными устройствами (включая устройства, предназначенные для определения события ДТП), подключаемыми посредством стандартизованного разъема и стандартизованного протокола передачи данных.

16.1.4.8. Персональная универсальная многопрофильная идентификационная карта абонента, предназначенная для работы в сетях подвижной радиотелефонной связи должна быть неснимаемой и содержать профили сетей подвижной радиотелефонной связи, обеспечивающих функционирование действующих национальных систем экстренного реагирования при авариях, и автоматическое переключение на профиль сети связи национальной системы экстренного реагирования при осуществлении экстренного вызова.

16.1.4.9. Обеспечение вибропрочности и защиты от проникновения влаги.

16.1.4.10. Обеспечение возможности приема и обработки сигналов не менее трех действующих глобальных навигационных спутниковых систем, а также спутниковых систем дифференциальной коррекции.

16.1.4.11. Обеспечение возможности определения плановых координат местоположения транспортного средства с погрешностью не более 15 м при доверительной вероятности 0,95.

16.1.4.12. Обеспечение возможности синхронизации внутренней шкалы устройства со шкалой координированного времени UTC с предельной погрешностью по модулю не более 3 мс при доверительной вероятности 0,95.

16.1.4.13. Обеспечение возможности применения режима информационной поддержки пользователей через сеть связи национального оператора системы экстренного реагирования для определения координат местоположения транспортного средства.

16.1.4.14. Обеспечение возможности подключения к бортовой электрической сети транспортного средства, обеспечивающего работу устройства во всех предусмотренных режимах, а также зарядку резервной батареи питания (при наличии).

16.1.4.15. Обеспечение автоматического приема входящих телефонных вызовов в течение не менее 20 минут.

16.1.4.16. Обеспечение возможности приема информации от национальных систем экстренного реагирования при включенном зажигании транспортного средства и оповещения о поступившей информации (визуально или акустически) водителя и пассажиров транспортного средства.

16.1.4.17. Обеспечение возможности определения, регистрации и передачи информации об обстоятельствах в результате дорожно-транспортного происшествия. Требование применяется с 1 января 2022 г.

Примечания: 1. Должна обеспечиваться возможность работы устройства вызова экстренных оперативных служб в сетях подвижной радиотелефонной связи стандартов связи, применяемых в государствах-членах Евразийского экономического союза.

2. Рекомендуемые к применению стандарты связи указываются в соответствующих стандартах, включенных в Перечень стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований настоящего технического регламента.

16.2. К транспортным средствам категорий M_1 и N_1 , не входящим в область применения Правил ООН № 144, M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , применяются следующие требования:

16.2.1. Устройство вызова экстренных оперативных служб, установленное на транспортное средство, должно соответствовать требованиям, изложенным в пункте 118 приложения № 10 к настоящему техническому регламенту.

16.2.2. Требования к органу управления системой вызова экстренных оперативных служб:

16.2.2.1. Орган управления устанавливают таким образом, чтобы обеспечивалось соблюдение требований Правил ООН № 121-01;

16.2.2.2. Орган управления должен быть размещен таким образом, чтобы уменьшить риск случайного срабатывания;

16.2.2.3. Если орган управления встроен в многозадачный дисплей, то должна обеспечиваться возможность приведения его в действие не более чем двумя преднамеренными манипуляциями;

16.2.2.4. Должна исключаться возможность дезактивации системы вызова экстренных оперативных служб через человеко-машинный интерфейс, который должен соответствовать требованиям пункта 15 настоящего технического регламента.

Примечание: допускается функция временного отключения системы вызова экстренных оперативных служб для целей технического обслуживания или ремонта.

16.2.3. Требования к устройству формирования информационных и (или) предупреждающих сигналов системы вызова экстренных оперативных служб:

16.2.3.1. Устройство устанавливают таким образом, чтобы обеспечивалось соблюдение требований к установке, предусмотренных Правилами ООН № 121-01;

16.2.3.2. В случае системы вызова экстренных оперативных служб, которая приводится в действие автоматически или вручную, передается следующая информация о состоянии выполнения операции экстренного вызова:

16.2.3.2.1. Система производит обработку запроса (вызов экстренных оперативных служб инициирован, соединение устанавливается, передача данных ведется или завершена, идет сеанс голосовой связи);

16.2.3.2.2. Сбой при передаче (соединение не установлено или неудачная попытка передачи данных).

Примечание: если требования, изложенные в пункте 16.2.3.2, были подтверждены при оценке соответствия устройства вызова экстренных оперативных служб, то повторные испытания не проводятся.

16.2.3.3. Диагностический визуальный предупреждающий сигнал подается в случае внутреннего отказа системы вызова экстренных оперативных служб.

16.2.3.3.1. Информация о неисправности системы вызова экстренных оперативных служб представляется в виде оптического индикатора или соответствующей пиктограммы, либо текстового сообщения или их возможного сочетания.

16.2.3.3.2. Оптический индикатор неисправности системы вызова экстренных оперативных служб не должен гаснуть, пока сохраняется сбой. Он может на время отключаться, однако должен вновь загораться всякий раз, когда включается зажигание или активируется функция центрального управления транспортным средством (в зависимости от того, что применимо).

16.2.3.3.3. Охвату самодиагностикой подлежат следующие позиции: управляющий модуль, коммуникационный модуль, приемник глобальной навигационной спутниковой системы, антенна для сети подвижной радиотелефонной связи, антенна приемник глобальной навигационной спутниковой системы, блок коммуникации сигнала, источник питания, блок (модуль) обеспечения автоматического срабатывания при ДТП, источник питания, резервный источник питания (при наличии), целостность программного обеспечения.

16.2.3.3.4. Заявитель должен предоставить в лабораторию, проводящую испытания, соответствующие разъяснения и техническую документацию, позволяющие получить общее представление о реализации функции сигнализации неисправностей системы вызова экстренных оперативных служб.

Примечание: если требования, изложенные в пункте 16.2.3, были подтверждены при оценке соответствия устройства вызова экстренных оперативных служб, то повторные испытания не проводятся.

16.2.4. Обеспечение качественной двусторонней громкой голосовой связи с экстренными оперативными службами через сети подвижной радиотелефонной связи после нажатия кнопки экстренного вызова.

16.2.5. Обеспечение двухсторонней громкой голосовой связи и передачи сообщения о транспортном средстве, его текущем местоположении и направлении движения в автоматическом режиме при опрокидывании транспортного средства.

16.2.6. Обеспечение при осуществлении экстренного вызова отключения иных мультимедийных средств воспроизведения звука на транспортном средстве на период голосового соединения (за исключением средств специальной связи).».

13) раздел 17 исключить;

14) дополнить разделом 18 в следующей редакции:

«18. Дополнительные требования к транспортным средствам,

предназначенным для эксплуатации в условиях холодного климата

Примечание: к макроклиматическому району с холодным климатом относятся районы, в которых средняя из ежегодных абсолютных минимумов температура воздуха ниже минус 45 °С.

18.1. Требования к конструктивному исполнению

18.1.1. В конструкции пневматического или пневмогидравлического привода тормозной системы должна быть обеспечена очистка поступающего из компрессора воздуха от влаги и масла, а также предотвращение замерзания конденсата в системе.

18.1.2. Транспортные средства дополнительно должны быть оборудованы резервной (аварийной) системой отопления, не связанной с системой охлаждения двигателя или отключающейся от нее. Резервная (аварийная) система отопления должна обеспечивать поддержание температур воздуха в зонах рабочего места водителя и спального места (при его наличии) не ниже 18 °С на стоянке автомобиля. Система питания (топливом, электроэнергией) отопителей резервной системы отопления должна обеспечивать их непрерывную работу в течение не менее 8 ч без дозаправки и подзарядки аккумуляторных батарей и последующий надежный пуск двигателя.

18.1.3. Системы подготовки двигателя к пуску (предпусковой подогрев и иные) должны обеспечивать возможность подготовки двигателя к пуску и его пуск с рабочего места водителя одним человеком (водителем). Время подготовки двигателя к принятию нагрузки не должно превышать 45 минут.

18.1.4. Допускается отключение функции ограничения крутящего момента двигателя.

18.1.5. Прочность и эластичность материала обивки сидений, а также эластичность и упругость упругих элементов сидений не должны изменяться более чем на 10% по сравнению с таковыми при условиях положительных температур внешней среды.

18.1.6. Система выпуска отработавших газов должна осуществлять выпуск вверх. Для транспортных средств категорий M_1 и N_1 допускается осуществлять выпуск отработавших газов на правую сторону транспортного средства.

18.1.7. На транспортных средствах обязательна установка передних противотуманных фар. На транспортных средствах категорий M_2 , M_3 , N_2 и N_3 , также обязательна установка прожектора-искателя, управляемого с рабочего места водителя без открывания дверей и окон.

18.1.8. Рабочее место водителя транспортных средств категорий M_2 и M_3 должно размещаться в кабине, полностью отделенной от пассажирского помещения.

18.1.9. Окраска транспортных средств должна осуществляться в цвета, контрастные по отношению к белому.

18.2. Инструкция по эксплуатации транспортного средства должна содержать рекомендации по применению топлива, смазочных материалов и рабочих жидкостей, а также особенности эксплуатации транспортного средства в условиях низких температур.

18.3. Требования к характеристикам эффективности

18.3.1. Усилие на рулевом колесе, измеренное на неподвижном транспортном средстве после движения автомобиля в течение двух часов при температуре не выше минус 40 °С, не должно повышаться более чем на 20% по отношению к результату измерения при положительных внешних температурах.

18.3.2. Кабина и пассажирское помещение транспортного средства должны оснащаться средствами утепления, уплотнения дверных и оконных проемов, системами отопления, вентиляции, защиты от обмерзаний и запотеваний, с тем чтобы

обеспечивалось выполнение требований пунктов 103, 104 и 105 приложения № 2 к настоящему техническому регламенту.

18.3.3. Теплоизоляция кабин и пассажирских помещений транспортных средств должна обеспечивать средний коэффициент теплопередачи не более $2,5 \text{ Вт/м}^2 \cdot \text{градус}$, осредненный темп охлаждения – не более $0,4 \text{ градуса в минуту}$.

18.4. Выполнение требований, изложенных в пунктах 18.1 – 18.3, должно обеспечиваться при минимальной температуре внешней среды минус $50 \text{ }^{\circ}\text{C}$ для транспортных средств, предназначенных для эксплуатации на территориях с холодным климатом.

18.5. Информирование потребителей о выполнении требований пункта 18

18.5.1. На основании доказательственных материалов, подтверждающих выполнений требований пунктов 18.1 – 18.3, с учетом условий проверки выполнения требований, указанных в пункте 18.4, в одобрении типа транспортного средства делается запись о соответствии типа транспортного средства или отдельных модификаций типа транспортного средства дополнительным требованиям настоящего технического регламента для условий холодного климата.

18.5.2. На основании записи в одобрении типа транспортного средства делается запись аналогичного содержания в паспорте транспортного средства.».

88. В приложении № 4 к техническому регламенту:

1) Дополнить пунктом 1.1.10 в следующей редакции:

«1.1.10. С 1 января 2022 г. все транспортные средства категории M_1 и транспортные средства категории N_1 с максимальной технически допустимой массой не более 2000 кг, кроме транспортных средств, являющихся результатом индивидуального технического творчества, должны быть оборудованы электронной системой блокировки несанкционированного пуска двигателя (иммобилайзером).»;

2) пункт 1.3.7 изложить в следующей редакции (без изменения содержания примечания):

«1.3.7. Фары ближнего света и адаптивные системы переднего освещения, выполняющие функцию фар ближнего света, с источником света или модулем (модулями) СИД, создающим(и) основной луч ближнего света и имеющим(и)

номинальный световой поток более 2 000 люмен, устанавливают только совместно с устройством (устройствами) для очистки фар, соответствующими Правилам ООН № 45.

Автоматическим корректирующим устройством угла наклона фар комплектуются адаптивные системы переднего освещения, выполняющие функцию фар ближнего света, независимо от используемого источника света, а также фары ближнего света и противотуманные класса F3 с источниками света любого класса или модулем (модулями) СИД, имеющими номинальный световой поток более 2000 люмен.»;

3) Дополнить пунктом 1.4.15.3 в следующей редакции:

«1.4.15.3. Установка на местах штатных сидений устройств для размещения пассажиров в горизонтальном положении (лежачих мест) запрещается.»;

4) После пункта 2.2.1 ввести примечание в следующей редакции:

«Примечание: Транспортные средства категории O_1 допускается не оборудовать тормозной системой.».

5) Пункт 3.2 изложить в следующей редакции:

«Требования к удерживающим системам пассивной безопасности».

6) Дополнить пунктом 3.2.19 в следующей редакции:

«3.2.19. С 1 января 2022 г. транспортные средства категории M_1 , кроме транспортных средств, являющихся результатом индивидуального технического творчества, должны оснащаться, по меньшей мере, фронтальной подушкой безопасности для водителя.»;

7) Дополнить пунктом 3.3.4 в следующей редакции:

«3.3.4. С 1 января 2022 г. в транспортных средствах категории M_1 , кроме транспортных средств, являющихся результатом индивидуального технического творчества, как минимум, два пассажирских места должны быть оборудованы дополнительными системами крепления детских удерживающих устройств «ISOFIX».»;

8) Пункт 4.1 изложить в следующей редакции:

«4.1. Требования к выбросам транспортных средств категорий M и N

Примечание: Требования не применяются к транспортным средствам, являющимся результатом индивидуального технического творчества.

4.1.1. Модификация двигателя транспортного средства в процессе эксплуатации не влечет изменения экологического класса транспортного средства, установленного при его изготовлении, за исключением случая установки модифицированных устройств ограничения выбросов, соответствующих Правилам ООН № 132.

4.1.2. Транспортное средство, ранее эксплуатировавшееся в государствах, являющихся договаривающимися сторонами Женевского Соглашения 1958 г., за исключением транспортного средства, являющегося результатом индивидуального технического творчества, считается соответствующим требованиям настоящего технического регламента и экологическому классу 5 при выполнении, как минимум, следующих условий:

4.1.2.1. Год выпуска (модельный год) транспортного средства, определенный по его идентификационному номеру (VIN) – не ранее 2011 г.;

Примечание: Транспортное средство более раннего года выпуска (модельного года), а также ранее не эксплуатировавшееся в государствах, являющихся договаривающимися сторонами Женевского Соглашения 1958 г., считается соответствующим требованиям настоящего технического регламента и экологическому классу 5 или более высокому экологическому классу 6 при наличии сообщения об официальном утверждении типа, или выданного в государстве – члене Евразийского экономического союза сертификата соответствия национальному техническому регламенту в отношении выбросов вредных (загрязняющих) веществ транспортными средствами на основании результатов испытаний по Правилам ООН, указанным для соответствующего экологического класса в данных технических регламентах.

4.1.2.2. Для транспортных средств категорий M_1 полной массой не более 3500 кг и N_1 – обязательное наличие системы бортовой диагностики (в отношении экологических показателей) в работоспособном состоянии в соответствии с требованиями Правил ООН № 83.

4.1.2.3. Для транспортных средств категорий M_1 полной массой более 3500 кг, M_2 , M_3 , N_2 , N_3 с дизелями и газовыми двигателями – обязательное наличие системы

бортовой диагностики в работоспособном состоянии в соответствии с требованиями Правил ООН № 49.

4.1.2.4. Оснащение устройствами и системами снижения токсичности в исправном состоянии, как минимум:

транспортных средств категорий M_1 полной массой до 3500 кг и N_1 с двигателями с принудительным зажиганием – каталитическим нейтрализатором;

транспортных средств категорий M_1 полной массой до 3500 кг и N_1 с дизелями – системой рециркуляции отработавших газов и (или) каталитическим нейтрализатором и (или) фильтром частиц;

транспортных средств категорий M_1 полной массой более 3500 кг, M_2 , M_3 , N_2 , N_3 с дизелями – системой рециркуляции отработавших газов и фильтром частиц (каталитическим нейтрализатором) или каталитическим нейтрализатором и фильтром частиц или селективным нейтрализатором оксидов азота (с использованием раствора мочевины);

транспортных средств всех категорий с бензиновыми двигателями – уловителем углеводородов из бензобака (адсорбер).

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

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

4.1.3. Транспортное средство, являющееся результатом индивидуального технического творчества, считается соответствующим требованиям настоящего технического регламента и экологическому классу 5, если двигатель этого транспортного средства изготовлен в 2013 г. или позднее, а также выполняются требования пункта 4.1.2.4 выше.

4.1.4. Транспортное средство, ранее выпущенное в обращение на единой таможенной территории Евразийского экономического союза, проходившее оценку соответствия требованиям настоящего приложения вследствие замены рамы, или несущего кузова, должно соответствовать требованиям в отношении экологического

класса, действовавшим на момент выпуска в обращение транспортного средства или его двигателя, если он был выпущен в обращение позднее.».

9) пункт 5 изложить в следующей редакции:

«5. Требования к транспортным средствам категорий М и N в отношении систем вызова экстренных оперативных служб»

Примечание: Требования не применяются к транспортным средствам, являющимся результатом индивидуального технического творчества.

5.1. Устройство вызова экстренных оперативных служб, предназначенное для установки на транспортное средство, должно иметь сертификат соответствия требованиям пункта 118 приложения № 10 к настоящему техническому регламенту.

5.2. Требования к органу управления системой вызова экстренных оперативных служб:

5.2.1. Орган управления должен располагаться таким образом, чтобы обеспечивалось соблюдение требований Правил ООН № 121-01;

5.2.2. Орган управления должен быть размещен таким образом, чтобы уменьшить риск случайного срабатывания;

5.2.3. Если орган управления встроен в многозадачный дисплей, то должна обеспечиваться возможность приведения его в действие не более чем двумя преднамеренными манипуляциями;

5.2.4. Должна исключаться возможность отключения системы вызова экстренных оперативных служб через человеко-машинный интерфейс, который, по меньшей мере, в части системы вызова экстренных оперативных служб должен соответствовать требованиям пункта 15 настоящего технического регламента.

Примечание: допускается функция временного отключения системы вызова экстренных оперативных служб для целей технического обслуживания или ремонта.

5.3. Требования к устройству формирования информационных и (или) предупреждающих сигналов системы вызова экстренных оперативных служб:

5.3.1. Устройство устанавливают таким образом, чтобы обеспечивалось соблюдение требований к установке, предусматриваемых Правилами ООН № 121-01;

5.3.2. В случае системы вызова экстренных оперативных служб, которая приводится в действие автоматически или вручную, передают следующую информацию о состоянии выполнения операции экстренного вызова:

5.3.2.1. система производит обработку запроса (вызов экстренных оперативных служб инициирован, соединение устанавливается, передача данных ведется или завершена, идет сеанс голосовой связи);

5.3.2.2. сбой при передаче (соединение не установлено или неудачная попытка передачи данных).

Примечание: если требования, изложенные в пункте 5.3.2, были подтверждены при оценке соответствия устройства вызова экстренных оперативных служб, то повторные испытания не проводятся.

5.3.3. Диагностический визуальный предупреждающий сигнал подается в случае внутреннего отказа системы вызова экстренных оперативных служб.

5.3.3.1. Информация о неисправности системы вызова экстренных оперативных служб представляется в виде оптического индикатора или соответствующей пиктограммы, либо текстового сообщения или их возможного сочетания.

5.3.3.2. Оптический индикатор неисправности системы вызова экстренных оперативных служб не должен гаснуть, пока сохраняется сбой. Он может на время отключаться, однако должен вновь загораться всякий раз, когда включается зажигание или активируется функция центрального управления транспортным средством (в зависимости от того, что применимо).

5.3.3.3. Охвату самодиагностикой подлежат следующие позиции: управляющий модуль, коммуникационный модуль, приемник глобальной навигационной спутниковой системы, антенна для сети подвижной радиотелефонной связи, антенна приемник глобальной навигационной спутниковой системы, блок коммуникации сигнала, источник питания, блок (модуль) обеспечения автоматического срабатывания при ДТП, источник питания, резервный источник питания (при наличии), целостность программного обеспечения.

5.3.3.4 Заявитель должен предоставить в лабораторию, проводящую испытания, соответствующие разъяснения и техническую документацию, позволяющие

получить общее представление о реализации функции сигнализации неисправностей системы вызова экстренных оперативных служб.

Примечание: если требования, изложенные в пункте 5.3.3, были подтверждены при оценке соответствия устройства вызова экстренных оперативных служб, то повторные испытания не проводятся.

89. Приложение № 5 к техническому регламенту исключить.

90. В приложении № 6 к техническому регламенту:

1) Пункт 1.4.1 изложить в следующей редакции:

«1.4.1. Конструкция транспортных средств, оснащенных грузоподъемным оборудованием, должна соответствовать требованиям пунктов 2.2 и 3.1 настоящего приложения.»;

2) Дополнить пунктом 1.4.2. в следующей редакции:

«1.4.2 Допускается для транспортных средств, оснащенных грузоподъемным оборудованием, отступление от требований Правил ООН № 61, если особенности конструкции транспортного средства не позволяют выполнить эти требования в полном объеме.»;

3) пункт 1.5.4 изложить в следующей редакции:

«1.5.4 Лесовозные поезда, оборудованные манипуляторами для погрузки и выгрузки леса, должны иметь аутригеры и обеспечивать возможность подключения к аппаратуре спутниковой навигации датчиков включения/выключения указанных манипуляторов»;

4) пункт 1.6.1 изложить в следующей редакции:

«1.6. Требования к автомобилям скорой медицинской помощи

1.6.1. Автомобили скорой медицинской помощи подразделяются на следующие классы:

- класс А: автомобиль, предназначенный для санитарной эвакуации пациентов без явных признаков угрозы жизни в сопровождении медицинских работников:

- класс А1 – для транспортировки одного пациента;

- класс А2 – для транспортировки одного или более пациентов на носилках или кресле (креслах);

- класс В: автомобиль, предназначенный для оказания скорой медицинской помощи силами выездной бригады скорой медицинской помощи, санитарной эвакуации и мониторинга состояния организма человека вне медицинской организации;

- класс С (реанимобиль): автомобиль, предназначенный для проведения мероприятий скорой, в том числе скорой специализированной медицинской помощи силами реанимационных или специализированных реанимационных выездных бригад скорой медицинской помощи, санитарной эвакуации и мониторинга состояния организма человека вне медицинской организации.

Требования к автомобилям скорой помощи устанавливаются в соответствии с их классом.

1.6.2. Требования Правил ООН № 107 к автомобилям скорой медицинской помощи не применяются, за исключением требований, установленных в пункте 1.6.7 настоящего приложения.

1.6.3. Автомобили скорой медицинской помощи должны удовлетворять требованиям пункта 2.4 настоящего приложения.

1.6.4. Габаритные размеры автомобилей скорой медицинской помощи не должны превышать следующих значений:

- длина – не регламентируется;
- высота – 4000 мм (без учета гибких антенн);
- ширина – 2200 мм (без учета наружных зеркал).

1.6.5. Технически допустимая максимальная масса автомобилей скорой медицинской помощи, осевые нагрузки, нагрузки на левый и правый борта не должны превышать значений, установленных изготовителем базового транспортного средства (шасси).

1.6.6. Время разгона автомобиля скорой медицинской помощи до 80 км/ч должно составлять не более 35 с.

Время разгона со скорости 40 до 80 км/ч автомобилей скорой медицинской помощи классов В и С, имеющих технически допустимую максимальную массу до 3500 кг, должно составлять не более 27 с.

1.6.7. Угол поперечной устойчивости автомобилей скорой медицинской помощи с технически допустимой максимальной массой должен быть не менее 28° при проверке в соответствии с Правилами ООН № 107-03.

1.6.8. Автомобили скорой медицинской помощи должны быть оборудованы противотуманными фарами.

1.6.9. Минимальное свободное пространство между колесами и колесными нишами автомобиля скорой медицинской помощи должно соответствовать значениям, установленным изготовителем базового транспортного средства (шасси).

1.6.10. Для облегчения пуска двигателя при отрицательных температурах воздуха автомобили скорой медицинской помощи должны быть оборудованы предпусковым подогревательным устройством.

1.6.11. Оборудование для технического обслуживания автомобиля скорой медицинской помощи должно находиться вне медицинского салона.

1.6.12. Автомобили скорой медицинской помощи должны быть оборудованы порошковыми огнетушителями закачного типа, предназначенными для тушения горящих твердых, жидких и газообразных веществ, а также электрооборудования, находящегося под напряжением:

- класса А – один огнетушитель, емкостью не менее 2 л в отделении водителя и один емкостью не менее 5 л в медицинском салоне;

- класса В и С – два огнетушителя емкостью не менее 5 л каждый.

Огнетушители должны соответствовать требованиям, установленным в государстве-члене Евразийского экономического союза.

1.6.13. В эксплуатационной документации на автомобили скорой медицинской помощи должны быть указаны места, предназначенные для крепления медицинского оборудования (закладные).

1.6.14. В эксплуатационной документации на автомобили скорой медицинской помощи конкретного назначения должны быть указаны возможные виды опасности и средства обеспечения безопасности при эксплуатации и техническом обслуживании медицинского салона.

1.6.15. Требования к кабине водителя автомобиля скорой медицинской помощи

1.6.15.1. Минимальное число мест для сидения, помимо водителя:

- для класса А – 1;
- для классов В и С – 2.

1.6.15.2. Пассажирское место в кабине водителя должно быть оборудовано поручнем, расположенным на панели приборов или над дверным проемом, или на передней стойке кабины, сечение которых должно быть не менее 15 мм и не более 25 мм, при длине не менее 120 мм, чтобы на нем могла поместиться кисть руки.

1.6.15.3. Кабина водителя должна быть оснащена:

- системой очистки ветрового стекла от обледенения и запотевания, работающей во время стоянки и движения автомобиля скорой медицинской помощи;
- двумя противосолнечными козырьками (не менее);
- системами отопления, вентиляции и кондиционирования воздуха;
- автомобильным видеорегистратором.

1.6.15.4. Кабина водителя автомобилей скорой медицинской помощи классов В и С должна быть оснащена громкоговорящей системой внешней трансляции речи.

1.6.15.5. Кабина водителя должна быть оснащена поисковой фарой (переносным аккумуляторным фонарем).

1.6.15.6. Кабина водителя должна иметь подготовку под установку средств радиосвязи или мобильного абонентского комплекта автоматизированной навигационно-диспетчерской системы управления системы ГЛОНАСС/GPS.

1.6.16. Требования к медицинскому салону автомобиля скорой медицинской помощи:

1.6.16.1. Медицинский салон должен быть отделен от кабины водителя перегородкой.

Перегородка между медицинским салоном и кабиной водителя должна быть оборудована сдвижным окном или дверным проемом с дверью, имеющей сдвижную конструкцию и окно.

1.6.16.2. Перегородка должна иметь сплошную конструкцию. Она должна соответствовать требованиям Правил ООН № 29-02 (испытание С) и должна выдерживать усилие 9 000 Н, прилагаемое штырем (50×50) мм. Прогиб перегородки

под нагрузкой не должен превышать 300 мм или расстояния до сиденья водителя (что меньше).

1.6.16.3. Перегородка между медицинским салоном и кабиной водителя автомобилей скорой медицинской помощи должна быть оборудована сдвижным окном или дверным проемом, с дверью, имеющей сдвижную конструкцию с фиксацией двери в открытом и закрытом положениях. Размеры дверного проема в перегородке должны быть не менее: 450 мм - ширина; 1500 мм - высота. В случае дверного проема дверь должна быть оборудована окном.

1.6.16.4. Сдвижное окно в перегородке должно удовлетворять требованиям Правил ООН № 43-00. Площадь окна должна быть не менее 0,1 м². Окно должно обеспечивать визуальный контакт и возможность непосредственного общения с водителем. Конструкция окна должна исключать возможность его непроизвольного открытия. Окна должны закрываться сдвижной шторой или аналогичным устройством, препятствующим прониканию света из медицинского салона.

1.6.16.5. Внутренние габаритные размеры медицинского салона в зависимости от класса автомобиля скорой медицинской помощи должны соответствовать таблице 1.6.1.

Таблица 1.6.1

В миллиметрах

Параметр	Значение параметра для автомобилей скорой медицинской помощи класса			
	A1	A2	B	C
	Не менее			
Длина (от задней части внутренней поверхности салона до перегородки на уровне носилок)	2000*	2400	2500	3050
Ширина (на высоте 800 мм от поверхности пола)	1400	1400	1600	1700
Высота (от поверхности пола до потолка в рабочих зонах)	1250	1250	1600	1760
* 2400 мм при оборудовании для перевозки двух и более пациентов.				

1.6.16.6. Медицинский салон должен быть оборудован задней и боковой внешними дверями.

1.6.16.7. Проемы дверей должны иметь минимальные размеры согласно таблице 1.6.2.

Таблица 1.6.2

В миллиметрах

Тип проема	Размер для автомобиля класса		
	A	B	C
Боковой:			
- высота	800	1200	1400
- ширина	600	660	660
Задний:			
- высота	750	1200	1700
- ширина	900	1050	1050
П р и м е ч а н и е – разрешается уменьшение высоты дверных проемов не более чем на 100 мм.			

1.6.16.8. Внешние двери медицинского салона должны быть снабжены предохранительными устройствами, соответствующими требованиям:

- открываться и закрываться без ключа изнутри и снаружи;
- открываться изнутри без ключа, если двери закрыты ключом снаружи;
- отпираться и запираться ключом снаружи;
- открываться снаружи с помощью ключа, если двери заперты изнутри.

Ключ может быть механическим или немеханическим при наличии центрального замка.

1.6.16.9. Боковая дверь салона может быть распашной или сдвижной и должна иметь стопорное устройство, фиксирующее ее в открытом и закрытом положениях. В конструкции двери должно быть предусмотрено окно. Замки и петли двери должны соответствовать требованиям Правил ООН № 11-03.

1.6.16.10. Задняя распашная дверь должна состоять из двух створок, открывающихся на угол не менее 150 градусов, с надежной фиксацией при раскрытии на 90 градусов и в положении максимального раскрытия. Замки и петли дверей должны соответствовать требованиям Правил ООН № 11-03.

1.6.16.11. Задняя поднимающаяся дверь должна открываться вверх до уровня не ниже верхнего края проема двери с надежной фиксацией на высоте. Минимальная высота задней двери в открытом положении (рисунок 1.6.1) – 1800 мм. (H_2 – расстояние от уровня дороги до самой низкой точки полностью поднятой задней двери автомобиля с технически допустимой максимальной массой. Высота погрузки носилок измеряется в снаряженном состоянии).

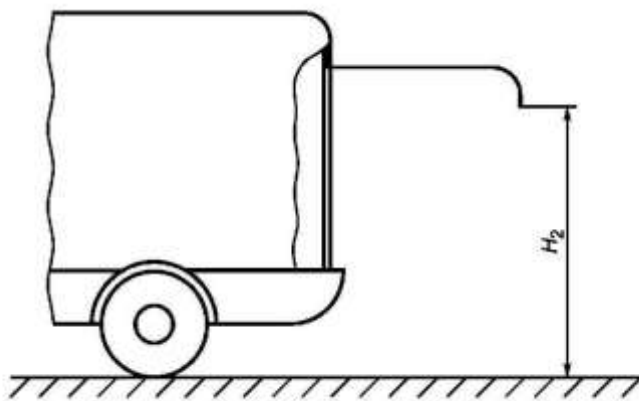


Рисунок 1.6.1 - Высота задней двери в открытом положении

1.6.16.12. Максимальное усилие открывания (закрывания) дверей должно быть не более 120 Н.

1.6.16.13. Максимальная высота пола медицинского салона, если на него устанавливаются носилки, или платформы для носилок над уровнем дороги при нагрузке автомобиля, соответствующей снаряженному состоянию, включая

незакрепленное оборудование – не более 750 мм.

1.6.16.14. При погрузочной высоте салона более 400 мм обязательна подножка проема задней двери. Подножки должны иметь противоскользящую поверхность и выдерживать нагрузку не менее 2000 Н.

1.6.16.15. Угол наклона носилок при погрузке должен быть минимально возможным и не должен превышать 16 градусов.

1.6.16.16. Расстояние между серединой ручек носилок и уровнем дороги при погрузке или выгрузке пациента, лежащего на носилках – не более 825 мм (расстояние от уровня дороги до самой низкой точки полностью поднятой задней двери автомобиля с технически допустимой максимальной массой. Высота погрузки носилок измеряется в снаряженном состоянии).

У полноприводных автомобилей высота погрузки носилок может быть увеличена не более чем на 100 мм.

1.6.16.17. Водитель должен получать предупредительный акустический и/или оптический сигнал о не полностью закрытых дверях.

1.6.16.18. Медицинский салон должен иметь не менее двух окон: по обеим сторонам или с одной стороны и сзади. Двери медицинского салона должны иметь окна. Окна могут быть установлены на боковых панелях медицинского салона. Окна во внешних дверях салона и на боковых панелях должны быть матированы в нижней части на 2/3 высоты. Хотя бы одно окно, расположенное на боковой панели или в боковой двери, должно быть раздвижным.

1.6.16.19. Конструкция уплотнений дверей, окон, люка должна быть обеспечивать защиту медицинского салона автомобилей скорой медицинской помощи от проникания пыли и влаги.

1.6.16.20. Потолок медицинского салона автомобилей скорой медицинской помощи классов В и С должен быть оснащен люком, обеспечивающим естественную освещенность и вентиляцию салона. Остекление люка должно соответствовать Правилам ООН № 43-00.

1.6.16.21. Конструкция потолочного люка должна обеспечивать возможность аварийного выхода из салона; в его размеры должен вписываться прямоугольник

500x700 мм, а площадь проема должна быть не менее 0,4 м². Запорные и фиксирующие устройства люка должны обеспечивать открывание крышки с наклоном вперед, назад, полное открывание снаружи крышки люка в аварийных ситуациях и фиксацию ее в промежуточных положениях.

1.6.16.22. Усилие открывания (закрывания) крышки люка должно быть не более 120 Н.

1.6.16.23. Боковые стены, потолок и двери автомобилей скорой помощи изнутри должны быть закрыты обивкой. Внутренняя обивка полностью оборудованного медицинского салона должна выполняться так, чтобы риск травматизма был минимальным.

1.6.16.24. Поверхность стен над плоскостью носилок (включая шкафы и ящики) за исключением окна (окон) должна иметь энергопоглощающую обивку. Энергопоглощающая способность обивки должна соответствовать Правилам ООН № 21-01. Края открытых поверхностей полок должны быть закруглены, каркасы крыши, боковых стен, дверей, перегородки должны быть травмобезопасными, чтобы риск получения травм при контакте с ними в случае ДТП был минимальным, и отвечать требованиям Правил ООН № 21-01.

1.6.16.25. Края панелей обивки должны быть обработаны и/или уплотнены таким образом, чтобы под них не попадала вода. Напольное покрытие изготавливают из противоскользящих антистатических материалов с герметизацией мест стыков, допускающей мойку открытой струей воды. Если пол имеет форму, препятствующую стеканию воды, то должно быть предусмотрено, по крайней мере, отверстие для ее слива (закрывающееся).

1.6.16.26. Отслоение и провисание потолочных и боковых панелей от основания не допускается. Допускается выступание элементов крепления и специальных накладок, предназначенных для крепления потолочных и боковых панелей, не более 5 мм в соответствии с Правилами ООН № 21-01.

1.6.16.27. Рекомендованное минимальное число мест для сидения пациентов и их сопровождающих должно соответствовать таблице 1.6.3.

Таблица 1.6.3

Параметр	Параметр для автомобилей скорой медицинской помощи класса		
	А	В	С
Минимальное число мест для сидения	2	2	3
Число мест, расположенных:			
- сбоку от носилок;	1	—	1
- сбоку от носилок в передней части на 2/3 длины носилок	1	1	1
Число мест, расположенных у изголовья носилок	—	1	1

1.6.16.28. Ширина сидений должна быть не менее 450 мм; глубина – не менее 400 мм для кресел, 330 мм – для прочих сидений, высота над уровнем пола – не менее 420 мм. Высота спинки с подголовником – не менее 750 мм. Толщина подушек – не менее 50 мм.

1.6.16.29. В автомобилях скорой медицинской помощи типа А для установки носилок или медицинской тележки и одного сидения конструкция салона должна обеспечивать проход по всей длине носилок (медицинской тележки), хотя бы, с одной стороны, с шириной рабочей зоны не менее 240 мм.

1.6.16.30. В автомобилях скорой медицинской помощи классов В и С должна быть обеспечена возможность работы персонала со стороны головного конца носилок (медицинской тележки) с рабочей зоной не менее 700 мм с учетом открытого дверного проема в перегородке между медицинским салоном и кабиной водителя, а также возможность доступа к пациенту для медицинских манипуляций слева и справа по всей длине носилок с шириной рабочей зоны не менее 240 мм.

1.6.16.31. В автомобилях скорой медицинской помощи классов В и С рабочее кресло в головном конце носилок (медицинской тележки) должно иметь возможность вращения с фиксацией его при движении автомобиля в положениях по направлению движения и против движения. Кресло должно иметь откидывающиеся подлокотники и диагонально – поясные ремни безопасности.

При наличии перегородки с дверным проемом конструкция кресла должна обеспечивать возможность прохода в кабину водителя.

Рабочее сиденье по левому борту (при наличии) должно быть оборудовано диагонально – поясным ремнем безопасности.

Рабочее сиденье по правому борту (при наличии) должно иметь диагонально – поясной ремень безопасности и складную конструкцию, обеспечивающую возможность установки и фиксации дополнительных носилок.

1.6.16.32. Ремни безопасности и места их крепления должны соответствовать требованиям Правил ООН № 16-06 и № 14-07.

1.6.16.33. Автомобиль скорой медицинской помощи модульной конструкции с кузовом – фургоном между кабиной и медицинским салоном должно быть предусмотрено сдвижное окно или:

- для автомобилей класса А – аудио связь;
- для автомобилей классов В и С – аудио или видео связь.

1.6.16.34. Медицинский салон должен быть оснащен встроенным оборудованием, которое включает: носилки с приемным устройством, рабочие сиденья, мебель, инфузионную систему, умывальник, системы отопления, вентиляции и кондиционирования, освещения салона, пульт управления и контроля регулируемых параметров.

1.6.16.35. Встроенная мебель салона (шкафы, полки, антресоли, стеллажи) должна быть надежно прикреплена к силовым элементам кузова. Она должна обеспечивать размещение комплекта медицинского оборудования и оснащения в соответствии с классом автомобиля скорой медицинской помощи. Она должна иметь элементы крепления для переносных изделий, обеспечивающие легкость и удобство фиксации и расфиксации размещенных изделий за время не более 15 с.

1.6.16.36. В автомобиле скорой медицинской помощи должна быть система кронштейнов, предназначенная для закрепления на максимально возможной высоте над приемной платформой носилок двух инфузионных систем для внутривенного вливания жидкостей. Инфузионные системы должны быть расположены таким образом, чтобы их можно было присоединять с обоих концов платформы. Кронштейны должны выдерживать усилие не менее 50 Н и фиксировать две инфузионные системы независимо друг от друга.

В автомобилях скорой медицинской помощи классов В и С должна быть система кронштейнов, обеспечивающая подвеску дополнительной инфузионной системы для второго пациента (при его наличии).

1.6.16.37. Крепежные устройства должны удерживать оборудование и носилки с пациентом при ускорении или замедлении 10g, действующем в течение не менее 30 мс, в продольном, поперечном и вертикальном направлениях относительно автомобиля.

1.6.16.38. Автомобиль скорой медицинской помощи должен быть оснащен специальным оборудованием для сбора и хранения медицинских отходов в соответствии с действующими санитарно-эпидемиологическими требованиями к обращению с медицинскими отходами.

1.6.17. Требования к приемному устройству и носилкам

1.6.17.1. Медицинские салоны автомобилей скорой медицинской помощи классов В и С должны быть оборудованы тележкой-каталкой для размещения основных носилок на приемном устройстве.

Конструкция приемного устройства должна обеспечивать безопасное вкатывание/выкатывание, легкость и надежность фиксации и отсоединения носилок (тележки-каталки с носилками). Крепежные элементы носилок должны исключать возникновение дополнительных шумов при движении автомобилей скорой медицинской помощи.

1.6.17.2. Приемное устройство должно обеспечивать возможность смещения носилок в продольном и поперечном направлениях с обеспечением надежной фиксации положений.

1.6.17.3. Носилки и кресла-носилки должны быть оборудованы приспособлениями для их фиксации в автомобиле скорой медицинской помощи.

1.6.17.4. Пациент должен быть закреплен с помощью приспособлений, расположенных на носилках (креслах-носилках) или на автомобиле скорой медицинской помощи в креслах в медицинском салоне. Перемещение пациента, носилок или других закрепленных на приемной платформе предметов не должно быть более 150 мм.

1.6.17.5. Основные носилки на приемном устройстве должны иметь жесткое ложе для обеспечения реанимационных мероприятий. Требования к носилкам санитарным устанавливаются нормативными правовыми актами государства-члена Евразийского экономического союза.

1.6.17.6. Конструкция основных носилок должна обеспечивать размещение пациента в положении сидя и полусидя.

1.6.17.7. Для автомобилей скорой медицинской помощи класса С высота основных носилок над уровнем поверхности пола должна регулироваться от 400 мм до 650 мм.

1.6.18. Требования к конструкции и материалам медицинского салона

1.6.18.1. Все предметы внутри салона не должны иметь острых граней и угрожать безопасности людей, находящихся в салоне.

1.6.18.2. Складки и морщины в обтяжках на наружных поверхностях не допускаются.

1.6.18.3. Материалы, используемые для отделки панелей салона, должны быть светлых тонов. Торцы панелей мебели должны иметь контрастную окраску.

1.6.18.4. Все материалы и покрытия, применяемые в медицинском салоне, должны быть устойчивыми к моюще-дезинфицирующим средствам, рекомендованным для дезинфекционной обработки поверхностей.

1.6.18.5. Встроенная мебель салона, обтяжка рабочих кресел, сидений, матраца для больного должны быть изготовлены из материалов, соответствие которых установленным требованиям подтверждено гигиеническим заключением.

1.6.18.6. Дверцы шкафов, полок должны закрываться плавно, без заеданий. Самопроизвольное их открывание при движении автомобиля скорой медицинской помощи не допускается. Открытые полки должны иметь бортики высотой не менее 30 мм. Выдвижные ящики должны фиксироваться в открытом и закрытом положениях.

1.6.18.7. Металлические детали в салоне должны быть изготовлены из коррозионностойких материалов или защищены от коррозии защитно-декоративными покрытиями.

1.6.19. Требования к электрооборудованию

1.6.19.1. Минимальные требования к аккумуляторным батареям и генератору приведены в таблице 1.6.4.

1.6.19.2. Генератор должен обеспечивать постоянную электрическую мощность не менее 40%, приведенной в таблице 1.6.4, при работе двигателя в режиме холостого хода.

Таблица 1.6.4

Параметр	Значение для автомобиля класса			
	A1	A2	B	C
Емкость стартерной аккумуляторной батареи, не менее, А·ч	54	54 (до 4 мест в медицинском салоне) и 80 (более 4 мест в медицинском салоне)	80	80
Емкость дополнительной аккумуляторной батареи, не менее, А·ч	—	—	80	80
Мощность генератора, Вт	700	700	1200	1500

1.6.19.3. Запрещается установка в медицинском салоне автомобилей скорой медицинской помощи аккумуляторных батарей, не имеющих системы отвода паров и не изолированных от основного помещения.

1.6.19.4. Автомобили скорой медицинской помощи должны быть оборудованы системой ввода электропитания от внешней сети 220 В, 50 Гц с внешним защищенным разъемом, обеспечивающей питание медицинского и специального оборудования переменным током напряжением 220 В, 50 Гц и постоянным напряжением 12 В, а также подзарядку аккумуляторных батарей на стоянке.

1.6.19.5. В автомобилях скорой медицинской помощи классов В и С с наружной стороны должна быть установлена электрическая розетка на напряжение постоянного тока 12 В (24 В) или бортовой ввод на напряжение переменного тока 220 В (240 В) с преобразователем напряжения на 12 В (24 В) для обеспечения возможности зарядки аккумулятора (аккумуляторов) и электропитания других устройств.

1.6.19.6. Внешний защищенный разъем системы ввода электропитания от внешней сети 220 В, 50 Гц должен находиться в передней части автомобиля со

стороны водителя. Во время подключения внешнего питающего кабеля должна быть предусмотрена блокировка запуска двигателя автомобиля.

1.6.19.7. Электрическая цепь напряжением 220/240 В должна быть защищена автоматическим выключателем на номинальный ток утечки не более 30 мА или разделительным трансформатором. Если цепь защищена только одним предохранительным выключателем, то вблизи от штепсельного соединения необходимо поместить маркировку со следующей надписью: «ОСТОРОЖНО! ПРИМЕНЯТЬ ТОЛЬКО СПЕЦИАЛЬНУЮ РОЗЕТКУ». Надпись выполняется на русском языке и может дублироваться на государственном языке государства-члена Евразийского экономического союза.

1.6.19.8. Все электрические цепи в медицинском салоне автомобилей должны иметь легкодоступные собственные предохранители или выключатели. Предохранители или выключатели должны иметь четкую маркировку для определения функции каждой электрической цепи. Должно быть не менее двух электрических цепей, чтобы при повреждении одной из них не отключалось полностью освещение или медицинское оборудование. Электрические кабели должны быть рассчитаны так, чтобы допустимый проходящий через них рабочий ток превышал допустимый ток предохранителей или выключателей.

1.6.19.9. Электропроводка должна быть проложена так, чтобы исключалась возможность разрушения ее от механических колебаний. Она не должна располагаться в коробах, предусмотренных для прокладки газопроводов, или пересекать их.

1.6.19.10. Электрический монтаж должен соответствовать принципиальной электрической схеме и требованиям нормативных документов, действующих на территории государств-членов Евразийского экономического союза.

1.6.19.11. Для электрических систем с различным напряжением должны быть предусмотрены соответствующие их напряжениям разъемы, которые невозможно перепутать.

1.6.19.12. Электрооборудование автомобиля скорой медицинской помощи должно состоять не менее чем из четырех отдельных составляющих:

- основной системы для базового автомобиля;
- электроснабжения специального медицинского стационарного оборудования;
- электроснабжения медицинского салона;
- электроснабжения средств связи.

За исключением основной системы каждая часть электрооборудования должна быть замкнута на себе (не иметь «массы» в виде кузова автомобиля).

1.6.19.13. Необходимо иметь, по крайней мере, две электрические цепи освещения и подключения медицинского оборудования медицинского салона автомобиля, чтобы выход из строя одной из них не отражался на функционировании другой.

1.6.19.14. Электрические кабели, разъемы, розетки и защитные устройства должны обеспечивать максимально допустимый ток исходя из мощности, применяемых медицинских электрических изделий и специального оборудования.

1.6.20. Требования к системе отопления, вентиляции и кондиционирования воздуха медицинского салона

1.6.20.1. Медицинский салон автомобилей скорой медицинской помощи классов В и С должен быть оборудован автономной системой отопления, соответствующей Правилам ООН № 122-00, и функционирующей независимо от работы двигателя и системы отопления базового автомобиля, а также системой отопления, использующей тепло работающего двигателя (в том числе при его работе совместно с предпусковым подогревателем и/или подогревателем-отопителем).

1.6.20.2. Температура воздуха в медицинском салоне должна соответствовать приведенной в таблице 1.6.5. Время достижения указанных в таблице 1.6.5 температур в медицинском салоне не должно быть более 30 минут при начальной температуре минус 25 °С и 60 минут – при начальной температуре минус 40 °С.

Таблица 1.6.5

В градусах Цельсия

Контрольная точка	Значение параметра для автомобилей скорой медицинской помощи класса		
	А	В	С
	Не менее		
На высоте 0,1 м над поверхностью основных носилок, установленных в крайнем нижнем положении, в центре носилок	20	20	20
На высоте 0,1 м над поверхностью сидений кресел	20	20	20
На высоте 0,05 м от поверхности пола в центре медицинского салона	15	15	15

1.6.20.3. Теплоизоляция пола, потолка, боковых панелей, дверей медицинского салона автомобиля скорой медицинской помощи должна обеспечивать при всех закрытых дверях и окнах, выключенной системе отопления, кондиционирования и вентиляции снижение температуры в контрольных точках в течение 30 минут (согласно таблице 1.6.6) при начальной температуре в контрольных точках плюс $(20 \pm 2) ^\circ\text{C}$ и температуре наружного воздуха минус $25 ^\circ\text{C}$.

Таблица 1.6.6

В градусах Цельсия

Контрольная точка	Снижение температуры для автомобилей скорой медицинской помощи класса		
	А	В	С
	Не более чем на		
На высоте 0,1 м над поверхностью основных носилок, установленных в крайнем нижнем положении, в центре носилок	10	5	5
На высоте 0,1 м над поверхностью подушки кресел	10	5	5
На высоте 0,05 м от поверхности пола в центре медицинского салона	10	5	5

1.6.20.4. В медицинском салоне при стоянке автомобиля скорой медицинской помощи в режиме притока свежего (наружного) воздуха должен быть обеспечен не менее чем двадцатикратный обмен воздуха в течение 1 часа, при этом скорость движения воздуха должна быть не более 0,25 м/с в зимнее время и 0,5 м/с в летнее время на высоте 0,1 м в головной части над поверхностью носилок и на высоте 0,7 м

над поверхностями сидений кресел.

1.6.20.5. Медицинские салоны автомобилей скорой медицинской помощи должны быть оборудованы системой кондиционирования, обеспечивающей снижение температуры воздуха в центре салона на расстоянии 1 м от пола на (8-10) °С по отношению к температуре окружающей среды. Время достижения заданного снижения температуры при начальной температуре плюс 40 °С и суммарной интенсивности солнечной радиации 1000 Вт/м² – не более 15 минут.

1.6.20.6. Система кондиционирования не должна понижать относительную влажность воздуха в медицинском помещении ниже 40%.

1.6.20.7. Температура любой части системы кондиционирования, с которой могут соприкоснуться человек (персонал, пациент) в нормальных условиях движения должна быть не ниже 15 °С.

1.6.20.8. Эффективность систем отопления и кондиционирования должна соответствовать этим требованиям и в режиме притока свежего (наружного) воздуха, и в режиме рециркуляции воздуха в медицинском салоне.

1.6.20.9. Медицинский салон должен быть оснащен устройством для выбора (задания) требуемых температур в салоне и поддержания их на заданном уровне в автоматическом режиме (системой климат-контроля) с колебаниями относительно заданного значения не более ± 5 °С.

1.6.20.10. Если в автомобиле скорой медицинской помощи используют анестезирующие газы и пары, например N₂O, энтонокс, то должна быть предусмотрена вытяжка.

1.6.20.11. Должны выполняться требования раздела 3 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту в отношении содержания вредных (загрязняющих) веществ в воздухе обитаемого помещения.

1.6.21. Требования в отношении уровня внутреннего шума и вибрации в медицинском салоне

1.6.21.1. Уровень внутреннего шума должен соответствовать требованиям раздела 2 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту.

1.6.21.2. Уровни локальной и общей вибраций должны соответствовать требованиям нормативных документов, действующих на территории государств-членов Евразийского экономического союза.

1.6.22. Требования к осветительному оборудованию медицинского салона

1.6.22.1. Освещенность рабочих мест медицинского салона автомобиля скорой медицинской помощи должна соответствовать таблице 1.6.7.

Таблица 1.6.7

Контрольная точка	Освещенность для класса автомобиля скорой медицинской помощи, лк, не менее			Источник света
	A	B	C	
Общая освещенность	50	100	100	Лампы накаливания, люминесцентные лампы
	100	200	200	
Манипуляционные поля	100	150	150	Лампы накаливания, люминесцентные лампы
	200	300	300	
Поверхность носилок	100	150	150	Лампы накаливания, люминесцентные лампы
	200	300	300	

1.6.22.2. В медицинских салонах автомобилей скорой медицинской помощи классов В и С должен быть дополнительный светильник, обеспечивающий освещенность не менее 1000 лк, диаметр светового пятна на поверхности носилок не менее 200 мм.

1.6.22.3. Дополнительное наружное освещение автомобилей скорой медицинской помощи должно включать в себя светильники над дверями медицинского салона для освещения прилегающей территории, обеспечивающие освещенность на поверхности земли не менее 30 лк в радиусе 2 м от вертикальной оси дверного проема.

1.6.22.4. Подножки боковых дверей автомобилей скорой медицинской помощи должны иметь местное освещение, обеспечивающее освещенность поверхности подножки не менее 30 лк.

1.6.23. Требования к пульту управления и контроля параметров отопления, вентиляции освещения салона

Пульт управления и контроля параметров отопления, вентиляции, освещения салона должен быть расположен в удобном (доступном) месте для медицинского

персонала. Кнопки, выключатели, световые индикаторы должны быть доступными и видимыми для управления режимами и контроля установленных параметров.

1.6.24. Требования к медицинскому оборудованию

1.6.24.1. Оснащение медицинскими изделиями салонов по классам автомобилей скорой медицинской помощи должно соответствовать нормативным требованиям, устанавливаемым Министерствами здравоохранения или иными компетентными органами государств-членов Евразийского экономического союза.

1.6.24.2. В зависимости от класса автомобиль скорой медицинской помощи должен удовлетворять следующим требованиям:

- автомобили для транспортировки пациентов должны иметь основное медицинское оборудование для оказания первой помощи и осуществления мер по уходу за пациентом;

- автомобили экстренной медицинской помощи должны иметь медицинское оборудование для оказания первой помощи и наблюдения за состоянием пациента по методике службы спасения;

- реанимобили должны иметь медицинское оборудование для оказания расширенной медицинской помощи и наблюдения за состоянием пациента по методике догоспитальной экстренной медицины.

1.6.24.3. Полнота комплектации автомобилей медицинским оборудованием и соответствие оборудования установленным медицинским требованиям, должны быть подтверждены заключением, выдаваемым соответствующими компетентными органами государств-членов Евразийского экономического союза.

1.6.24.4. Применяемое вне автомобиля оборудование должно быть легкодоступным через двери. Оборудование размещают и закрепляют таким образом, чтобы во время движения оно не повредилось и не смогло травмировать людей.

1.6.24.5. Оборудование, необходимое для процедур, размещается на предназначенном для него месте. Аппараты для освобождения дыхательных путей и искусственного дыхания должны располагаться в автомобилях скорой медицинской помощи классов В и С в поле досягаемости сидящего сопровождающего.

Комплекс дыхательной и наркозной аппаратуры должен размещаться по левому борту – в пределах досягаемости для сидящего в центральном кресле медицинского работника и в максимальной близости от головы пациента.

Аппараты для мониторинга могут размещаться над комплексом дыхательных и наркозных аппаратов или рядом с этим комплексом в пределах, обеспечивающих подсоединение датчиков к пациенту.

1.6.24.6. Медицинское оборудование должно иметь возможность использования в стационарном состоянии и при движении автомобиля скорой медицинской помощи.

1.6.24.7. Переносное медицинское оборудование должно:

- обеспечивать возможность переноски одним человеком;
- при необходимости иметь собственный встроенный источник энергии;
- быть приспособленным для использования вне автомобиля скорой медицинской помощи.

Максимальная масса переносного оборудования не должна превышать 25 кг, при этом масса, приходящаяся на одну руку, не должна быть более 12,5 кг. Переносные медицинские изделия при массе более 5 кг должны иметь наплечный ремень. Средства измерения медицинского назначения должны поверяться в соответствии со сроками, установленными предприятием - изготовителем, для изделия каждого вида в установленном порядке.

1.6.24.8. Температурный режим

1.6.24.8.1. Если к оборудованию не предъявляются иные требования, то после хранения при температуре от минус 30 °С до плюс 70 °С оно должно быть в рабочем состоянии при температуре 20 °С.

1.6.24.8.2. Если к оборудованию не предъявляются иные требования, то оно должно быть в рабочем состоянии при температуре от 0 °С до 40 °С.

1.6.24.8.3. Если к оборудованию не предъявляются иные требования, то после хранения при температуре 20 °С оно должно быть в рабочем состоянии не менее 20 минут при температуре минус 5 °С.

1.6.24.9. Должна быть обеспечена механическая прочность медицинского оборудования.

1.6.24.10. Крепежные устройства для оборудования

Терминальные устройства и электрические разъемы не должны использоваться как крепежные устройства или части крепежных устройств.

Для крепления медицинского оборудования могут использоваться системы леев (шин). Они могут состоять из опор, шин, скоб, оборудования с цокольными кольцами, оборудования с держателями, оборудования со штифтами.

1.6.24.11. Электробезопасность

1.6.24.11.1. Все медицинское оборудование должно быть подобрано и установлено таким образом, чтобы оно не оказывало отрицательного влияния на электроснабжение.

1.6.24.11.2. По типу защиты от поражения электрическим током салон автомобилей скорой медицинской помощи должен соответствовать требованиям МЭК 60601-1:2005 по электробезопасности для изделий класса I без рабочей части для цепей, находящихся под напряжением сети 220 В, и изделий с внутренним источником питания для цепей, находящихся под напряжением внутреннего источника питания 12 В.

1.6.24.12. Приборы, аппараты и укладки, используемые в оснащении автомобилей скорой медицинской помощи, должны быть разрешены к применению в подвижных средствах и иметь сертификаты соответствия медицинских изделий. Укладки должны иметь маркировку назначения.

Все переносные медицинские изделия должны быть размещены в салоне и зафиксированы в соответствующих местах установки.

1.6.24.13. Электромагнитная совместимость

Используемые в автомобиле скорой медицинской помощи приемопередающие устройства, медицинское оборудование должны соответствовать требованиям Правил ООН № 10-03.

1.6.24.14. Органы управления

Исполнительные органы, выключатели, индикаторы и контрольные приборы должны быть легкодоступны. Следует применять единицы системы СИ (кроме измерения кровяного давления и давления в системе искусственного дыхания) и, если таковые имеются, стандартные графические символы.

1.6.24.15. Система снабжения газами

1.6.24.15.1. Источник снабжения газами должен состоять из одной или нескольких следующих составных частей:

- газ в баллонах (например кислород, воздух);
- жидкость в баллонах некриогенная, например N₂O, CO₂;
- жидкость в баллонах криогенная, например кислород;
- жидкость криогенная в стационарных цистернах, например кислород;
- жидкость некриогенная в стационарных цистернах, например N₂O, CO₂;
- система воздушных компрессоров;
- системы смесеобразования, например для кислорода и азота;
- вакуумная система.

Конструкция источников снабжения газами должна соответствовать требованиям, установленным нормативными правовыми актами государств-членов Евразийского экономического союза.

1.6.24.15.2. Место для газовой установки или газопроводов должно быть обеспечено вентиляцией.

1.6.24.15.3. Соответствие газовых баллонов требованиям безопасности должно быть подтверждено документом, выдаваемым компетентными органами государств-членов Евразийского экономического союза.

1.6.24.15.4. Медицинский салон должен быть оснащен:

- одним баллоном кислорода емкостью 10 л, рабочим давлением газа не менее 15000 кПа (150 бар) - для автомобилей скорой медицинской помощи класса В;
- двумя баллонами кислорода емкостью 10 л, рабочим давлением газа не менее 15000 кПа (150 бар) - для автомобилей скорой медицинской помощи класса С.

1.6.24.15.5. Баллоны с кислородом должны быть размещены в вертикальном положении в задней части салона в шкафу с надежной их фиксацией к несущим элементам кузова на расстоянии не менее 0,5 м от отопительных систем, к ним должен быть обеспечен удобный доступ для их замены, управления и контроля.

1.6.24.15.6. Медицинские салоны автомобилей скорой медицинской помощи классов В и С должны быть оборудованы системой подачи медицинских газов с индикацией значения высокого давления и сигнализацией критических значений давления в системе. Пневморазъемы системы подачи медицинских газов должны обеспечивать соединение с газодыхательной аппаратурой.

1.6.24.15.7. Медицинский салон автомобилей скорой медицинской помощи класса С должен быть оснащен баллоном с записью азота емкостью 10 л давлением газа 6000 кПа (60 бар).

1.6.24.15.8. К местам стандартного размещения наркозно - дыхательной аппаратуры должны быть проложены газовые трубопроводы от 10-литровых баллонов для автомобилей скорой медицинской помощи классов В и С. Пневморазъемы для подключения наркозно - дыхательной аппаратуры не должны требовать специального инструмента для их подключения и отключения.

1.6.24.15.9. Регуляторы давления и регуляторы давления с расходомером должны соответствовать установленным требованиям. Регуляторы давления должны быть подключены непосредственно к источникам газа.

Расходомеры, предназначенные для соединения с терминальными устройствами, должны соответствовать требованиям, установленным нормативными документами государств-членов Евразийского экономического союза.

1.6.24.15.10. Терминальные устройства должны соответствовать требованиям, установленным нормативными документами государств-членов Евразийского экономического союза.

1.6.24.15.11. Если автомобиль скорой медицинской помощи оборудован терминальными устройствами, то рабочее давление в системе снабжения газами должно составлять:

- 400 кПа (4 бар) – для сжатых медицинских газов;

- не более 40 кПа (0,4 бар) (абсолютное значение) – для вакуума.

Максимально допустимое изменение давления между источником снабжения газами и терминальным устройством должно составлять:

- 10 % – при расходе 40 л/мин. для сжатых газов;

- 20 % – при расходе 40 л/мин. для вакуума.

1.6.24.15.12. Если автомобиль скорой медицинской помощи оборудован терминальными устройствами, то, помимо соединительных клапанов, необходимых для регулярно используемого оборудования, он должен быть оборудован еще одним соединительным клапаном (терминальным устройством или специальным (для определенного газа) соединительным элементом) в соответствии с установленными требованиями.

1.6.24.15.13. Система газопроводов должна выдерживать давление 1000 кПа (10 бар), в два раза превышающее максимальное рабочее давление (пункт 1.6.24.14.11) и соответствующее максимальному давлению, которое создается регуляторами давления в случае отдельных неисправностей.

1.6.24.15.14. Выпускные патрубки баллонов должны соответствовать требованиям, установленным нормативными документами государств-членов Евразийского экономического союза.

1.6.24.15.15. Гибкие шланги для подсоединения медицинского оборудования к соединительным клапанам (к терминальным устройствам или специальным (для определенного газа) соединительным элементам) должны соответствовать требованиям, установленным нормативными документами государств-членов Евразийского экономического союза. Если гибкие шланги используют между регуляторами давления и терминальными устройствами, то должны быть выполнены специальные требования, установленные нормативными документами государств-членов Евразийского экономического союза.

1.6.24.15.16. Сигнальные устройства, входящие в комплект газовой установки, должны соответствовать требованиям, установленным нормативными документами государств-членов Евразийского экономического союза.

1.6.24.15.17. Инфузионная система должна выдерживать массу не менее 3 кг для установки не менее двух независимых контейнеров (флаконов) с растворами. Конструкция инфузионной системы и ее крепление в потолке салона должны обеспечивать возможность проведения вливаний в головном и ножном концах носилок и визуальный контроль с трех сторон. Допускается совмещение инфузионной системы с леером и поворотным дополнительным светильником.

1.6.24.15.18. Маркировка и инструкции по применению медицинского оборудования должны соответствовать требованиям, установленным нормативными документами государств-членов Евразийского экономического союза. К оборудованию должны прилагаться инструкции по эксплуатации, профилактическому уходу, обслуживанию и ремонту, а также талоны технического обслуживания с нормативными пиктограммами или данными на русском языке, которые могут дублироваться на государственном языке государств – членов Евразийского экономического союза.

1.6.25. Требования к оснащению медицинского салона

1.6.25.1. Автомобили скорой медицинской помощи классов В и С должны иметь во встроенной мебели ящик, закрывающийся на ключ, объемом не менее 5 л.

1.6.25.2. Умывальник должен иметь систему подачи воды, работающую от встроенной сети автомобиля, и емкости для чистой воды объемом не менее 5 л и сбора отработанной воды объемом не менее 7 л.

Умывальник может иметь закрывающуюся крышку, обеспечивающую возможность его использования в качестве рабочего столика и педальное управление пуском воды.

1.6.26. Требования к эксплуатационной документации

1.6.26.1. Комплект эксплуатационной документации на автомобиль скорой медицинской помощи должен содержать эксплуатационную документацию на применяемые медицинские изделия, специальное и дополнительное оборудование, входящие в его состав.

1.6.26.2. Комплект эксплуатационной документации на автомобиль скорой медицинской помощи должен быть выполнен на русском языке, который может

дублироваться на государственном языке государств-членов Евразийского экономического союза.

1.6.26.3. В эксплуатационной документации на автомобиль скорой медицинской помощи конкретного исполнения должны быть указаны возможные виды опасности и средства обеспечения безопасности при эксплуатации и техническом обслуживании медицинских изделий, специального и дополнительного оборудования.

1.6.26.4. В эксплуатационной документации на автомобиль скорой медицинской помощи должны быть указаны места, предназначенные для крепления аппаратуры и описан процесс ее фиксации/расфиксации.»;

5) Дополнить пунктами 1.7.2 и 1.7.3 в следующей редакции:

«1.7.2. Должна быть обеспечена возможность установки и подключения к аппаратуре спутниковой навигации (места для установки, крепление, энергопитание) датчиков включения/выключения исполнительных механизмов (опрокидывания/опускания кузова).

1.7.3. Должно быть предусмотрено ограничение до 10 км/ч скорости движения автосамосвалов с кузовом, не находящимся в транспортном положении.»;

6) Дополнить пунктом 1.9.3 в следующей редакции:

«1.9.3. Должна быть обеспечена возможность установки и подключения к аппаратуре спутниковой навигации (места для установки, крепление, энергопитание) датчиков включения/выключения исполнительных механизмов.»;

7) Дополнить пунктом 1.10.3 в следующей редакции:

«1.10.3. Требования Правил ООН №№ 52 и 107 к медицинским комплексам не применяются.».

8) дополнить пунктами 1.13.20 и 1.13.21 в следующей редакции:

«1.13.20. Для транспортных средств для коммунального хозяйства и содержания дорог допускается отступление от требований Правил ООН № 61, если особенности конструкции транспортного средства не позволяют выполнить эти требования полностью.

1.13.21. Должна быть обеспечена возможность установки и подключения к аппаратуре спутниковой навигации (места для установки, крепление, энергопитание) датчиков включения/выключения коробки отбора мощности и/или исполнительных механизмов.»;

9) Дополнить пунктом 1.15.20 в следующей редакции:

«1.15.20. Должна быть обеспечена возможность установки и подключения к аппаратуре спутниковой навигации (места для установки, крепление, энергопитание) датчиков открытия/закрытия дверей и аварийных люков.»;

10) пункт 1.16 изложить в следующей редакции:

«1.16. Требования к транспортным средствам (автобусам)

для перевозки детей в возрасте от 1,5 до 16 лет

1.16.1. Автобусы должны соответствовать требованиям Правил ООН № 36, или № 52, или № 107, в зависимости от требований, предъявляемых к базовому транспортному средству, с учетом уровня требований, установленного в приложении № 2 к настоящему техническому регламенту, действующего на момент оформления одобрения типа транспортного средства, с учетом требований настоящего пункта.

1.16.2. При определении массы автобуса следует принимать следующие ограничения по массе:

- ребенка – 40 кг;
- взрослого пассажира – 75 кг;
- ручной клади – 5 кг на одного пассажира;
- перевозимого багажа – 5 кг на одного ребенка и 10 кг – на одного пассажира;
- кресла-коляски – 20 кг.

1.16.3. Автобус, максимальная конструктивная скорость которого превышает 60 км/ч, должен быть оборудован устройством или функцией ограничения скорости, с установленным ограничением 60 км/ч. Автобус, оборудованный устройством или функцией ограничения скорости, должен отвечать требованиям Правил ООН № 89.

1.16.4. Спереди и сзади автобуса должны быть установлены опознавательные знаки «Перевозка детей» в соответствии с действующими в государствах-членах Евразийского экономического союза Правилами дорожного движения.

1.16.5. На наружных боковых сторонах кузова автобуса, а также спереди и сзади по оси симметрии автобуса должны быть нанесены контрастные надписи «ДЕТИ» прямыми прописными буквами высотой не менее 250 мм и толщиной не менее 1/10 их высоты. Надписи выполняются на русском языке и могут быть дублированы на государственном языке государства-члена Евразийского экономического союза.

В непосредственной близости от указанных надписей (на расстоянии не менее 1/2 их высоты) не должны наноситься какие-либо обозначения или надписи.

1.16.6. Кузов автобуса должен иметь окраску желтого цвета. Рекомендуемый оттенок желтого цвета – RAL1023 по каталогу цветов RAL Classic.

1.16.7. Автобус должен быть оснащен устройством, обеспечивающим автоматическую подачу звукового сигнала при движении задним ходом.

1.16.8. В целях привлечения внимания участников дорожного движения к остановке автобуса для перевозки детей в верхней части передней и задней панелей кузова автобуса должны быть установлены дополнительные сигнальные устройства автожелтого цвета, соответствующие требованиям Правил ООН № 6-01 и работающие совместно со штатной аварийной сигнализацией. Данные устройства должны включаться автоматически при открытии служебных дверей и продолжать работать до полного их закрытия.

1.16.9. Элементы всех наружных устройств непрямого обзора, установленных на автобусе, должны иметь электрообогрев.

1.16.10. Изготовителем автобуса должна быть предусмотрена периодичность осмотра, регулировок и технического обслуживания механизмов, узлов и деталей, определяющих безопасность эксплуатации автобуса (рулевое управление, тормозная система, шины, огнетушители, механизмы управления аварийными выходами и др.), уменьшенная вдвое по сравнению с автобусом, на базе которого изготовлен автобус, или не более 10000 км для автобусов, изготовленных на оригинальной базе.

Соответствующее указание должно быть сделано в эксплуатационной документации на автобус.

1.16.11. Требования к планировке

1.16.11.1. В автобусе должны быть предусмотрены только места для сидения.

1.16.11.2. Сиденья, предназначенные для детей, должны быть обращены вперед по ходу автобуса.

1.16.11.3. В каждом поперечном ряду сидений, предназначенных для детей, должна быть предусмотрена сигнальная кнопка «Просьба об остановке».

Сигнальные кнопки должны быть установлены на внутренней боковине автобуса под нижней кромкой окна.

1.16.11.4. Рабочее место водителя не должно иметь глухих перегородок, отделяющих его от пассажирского помещения.

1.16.11.5. Рабочее место водителя должно быть оборудовано:

- звуковым и световым сигналами о необходимости остановки, включаемыми сигнальными кнопками с мест размещения детей;

- внутренней и наружной автомобильными громкоговорящими установками.

1.16.11.6. Водитель, находящийся на своем сиденье, должен иметь возможность контролировать процесс входа детей в автобус и выхода из него в зоне от уровня дороги до поверхности пола автобуса. Если непосредственная обзорность является недостаточной, то должны быть установлены устройства непрямого обзора (система «видеокамера-монитор», система зеркал, другие оптические устройства), позволяющие осуществлять такой контроль.

1.16.11.7. При наличии форточек боковых окон пассажирского помещения их высота по отношению к общей высоте окна не должна превышать 25%. Форточки должны располагаться в верхней части окна.

1.16.11.8. В автобусе должен быть предусмотрен отсек в задней части и/или другие места для размещения ручной клади и/или багажа, рассчитанные по норме не менее $0,1 \text{ м}^2$ и не менее 20 дм^3 на каждое место пассажира.

1.16.11.9. Для варианта конструкции автобуса, предназначенного в том числе для перевозки детей, имеющих нарушения опорно-двигательных функций, должно

быть предусмотрено специальное место для размещения не менее двух кресел-колясок в сложенном состоянии. Это место может быть совмещено с отсеком для размещения багажа.

1.16.11.10. Багажный отсек должен быть оборудован устройствами, препятствующими смещению багажа и кресел-колясок в сложенном состоянии при движении автобуса.

1.16.11.11. Перегородка багажного отсека должна выдерживать статическую нагрузку 200 Н на 100 кг массы багажа и/или кресел-колясок. Конструкция багажного отсека должна исключать выпадение школьных ранцев и кресел-колясок при фронтальном столкновении и опрокидывании автобуса.

1.16.11.12. В пассажирском помещении автобусов при наличии полок для ручной клади над окнами ширина полок должна быть не менее 300 мм, а высота свободного пространства над ними – не менее 200 мм. Полки должны иметь наклон в направлении стенок автобусов, к которым они прилегают. Наклон, измеренный от горизонтальной поверхности, должен быть не менее 10°.

Конструкция полок должна исключать падение с них ручной клади при движении автобуса.

1.16.11.13. В автобусах должны быть предусмотрены места размещения не менее чем для двух медицинских аптечек первой помощи (автомобильных). Размер мест для аптечек – в соответствии с Правилами ООН № 36, или № 52, или № 107.

1.16.11.14. В автобусах должны быть предусмотрены места для установки не менее двух огнетушителей класса ОП-8(з)-А, Б, С, Е, при этом один из огнетушителей емкостью 8 л должен находиться вблизи сиденья водителя, второй емкостью 8 л – в салоне автобуса.

1.16.12. Требования к сиденьям

1.16.12.1. Автобусы, по усмотрению изготовителя, можно комплектовать сиденьями для детей и/или сиденьями, предназначенными для размещения детских удерживающих устройств, которые могут быть оборудованы системой крепления детских удерживающих устройств ISOFIX. Размеры и расположение сидений показаны на рисунке 1.16.1.

1.16.12.2. Для сидений, расположенных в одном направлении, расстояние между передней поверхностью спинки сиденья и задней поверхностью спинки расположенного впереди сиденья, измеренное по горизонтали в интервале от горизонтальной плоскости, касательной к поверхности подушки сиденья, до горизонтальной плоскости, расположенной на высоте 550 мм над участком пола для ног сидящего ребенка Н, должно быть не менее 600 мм.

Для варианта конструкции автобуса, укомплектованного сидениями, предназначенными для размещения детских удерживающих устройств, которые могут быть оборудованы системой крепления детских удерживающих устройств ISOFIX, расстояние между передней поверхностью спинки сиденья и задней поверхностью спинки расположенного впереди сиденья Н, должно быть не менее 750 мм.

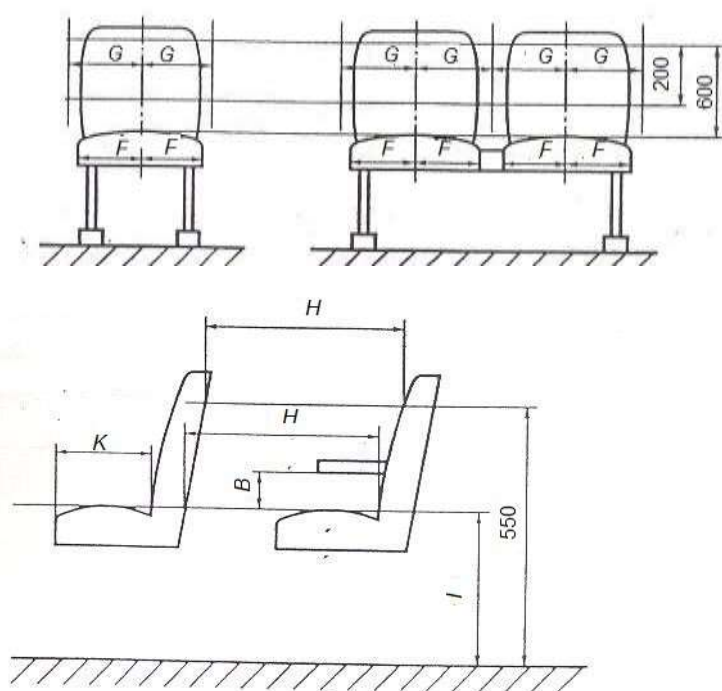


Рисунок 1.16.1 - Размеры и расположение сидений

1.16.12.3. Ширина подушки одноместного сиденья 2F должна быть не менее 320 мм.

Для варианта конструкции автобуса, укомплектованного сидениями, предназначенными для размещения детских удерживающих устройств, которые

могут быть оборудованы системой крепления детских удерживающих устройств ISOFIX, ширина подушки одноместного сиденья 2F должна быть не менее 450 мм, а высота спинки сиденья – не менее 750 мм, измеренной от несжатой подушки сиденья.

1.16.12.4. Ширина свободного пространства G одноместного сиденья, измеренная в каждую сторону от средней вертикальной плоскости места для сидения по горизонтали вдоль спинки сиденья на высоте от 200 до 600 мм над несжатой подушкой сиденья, должна быть не менее 170 мм.

Для варианта конструкции автобуса, укомплектованного сидениями, предназначенными для размещения детских удерживающих устройств, которые могут быть оборудованы системой крепления детских удерживающих устройств ISOFIX, ширина свободного пространства G должна быть не менее 250 мм.

1.16.12.5. Ширина подушки двух- и многоместных нераздельных сидений должна быть определена с учетом размеров F и G, указанных в пунктах 1.16.12.3 и 1.16.12.4.

1.16.12.6. Глубина подушки сиденья K должна быть не менее 350 мм.

Для варианта конструкции автобуса, укомплектованного сидениями, предназначенными для размещения детских удерживающих устройств, которые могут быть оборудованы системой крепления детских удерживающих устройств ISOFIX, глубина подушки сиденья K должна быть не менее 400 мм.

1.16.12.7. Высота подушки сиденья в несжатом состоянии относительно уровня пола I, на котором расположены ноги сидящего ребенка, должна быть такой, чтобы высота горизонтальной плоскости, касательной к поверхности подушки сиденья, над этим участком составляла от 350 до 400 мм.

Для варианта конструкции автобуса, укомплектованного сидениями, предназначенными для размещения детских удерживающих устройств, которые могут быть оборудованы системой крепления детских удерживающих устройств ISOFIX, высота подушки сиденья в несжатом состоянии относительно уровня пола I, должна составлять от 400 до 450 мм.

1.16.12.8. Сиденье, обращенное к перегородке, должно иметь свободное пространство перед ним в соответствии с требованиями Правил ООН № 36, или № 52,

или № 107, в зависимости от требований, предъявляемых к базовому транспортному средству, а перегородка должна соответствовать требованиям травмобезопасности, изложенным в Правилах ООН № 21-01.

1.16.12.9. Край сиденья, который обращен к проходу, должен иметь подлокотник или поручень. Высота расположения подлокотника или поручня от подушки сиденья В должна составлять (180 ± 20) мм.

1.16.12.10. В автобусах должно быть предусмотрено не менее двух сидений для сопровождающих детей взрослых пассажиров.

Указанные сиденья должны отвечать требованиям Правил ООН № 36, или № 52, или № 107, в зависимости от требований, предъявляемых к базовому транспортному средству.

Расположение сидений должно позволять взрослым пассажирам осуществлять визуальный контроль за поведением детей во время движения автобуса.

1.16.12.11. Сиденья для детей в отношении их прочностных свойств должны быть испытаны по методике, приведенной в Правилах ООН № 80-03, при испытательной нагрузке:

- 1180 Н, приложенной к спинке сиденья на высоте 0,75 м над базовой поверхностью. Смещение центральной точки приложения нагрузки должно составлять не менее 100 мм и не более 400 мм;

- 3140 Н, приложенной к спинке сиденья на высоте 0,45 м над базовой поверхностью. Смещение центральной точки приложения нагрузки должно составлять не менее 50 мм.

Для варианта конструкции автобуса, укомплектованного сиденьями, предназначенными для размещения детских удерживающих устройств, которые могут быть оборудованы системой крепления детских удерживающих устройств ISOFIX, сиденья должны соответствовать требованиям, изложенным в Правилах ООН № 80-03.

1.16.12.12. Сиденья для детей оборудуют удерживающими системами. Эти системы включают в себя ремни безопасности типа ZS или ZSr4m в соответствии с

Правилами ООН № 16-06. Также разрешается применение детских удерживающих систем, отвечающих требованиям Правил ООН № 44-04 или № 129-00.

1.16.12.13. Конструкция автобуса, укомплектованного сиденьями, предназначенными для размещения детских удерживающих устройств, которые могут быть оборудованы системой крепления детских удерживающих устройств ISOFIX, должна соответствовать следующим требованиям:

1.16.12.13.1. Сиденья должны быть оборудованы системой крепления детских удерживающих устройств ISOFIX с возможностью установки детских удерживающих устройств I весовой группы (дети массой от 9 до 18 кг). Подразделение детских удерживающих устройств на весовые группы в соответствии с Правилами ООН № 44-04.

Детей массой от 15 кг и более, находящихся на сиденьях в детских удерживающих устройствах, можно фиксировать диагонально-поясным ремнем типа Ar4m для взрослого пассажира в соответствии с Правилами ООН № 16-06;

1.16.12.13.2. Система крепления ISOFIX универсальной категории, размещенная на сиденье, должна выдерживать нагрузки $(8 \pm 0,25)$ кН, предписываемые Правилами ООН № 14-07 (пункт 6.6.4);

1.16.12.13.3. Крепления сиденья автобуса, предназначенного для установки детских удерживающих устройств, должно выдерживать нагрузку, равную двадцатикратной собственной массе сиденья с одновременно действующей нагрузкой $(8 \pm 0,25)$ кН. Это усилие прилагается под углом $10^\circ \pm 5^\circ$ в горизонтальной плоскости в направлении вперед по отношению к сиденью.

Если крепление верхнего страховочного троса встроено в сиденье автобуса, то данное испытание следует проводить вместе с лямкой верхнего страховочного троса.

1.16.13. Требования к обеспечению входа и выхода

1.16.13.1. Автобусы с общим числом пассажиров (включая сопровождающих) не более 22 человек, должны иметь одну служебную дверь, а автобусы с общим числом пассажиров (включая сопровождающих) свыше 22 человек должны иметь не менее двух служебных дверей, предназначенных для входа и выхода. Аварийные выходы и их количество должно соответствовать требованиям Правил ООН № 36,

или № 52, или № 107, в зависимости от требований, предъявляемых к базовому транспортному средству.

1.16.13.2. Служебную дверь (или одну из служебных дверей) следует располагать в непосредственной близости от рабочего места водителя.

1.16.13.3. Автобусы должны быть оборудованы устройством, препятствующим началу движения при открытых или неполностью закрытых служебных дверях.

1.16.13.4. Автобусы должны быть оборудованы освещением проемов служебных дверей, позволяющим водителю видеть вход и выход детей в (из) автобус(а) в любое время суток.

1.16.13.5. Для служебной двери, предназначенной для входа и выхода детей:

- высота первой ступеньки от уровня дороги должна быть не более 250 мм. Для обеспечения указанной высоты в случае необходимости должна быть установлена убирающаяся ступенька (подножка), отвечающая требованиям Правил ООН № 36, или № 52, или № 107, в зависимости от требований, предъявляемых к базовому транспортному средству, либо применена система опускания и/или наклона пола;

- высота последующих ступенек должна быть не более 200 мм;

- глубина ступенек должна быть не менее 200 мм.

1.16.13.6. Поручни или ручки в проходах служебных дверей, предназначенных для выхода детей, должны соответствовать следующим требованиям:

- проходы должны быть оснащены поручнями или ручками с обеих сторон;

- поручни или ручки должны быть расположены таким образом, чтобы обеспечивать ребенку возможность держаться за них, стоя на дороге у служебной двери или на любой ступеньке.

- высота расположения поручней или ручек должна составлять от 600 до 1100 мм от поверхности дороги или от поверхности каждой ступеньки;

- глубина расположения (по горизонтали) поручней или ручек для ребенка, стоящего на дороге, по отношению к внешнему краю первой ступеньки, не должна превышать 300 мм;

- глубина расположения (по горизонтали) поручней или ручек для ребенка, стоящего на какой-либо ступеньке, не должна превышать 300 мм по отношению к внутреннему краю этой же ступеньки.

1.16.13.7. В случае регулярных перевозок детей с нарушениями опорно-двигательных функций и передвигающихся в креслах-колясках, в боковой или задней части автобуса должна быть предусмотрена дверь, имеющая размер проема не менее 1500 мм по высоте и 900 мм по ширине, используемая для доступа в автобус детей в креслах-колясках.

1.16.13.8. Устройства, обеспечивающие доступ (пандусы, подъемники) в автобус и безопасность перевозки детей с нарушениями опорно-двигательных функций, передвигающихся в креслах-колясках, должны отвечать требованиям Правил ООН № 107-03 (приложение 8).

1.16.14. Топливный бак автобусов должен быть установлен внутри рамы шасси или иметь аналогичную защиту (для безрамных автобусов) при фронтальном, боковом столкновениях и наезде сзади согласно Правилам ООН № 34-02.

1.16.15. Прочность верхней части автобусов должна соответствовать требованиям Правил ООН № 66-02. Допускается оценку прочности силовой конструкции кузова проводить методами математического моделирования.

Служебные, запасные двери и аварийные выходы автобусов при испытаниях на прочность должны сохранять работоспособность при действии нагрузки и после ее снятия.»;

11) в пункте 1.18.4.2 абзац второй исключить.

12) пункт 1.18.5 изложить в следующей редакции:

«1.18.5. Автоцистерна, прицеп (полуприцеп) – цистерна должны быть оборудованы огнетушителями в соответствии с требованиями пункта 8.1.4 Приложения В к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), заключенному в Женеве 30 сентября 1957 г.».

13) в пункте 1.18.7:

а) слово «Опасность» заменить словами «Опасный груз»;

б) дополнить текстом: «и сборного контейнера (в случае перевозки жидкостей со знаками опасности 3, 4.1, 4.3, 8 или 9 согласно Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), заключенному в Женеве 30 сентября 1957 г.»;

14) пункты 1.19.13 и 1.20.10.3 исключить;

15) пункт 1.20.13 изложить в следующей редакции:

«1.20.13. В целях предупреждения нагрева газа в автоцистернах выше расчетной температуры под действием солнечной радиации наружная поверхность сосуда должна окрашиваться эмалью светло-серого цвета.».

16) пункт 1.21 изложить в следующей редакции:

«1.21. Требования к транспортным средствам органов охраны правопорядка и исполнения наказаний, предназначенным для перевозки задержанных и осужденных лиц.

1.21.1. Транспортные средства органов охраны правопорядка и исполнения наказаний, предназначенные для перевозки задержанных и осужденных лиц, подразделяются на следующие классы:

- класс А: транспортное средство, предназначенное для доставки в органы охраны правопорядка лиц, задержанных по подозрению в совершении преступления или совершивших административные правонарушения (задержанных в административном порядке); перевозки задержанных лиц в суды для рассмотрения материалов об административных правонарушениях; перевозки лиц, подвергнутых административному аресту, а так же иностранных граждан и лиц без гражданства, подлежащих административному выдворению за пределы государств – членов Евразийского экономического союза (далее – задержанные);

- класс В: транспортное средство, предназначенное для перевозки лиц, подозреваемых и обвиняемых в совершении преступлений, и осужденных (далее – спецконтингент).

1.21.2. Транспортные средства класса А должны иметь рабочий салон для размещения сотрудников (военнослужащих) органов охраны правопорядка и отсек для задержанных, расположенный в задней части транспортного средства.

1.21.3. Транспортные средства класса В должны иметь помещение для размещения сотрудников (военнослужащих) (далее – помещение конвоя) и камеры для спецконтингента. Каждая камера для спецконтингента должна иметь отдельный вход из помещения конвоя.

1.21.4. Ширина дверных проёмов отсеков задержанных и камер для спецконтингента должна быть не менее 510 мм (в транспортных средствах класса В при общем количестве посадочных мест в помещении конвоя и камерах не более 7 человек – не менее 500 мм). Требование применяется с 1 января 2022 г. в отношении типов транспортных средств (шасси), не проходивших оценку соответствия настоящему техническому регламенту или на национальном уровне в государствах - членах Евразийского экономического союза.

1.21.5. Требования Правил ООН №№ 14, 16 к отсеку для задержанных не применяются. Требования Правил ООН №№ 36, 52 и 107 к транспортным средствам органов охраны правопорядка и исполнения наказаний, предназначенным для перевозки задержанных и осужденных лиц, не применяются.

1.21.6. Отсек для задержанных в транспортных средствах класса А должен иметь дверь в задней части транспортного средства или (и) дверь в перегородке между отсеком для задержанных и рабочим салоном (далее – передняя перегородка). При отсутствии двери в передней перегородке в ней должен быть предусмотрен запасной выход через аварийный люк, который может быть совмещён с окном для наблюдения за задержанными. Если отсек для задержанных имеет дверь только в передней перегородке, а также при количестве посадочных мест в отсеке для задержанных более 8, из него должен быть предусмотрен запасной выход через аварийный люк в крыше.

1.21.6.1. Проем люков должен быть не менее 470 x 500 мм.

1.21.6.2. Дверь отсека для задержанных в задней части транспортного средства должна открываться наружу и только снаружи, дверь и аварийный люк в передней перегородке – в сторону рабочего салона и только со стороны рабочего салона.

1.21.6.3. Аварийный люк в крыше должен выдерживать, с сохранением работоспособности, статическое усилие, направленное вертикально вверх, не менее 5000 Н в течение 5 минут.

1.21.6.4. Аварийный люк в крыше должен открываться только снаружи.

1.21.6.5. При открывании аварийный люк в крыше должен откидываться наружу на петлях.

1.21.6.6. Должно быть предусмотрено пломбирование аварийного люка в крыше с наружной стороны транспортного средства.

1.21.6.7. На аварийном люке в передней перегородке (или рядом с ним) со стороны рабочего салона и на наружной поверхности аварийного люка в крыше (или рядом с ним) должны быть нанесены символы и надписи, поясняющие порядок их открывания.

1.21.6.8. Открывание люков должно осуществляться без применения инструмента.

1.21.7. В транспортных средствах класса А может быть оборудован отсек для размещения служебной собаки.

1.21.7.1. Внутренние размеры отсека, не менее: длина – 900 мм, ширина – 600 мм, высота – 650 мм. Допускается уменьшение ширины отсека до 500 мм, при этом его площадь должна составлять не менее 0,54 м².

1.21.7.2. Отсек для собаки должен быть оборудован системой вентиляции или кондиционирования, соответствующей следующим требованиям:

- обеспечивать не менее чем 30-кратный воздухообмен в час;
- подвижность воздуха в центре отсека должна быть в пределах 0,5-1,5 м/с, при работе системы кондиционирования (воздухоохлаждения) – не более 0,5 м/с;
- прочие требования к системам вентиляции, кондиционирования и отопления (при наличии) отсека для собаки – в соответствии с разделом 6 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту.

1.21.7.3. Параметры внутреннего шума в отсеке для собаки должны соответствовать требованиям раздела 2 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту

1.21.7.4. Параметры содержания вредных (загрязняющих) веществ в воздухе отсека для собаки должны соответствовать требованиям раздела 3 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту.

1.21.8. Помещение конвоя и камеры для спецконтингента транспортных средств класса В должны иметь запасные выходы через аварийно-вентиляционный люк в помещении конвоя и аварийные люки в камерах с количеством посадочных мест 6 и более.

1.21.8.1. Проем люков должен быть не менее 470 x 500 мм.

1.21.8.2. Аварийный люк должен быть расположен на расстоянии не более 500 мм от двери камеры.

1.21.8.3. Аварийно-вентиляционный люк должен открываться изнутри и снаружи.

1.21.8.4. На наружной и внутренней поверхностях аварийно-вентиляционного люка и на наружной поверхности аварийного люка (или рядом с ними) должны быть нанесены символы и надписи, поясняющие порядок их открывания.

1.21.8.5. Открывание люков должно осуществляться без применения инструмента.

1.21.8.6. Должны выполняться требования пунктов 1.21.6.3 – 1.21.6.6 выше.

1.21.9. Выхлопная труба системы выпуска отработавших газов транспортных средств категорий М₂ и М₃ на базе транспортных средств категории N или шасси должна быть выведена назад за обрез кузова на 40-50 мм или к обрезу того борта, на котором отсутствует входная дверь помещения конвоя, рабочего салона, отсека для задержанных.

1.21.10. Выхлопные трубы независимых отопителей, установленных на передней стенке кузова, в помещении конвоя, рабочем салоне, камерах для спецконтингента, отсеке для задержанных должны быть выведены под основание кузова (под днище транспортного средства) в соответствии с пунктом 1.21.9 выше.

1.21.11. Специальная комплектация транспортных средств регламентируется нормативными документами органов государственного управления государств – членов Евразийского экономического союза.»;

17) пункт 1.23.7 изложить в следующей редакции:

«1.23.7. Должна быть обеспечена возможность установки и подключения к аппаратуре спутниковой навигации (места для установки, крепление, энергопитание) датчиков контроля условий среды внутри фургона (температуры, влажности и других)»;

18) в названии раздела 2 слово «типов» заменить на слово «видов».

19) дополнить пунктом 2.1.8 в следующей редакции:

«2.1.8. Должна быть обеспечена возможность установки и подключения к аппаратуре спутниковой навигации (места для установки, крепление, энергопитание) датчиков включения/выключения коробки отбора мощности и/или исполнительных механизмов.»;

20) дополнить пунктом 2.4.3.3.6 в следующей редакции:

«2.4.3.3.6. В автомобиле скорой медицинской помощи пульт управления подачей специальных звуковых сигналов должен быть продублирован на полу кабины слева от педалей управления и приводиться в действие ногой водителя.

Требование абзаца первого настоящего пункта вводится с 1 января 2022 г.»;

21) пункт 2.5.1 изложить в следующей редакции:

«2.5.1. Конструкция транспортных средств для перевозки опасных грузов должна соответствовать:

до 31 декабря 2021 г. Правилам ООН № 105-04;

с 1 января 2022 г. Правилам ООН № 105-06.»;

91. В приложении № 7 к техническому регламенту:

1) заголовок изложить в следующей редакции: «Требования к идентификации транспортных средств и их компонентов»;

2) в пункте 1.2.2:

а) в абзаце втором после слов «компетентным органом» поставить номер сноски «²»;

б) после абзаца второго ввести примечание в следующей редакции:

«Примечание:

² В Российской Федерации таким органом является Федеральное государственное унитарное предприятие «Центральный научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт «НАМИ».

В Республике Беларусь таким органом является Научно-производственное республиканское унитарное предприятие «Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации.».

3) пункт 1.3.2 изложить в следующей редакции:

«1.3.2. Изготовитель транспортного средства, являющегося результатом индивидуального технического творчества или собранного вне серийного производства в индивидуальном порядке из сборочного комплекта, наносит на него идентификационный номер, присвоенный компетентным органом государства - члена Евразийского экономического союза.»;

4) дополнить пунктами 1.3.3, включая примечание, и 1.3.4 в следующей редакции:

«1.3.3. На транспортное средство, выпускаемое в обращение из числа ранее поставленных по государственному оборонному заказу (в случае отсутствия на нем идентификационного номера) или ранее выпущенное в обращение на единой таможенной территории Евразийского экономического союза, у которого были заменены рама, или несущий кузов, или колесная формула, владелец транспортного средства наносит идентификационный номер, присвоенный компетентным органом государства - члена Евразийского экономического союза.

Примечание - Содержание идентификационного номера, нанесенного согласно пунктам 1.3.2 и 1.3.3, определяется компетентным органом самостоятельно.

1.3.4. Изготовитель, имеющий собственный международный идентификационный код изготовителя и указанный в одобрении типа транспортного средства (одобрении типа шасси) в качестве сборочного завода, вправе наносить на изготавливаемые им транспортные средства (шасси) идентификационный номер, содержащий его собственный международный идентификационный код изготовителя.»;

5) дополнить пунктом 1.6 в следующей редакции:

«1.6. В случае уничтожения, изменения или искажения идентификационного номера транспортного средства вследствие коррозии, ремонтных работ, а также преступных посягательств, на транспортное средство повторно наносится ранее присвоенный ему идентификационный номер. Нанесение идентификационного номера осуществляется по разрешению и под контролем подразделения органа государственного управления в сфере безопасности дорожного движения по месту регистрационного учета транспортного средства в порядке, установленном нормативными правовыми актами государства – члена Евразийского экономического союза.»;

б) в пункте 2.1:

а) абзац первый пункта изложить в следующей редакции:

«2.1. Табличка изготовителя должна быть размещена в удобном для считывания месте - части транспортного средства (шасси), снятие или замена которой в процессе эксплуатации затруднены, и не должна быть снимаемой без применения специального инструмента.».

б) позицию 5) дополнить текстом: «Перед значением массы указывается номер оси арабской цифрой и дефис. При наличии группы осей также указывается технически допустимая максимальная масса, приходящаяся на группу осей. Перед этим значением указывается буква «Т» и точка. Допускается не указывать это значение, если технически допустимая максимальная масса, приходящаяся на группу осей, является суммой технически допустимых максимальных масс, приходящихся на каждую ось, составляющую группу осей;»;

в) позицию б) изложить в следующей редакции:

«б) для полуприцепов также указывается технически допустимая максимальная нагрузка, приходящаяся на седельно-сцепное устройство. Перед значением нагрузки указывается цифра «0» и дефис, и это значение приводится выше значения массы, приходящейся на переднюю ось;»;

г) первый абзац после позиции 7) изложить в следующей редакции:

«В случае транспортных средств категорий M₃, N₃, O₃ и O₄, если технически допустимая максимальная масса, указываемая в соответствии с подпунктами 3), 4) и 5) настоящего пункта, превышает соответствующую разрешенную максимальную массу, установленную национальным нормативным правовым актом, изготовитель может указать на табличке изготовителя значения масс в двух столбцах: разрешенную максимальную массу – в левом столбце, а технически допустимую максимальную массу – в правом столбце. В подобном случае в качестве заголовка левого столбца должен быть указан код страны, в которой транспортное средство выпускается в обращение, в соответствии со стандартом ISO 3166-1:2013.»;

д) после последнего абзаца ввести новый абзац в следующей редакции:

«Изготовитель может разместить на табличке изготовителя иную информацию. В подобном случае информация, указанная в подпунктах 1)-7) выше, должна быть ограничена четко выделенной прямоугольной рамкой.»;

7) пункт 2.2 дополнить предложением: «Для транспортных средств категории L допускается располагать дополнительную табличку, исходя из возможностей компоновки транспортного средства.»;

8) ввести новый пункт 2.6 в следующей редакции:

«2.6: Изготовитель, являющийся юридическим лицом, образованным в соответствии с законодательством государства-члена Евразийского экономического союза, использующий для производства транспортных средств покупные шасси или базовые транспортные средства иного изготовителя, формирует и наносит на такие транспортные средства новую табличку. Ранее установленная табличка шасси (базового транспортного средства) может быть сохранена на транспортном средстве.»;

9) пункт 3.1 дополнить новыми абзацами в следующей редакции:

«идентификационное обозначение (наименование компонента) компонента, которое должно соответствовать идентификационному обозначению типа, приведенному в сертификате соответствия или декларации о соответствии (при наличии);

сведения о применимости компонента для конкретных типов транспортных средств (шасси) – в том случае, если эта информация известна изготовителю компонентов.

По усмотрению изготовителя компонентов указанная в настоящем пункте информация может находиться на ярлыке или в сопроводительной документации.

Продукция должна маркироваться непосредственно перед ее выпуском в обращение, после завершения всех процедур оценки соответствия, при этом, право нанесения знака имеют не только производители маркируемой продукции, но также импортеры и уполномоченные лица.»;

10) в пункте 4.2 первое предложение изложить в следующей редакции:

«4.2. Место для установки государственного регистрационного знака должно представлять собой по возможности плоскую вертикальную (с возможностью отклонения обращенной вверх поверхности переднего номерного знака до 15°) поверхность и должно располагаться таким образом, чтобы исключалось загромождение государственного регистрационного знака элементами конструкции транспортного средства.».

92. В приложении № 8 к техническому регламенту:

1) пункт 1.1 изложить в следующей редакции:

«1.1. Действие рабочей и запасной тормозных систем должно быть адекватным воздействию на орган управления тормозной системы транспортного средства.

Тормозное усилие должно изменяться постепенно, без заеданий и рывков и без существенных колебаний, обусловленных деформациями поверхности тормозных дисков и (или) тормозных барабанов.».

2) пункт 1.3 дополнить абзацем вторым в следующей редакции:

«Проверку транспортных средств категорий N и O на стендах проводят в груженном состоянии (не менее 65% от технически допустимой максимальной массы транспортного средства). Допускается использование имитаторов нагрузки или расчетных методов по состоянию давления в пневматической тормозной системе.».

3) пункт 1.4 изложить в следующей редакции:

«1.4. При проверках на стендах транспортных средств категорий М, N и О допускается относительная разность тормозных сил колес оси (в процентах от наибольшего значения) не более 25%. При расчете разности тормозных сил колес оси тормозные силы на правом и левом колесах проверяемой оси транспортного средства измеряются одновременно в момент достижения максимального значения тормозной силы первым из этих колес».

4) Таблицы 1.1, 1.2, 1.3 и 1.4 изложить в следующей редакции:

Использование показателей эффективности торможения
и устойчивости транспортного средства при торможении
при проверках на роликовых стендах

Таблица 1.1

Наименование показателя	Тормозная система			
	Рабочая		Запасная	Стояночная
	Эффектив- ность торможения	Устойчивость транспортного средства при торможении		
Удельная тормозная сила*	+	-	+	+
Относительная разность тормозных сил колес оси*	-	+	-	-

Примечание:

* Для тягача и прицепа или полуприцепа этот показатель рассчитывается отдельно.

Использование показателей эффективности торможения
и устойчивости транспортного средства при торможении
при проверках в дорожных условиях

Таблица 1.2

Наименование показателя	Тормозная система			
	Рабочая		Запасная	Стояночная
	Эффектив- ность тормо- жения	Устойчивость транспортного средства при торможении		
Тормозной путь	+	-	+	-
Установившееся замедление *	+	-	+	-
Время срабатывания тормозной системы *	+	-	+	-
Коридор движения	-	+	-	-
Уклон дороги, на котором транспортное средство удерживается неподвижно	-	-	-	+

Примечание к таблицам 1.1 и 1.2:

Знак «+» означает, что соответствующий показатель должен использоваться при оценке эффективности торможения или устойчивости транспортного средства при торможении, знак «-» – показатель не должен использоваться.

Нормативы эффективности торможения транспортного средства
при проверках на роликовых стендах

Таблица 1.3

Категория транспортного средства	Удельная тормозная сила γ_t , не менее для:		Усилие на органе управления P_n , Н, не более
	рабочей тормозной системы	запасной тормозной системы	
M ₁	0,58 ⁽¹⁾	-	490 или 980 ⁽⁵⁾
	0,50 ⁽²⁾		
M ₂ , M ₃	0,50	0,25	-
N ₁	0,50 ⁽¹⁾	-	686 или 980 ⁽⁵⁾
	0,45 ⁽²⁾		

Категория транспортного средства	Удельная тормозная сила γ_T , не менее для:		Усилие на органе управления P_p , Н, не более
	рабочей тормозной системы	запасной тормозной системы	
N_2, N_3	0,50 ⁽¹⁾ 0,45 ⁽²⁾	0,22	-
O_1, O_2 (прицепы с инерционным тормозом)	0,50 ⁽¹⁾ 0,45 ⁽²⁾	-	-
O_2, O_3, O_4 (прицепы, исключая оборудованные инерционным тормозом)	0,50 ⁽¹⁾ 0,45 ⁽²⁾	-	-
O_2, O_3, O_4 (прицепы с центральной осью и полуприцепы, исключая оборудованные инерционным тормозом)	0,45 ⁽¹⁾ 0,41 ⁽²⁾	-	-
L_1 ⁽⁷⁾	0,42 ⁽³⁾ 0,25 ⁽⁴⁾	-	<u>350</u> 200
L_2 ⁽⁷⁾	0,40 ⁽³⁾ 0,25 ⁽⁴⁾	-	<u>350</u> 200
L_3 ⁽⁷⁾	0,50 ⁽³⁾ 0,25 ⁽⁴⁾	-	<u>350</u> 200
L_4 ⁽⁷⁾	0,46 ⁽³⁾ 0,25 ⁽⁴⁾	-	<u>350</u> 200
L_5	0,44 ⁽³⁾ 0,25 ⁽⁴⁾	-	500 или 400 ⁽⁶⁾
L_6	0,40 ⁽³⁾ 0,25 ⁽⁴⁾	-	500 или 400 ⁽⁶⁾
L_7	0,44 ⁽³⁾ 0,25 ⁽⁴⁾	-	500 или 400 ⁽⁶⁾

Примечания:

⁽¹⁾ Для транспортного средства, впервые зарегистрированного, начиная с 1 января 2015 г.

⁽²⁾ Для транспортного средства, впервые зарегистрированного до 31 декабря 2014 г.

⁽³⁾ При применении переднего и заднего тормоза.

⁽⁴⁾ При применении только заднего тормоза.

(5) Для осей транспортных средств, в тормозном приводе которых установлен регулятор тормозных сил.

(6) Для транспортного средства с ручным органом управления запасной тормозной системы.

(7) Для транспортных средств категорий L₁-L₄ в числителе указано усилие на ножном органе управления; в знаменателе указано усилие на ручном органе управления.

Нормативы эффективности торможения транспортного средства при проверках в дорожных условиях

Таблица 1.4

Категория транспортного средства	Тормозной путь транспортного средства S _т , м, не более:		Установившееся замедление $j_{уст}$, м/с ² , не менее		Время срабатывания тормозной системы $\tau_{ср}$, с, не более	Усилие на органе управления Р _п , Н, не более
	Рабочей тормозной системы	Запасной тормозной системы	Рабочей тормозной системы	Запасной тормозной системы		
M ₁	16,6	-	4,9	-	0,6	490
M ₁ ⁽¹⁾	19,8	-	3,9	-	0,6	490
M ₂ , M ₃	18,6	30,6	4,9	2,4	0,8	-
N ₁	16,6	-	4,9	-	0,6	686 или 589 ⁽³⁾
N ₂ , N ₃	20,0	34,0	4,4	2,2	0,8	-
L ₁ ⁽²⁾	<u>21,8</u>	-	3,4	-	-	<u>350</u>
	26,9		2,7			200
L ₂ ⁽²⁾	<u>26,9</u>	-	2,7	-	-	<u>350</u>
	26,9		2,7			200
L ₃ ⁽²⁾	<u>25,0</u>	-	4,4	-	-	<u>350</u>
	36,2		2,9			200
L ₄ ⁽²⁾	<u>29,4</u>	-	3,6	-	-	<u>350</u>
	29,4		3,6			200
L ₄ ⁽²⁾	-	41,2	-	2,5	-	500 или 400 ⁽³⁾
L ₅ , L ₆ , L ₇	22,6	41,2	5,0	2,5	-	500 или 400 ⁽³⁾

Примечания:

(1) Для транспортного средства с прицепом без тормозной системы.

(2) Для транспортных средств категорий L₁-L₄ в числителе указаны усилие на ножном органе управления, тормозной путь и установившееся замедление при торможении передним тормозом; в знаменателе указаны усилие на ручном

органе управления, тормозной путь и установившееся замедление при торможении задним тормозом.

(3) Для транспортного средства с ручным органом управления запасной тормозной системы.

5) пункт 1.11.1 изложить в следующей редакции:

«1.11.1. Утечка воздуха в пневматическом тормозном приводе, определяемая на слух и (или) приводящая к падению давления в приводе более чем на 1,5 кПа в минуту при выключенном положении органа управления тормозной системы, а также утечки сжатого воздуха из тормозных камер;»;

6) дополнить пунктами 1.11.9-1.11.15 в следующей редакции:

«1.11.9. Чрезмерный или недостаточный свободный ход (по сравнению с установленным в эксплуатационной документации транспортного средства), повышенный люфт или заедание в шарнире педали (рычага) управления рабочей тормозной системой;

1.11.10. Невозврат педали (рычага) управления рабочей тормозной системой в исходное положение после применения;

1.11.11. Ослабление крепления деталей тормозной системы;

1.11.12. Неисправность или ослабление крепления соединительного устройства пневматического или электрического тормозного привода между тягачом и прицепом;

1.11.13. Недостаточный уровень тормозной жидкости в бачке главного цилиндра гидравлической тормозной системы;

1.11.14. Чрезмерный износ, загрязненность или отсутствие тормозных накладок или колодок;

1.11.15. Повреждение или перекручивание тормозных тросов.»;

7) пункт 1.15.3 исключить;

8) пункт 1.16 изложить в следующей редакции:

«1.16. Индикатор мониторинга рабочего состояния тормозной системы с электронным управлением должен быть в работоспособном состоянии и указывать на исправность системы.»;

9) дополнить пунктами 2.7 и 2.8 в следующей редакции:

«2.7. Индикатор мониторинга рабочего состояния электронного рулевого управления должен быть в работоспособном состоянии и указывать на исправность управления.

2.8. Поворотная площадка оси прицепа категории О не должна иметь трещин или других повреждений, неисправных креплений, а также люфта, приводящего к ухудшению реакции прицепа на управляющее воздействие.»;

10) пункт 3.1 дополнить новым абзацем третьим в следующей редакции:

«В устройствах световой сигнализации и фонарях освещения заднего регистрационного знака допускается использовать источники света класса LED вместо классов 0 и Н, при условии неухудшения рабочих характеристик этих устройств и фонарей.».

Прежний абзац третий считать абзацем четвертым;

11) в примечании 1 к таблице 3.1 союз «и» исправить на союз «или»;

12) в пункте 3.8.2:

а) в третьем абзаце после слов «в руководстве по эксплуатации транспортного средства» добавить слова: «, электронном паспорте транспортного средства»;

б) последний абзац изложить в следующей редакции:

« «DxS» (где x – цифра от 1 до 6 или 8) в фарах со световым модулем с линзой.»;

в) после последнего абзаца дополнить абзацем в следующей редакции:

«В случае использования в фарах сменных источников света класса LED (светоизлучающие диоды), они должны соответствовать Правилам ООН № 128 либо быть официально утверждены изготовителем фары вместе с ней. В последнем случае на фаре указывается маркировка «MD» идентификационного кода источников света класса LED, официально утвержденных вместе с этой фарой.».

13) примечание к пункту 3.8.3 изложить в следующей редакции:

«Примечание: В соответствии с Правилами ООН № 48 фары ближнего света и адаптивные системы переднего освещения, выполняющие функцию фар ближнего света, с источником света или модулем (модулями) СИД, создающим(и) основной луч ближнего света и имеющим(и) номинальный световой поток более 2 000 люмен, устанавливают только совместно с

устройством (устройствами) для очистки фар соответствующими Правилам ООН № 45.

Автоматическим корректирующим устройством угла наклона фар комплектуются адаптивные системы переднего освещения, выполняющие функцию фар ближнего света, независимо от используемого источника света, а также фары ближнего света и противотуманные класса F3 с источниками света любого класса или модулем (модулями) СИД, имеющими номинальный световой поток более 2000 люмен.

Сменные газоразрядные источники света категорий D1R, D2R, D3R, D4R, D1S, D2S, D3S, D4S и галогенные лампы накаливания категорий H9, H9V, HIR1 имеют номинальный световой поток более 2000 люмен.»;

14) пункт 3.8.4 изложить в следующей редакции:

«3.8.4. Угол наклона плоскости (рисунок 3.1), содержащей левую (от транспортного средства) часть верхней светотеневой границы пучка ближнего света фар, именуемый углом регулировки ближнего света фар, должен быть в пределах $\pm 0,2\%$ в вертикальном направлении от нормативного значения угла регулировки, соответствующего порожнему транспортному средству с одним человеком на сиденье водителя, 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 должны быть отрегулированы в соответствии значениями углов регулировки, указанными в таблице 3.2.

Правый участок следа верхней светотеневой границы пучка ближнего света фар типов C, HC, DC, CR, HCR, DCR на экране может быть наклонным или ломаным (соответственно рисунок 3.1, а и б).».

15) в пункте 3.8.6 абзац второй изложить в следующей редакции:

«Проверку силы света фар в режиме «ближний свет» проводят после регулировки положения светового пучка ближнего света в соответствии с пунктом 3.8.4. При несоответствии силы ближнего света установленным нормативам, проводят повторную регулировку в вертикальном направлении в пределах, указанных в таблице 3.2, и повторное измерение силы света.»;

16) в пункте 3.8.7 в абзаце первом значение 300 000 кд изменить на 430 000 кд;

17) дополнить пунктами 3.8.9-3.8.11 в следующей редакции:

«3.8.9. Фары дальнего света могут включаться либо одновременно, либо попарно. При переключении дальнего света на ближний все фары дальнего света должны выключаться одновременно.

3.8.10. Фары ближнего света могут оставаться включенными одновременно с фарами дальнего света. Однако, при наличии фар ближнего света с газоразрядными источниками света, газоразрядные источники света должны оставаться включенными во время включения огня дальнего света.

3.8.11. Противотуманные фары должны включаться независимо от включения фар дальнего и (или) ближнего света.».

18) пункт 3.15 дополнить текстом в следующей редакции:

«Вместо полного выключения допускается снижение силы света каждого дневного ходового огня до значения менее 400 кд.»;

19) дополнить пунктом 3.18 в следующей редакции:

«3.18. Дополнительные световые сигналы автожелтого цвета транспортных средств для перевозки детей должны быть работоспособны.».

20) в пункте 4.3 абзац третий изложить в следующей редакции:

«В верхней части ветрового стекла допускается наличие светозащитной полосы, выполненной в массе стекла, либо крепление светозащитной полосы прозрачной цветной пленки шириной, не превышающей минимального расстояния между верхним краем ветрового стекла и верхней границей зоны его очистки стеклоочистителем. Если светозащитная полоса выполнена в массе стекла, то ее ширина должна соответствовать установленной изготовителем транспортного средства. Светопропускание светозащитной полосы не нормируется.»;

21) пункты 4.4 и 5.3 исключить;

22) пункт 5.5 изложить в следующей редакции:

«5.5. Запрещается эксплуатация транспортных средств, укомплектованных шинами с шипами противоскольжения в летний период (июнь, июль, август).

В зимний период (декабрь, январь, февраль) запрещается эксплуатация транспортных средств категорий М₁ и N₁, не укомплектованных зимними шинами, предназначенными для эксплуатации на обледеневшем или заснеженном дорожном

покрытии, маркированными в соответствии с Правилами ООН № 117 знаком в виде горной вершины с тремя пиками и снежинки внутри нее (рисунок 5.1), удовлетворяющими требованиям пункта 5.6.3 настоящего приложения. Зимние шины устанавливаются на всех колесах указанных транспортных средств. До 31 декабря 2021 г. также допускается установка шин, маркированных надписями "M+S", "M&S", "M S", удовлетворяющими требованиям пункта 5.6.3 настоящего приложения.

В указанный зимний период запрещается эксплуатация транспортных средств категорий M₂, M₃, N₂ и N₃, ведущие и управляемые оси которых не укомплектованы зимними шинами, предназначенными для эксплуатации на обледеневшем или заснеженном дорожном покрытии, маркированными в соответствии с Правилами ООН № 117 знаком в виде горной вершины с тремя пиками и снежинки внутри нее (рисунок 5.1), и (или) маркированными надписями "M+S", "M&S", "M S", удовлетворяющими требованиям пункта 5.6.3 настоящего приложения. Такие шины могут использоваться на транспортных средствах категорий M₂, M₃, N₂ и N₃ круглогодично, согласно рекомендациям изготовителей шин, при условии соблюдения требований по остаточной глубине рисунка протектора, установленных для указанных категорий транспортных средств в пункте 5.6.2 настоящего приложения. Требования настоящего абзаца применяются с 1 января 2023 г.

В случае наличия на шине следующих маркировок "MPT", или "ML", или "ET", и (или) "POR" требования к обязательному комплектованию транспортных средств в зимний период считаются выполненными при условии наличия соответствующих рекомендаций изготовителя шин.

Отличные от указанных в абзацах с первого по третий настоящего пункта периоды времени могут быть установлены законодательством государства – члена Евразийского экономического союза в связи с характерными для государств – членов Евразийского экономического союза климатическими и географическими факторами.»;

23) пункт 5.6.3 изложить в следующей редакции:

«5.6.3. Остаточной глубине рисунка протектора зимних шин (при отсутствии индикаторов износа) во время эксплуатации на обледеневшем или заснеженном дорожном покрытии - не более 4,0 мм»;

24) Название рисунка 5.1 изложить в следующей редакции: «Маркировка зимней шины знаком в виде горной вершины с тремя пиками и снежинки внутри нее»;

25) дополнить пунктами 5.7.5 и 5.7.6 в следующей редакции:

«5.7.5. Видимое искривление колеса;

5.7.6. Ненадлежащая установка замкового кольца обода колеса.»;

26) дополнить пунктом 5.9 в следующей редакции:

«5.9. Система мониторинга давления воздуха в шинах (при наличии) должна быть работоспособной.»;

27) Абзац второй пункта 7.1 изложить в следующей редакции:

«Требования абзаца первого настоящего пункта не распространяются на транспортные средства категорий M_2 и M_3 , которые оборудуются ремнями безопасности, если используются для перевозки пассажиров в междугородном сообщении.».

28) пункт 8.1 изложить в следующей редакции:

«8.1. Демонтаж или изменение места размещения предусмотренных изготовителем заднего и боковых защитных устройств, ослабление их крепления или повреждение, которое может послужить причиной травмирования, не допускается.»;

29) пункт 9.5 изложить в следующей редакции:

«9.5. Индикация параметров на комбинации приборов транспортного средства должна соответствовать исправному состоянию двигателя и его систем, систем снижения и контроля выбросов. На транспортных средствах, оснащенных системой бортовой диагностики, эта система должна быть комплектна и работоспособна, а также должны отсутствовать коды неисправностей, сохраненные системой бортовой диагностики.»;

30) пункты 9.8.3 и 9.8.4 изложить в следующей редакции:

«9.8.3. Внесение изменений в конструкцию установленного газобаллонного оборудования при эксплуатации производится только при условии соответствия требованиям пункта 8 приложения № 9 настоящего технического регламента.

9.8.4 Паспорт баллона с действующей датой периодического освидетельствования и свидетельство о проведении периодических испытаний газобаллонного оборудования по форме, установленной уполномоченным органом государственного управления государства – члена Евразийского экономического союза, должны находиться в транспортном средстве и предъявляются при проведении технического осмотра.

Баллоны, изготовленные до 1 июля 2016 г., допускается использовать без паспорта. При этом, действующая дата периодического освидетельствования баллона маркируется на приваренной металлической табличке баллона.»;

31) пункт 9.9 изложить в следующей редакции:

«Уровень шума выпуска отработавших газов транспортного средства, измеренный на расстоянии 0,5 м от среза выпускной трубы под углом $45^{\circ}+10^{\circ}$ к оси потока газа на неподвижном транспортном средстве при работе двигателя на холостом ходу при поддержании постоянной целевой частоты вращения коленчатого вала двигателя и в режиме замедления его вращения от целевой частоты до минимальной частоты холостого хода, не должен превышать более чем на 5 дБ А значений, установленных изготовителем транспортного средства на основании результатов подтверждения соответствия требованиям Правил ООН № 51, а при отсутствии этих данных – значений, указанных в таблице 9.2.

Целевая частота вращения коленчатого вала двигателя составляет 3500...3700 мин⁻¹.

Если двигатель внутреннего сгорания не может достичь указанной частоты вращения коленчатого вала, то целевая частота принимается на 5% ниже максимально возможной для неподвижного транспортного средства.

Для транспортного средства, конструкция которого не предусматривает работу двигателя внутреннего сгорания на холостом ходу, проверка не проводится.»;

32) дополнить пунктом 9.11 в следующей редакции:

«9.11. Крепления двигателя к шасси не должны быть ослаблены; резиновые элементы не должны иметь трещин и иных повреждений.»;

33) пункт 10.5 изложить в следующей редакции:

«10.5. Демонтаж и (или) неработоспособность средств измерения скорости (спидометры), а также технических средств контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха (тахографы) и устройств ограничения скорости (если их установка предусмотрена настоящим техническим регламентом) не допускаются. Замена спидометра транспортного средства на спидометр, не прошедший оценку соответствия в составе данного типа транспортного средства согласно Правилам ООН № 39, не допускается.

В отношении тахографов и устройств ограничения скорости не допускается:

10.5.1. Отсутствие или повреждение пломб;

10.5.2. Неразборчивые или устаревшие сведения на калибровочной табличке либо ее отсутствие;

10.5.3. Наличие видимых признаков вмешательства в работу технических средств контроля;

10.5.4. Установка ненадлежащего значения скорости в устройстве для ограничения скорости.»;

34) пункт 10.7 исключить;

35) пункты 10.10 и 10.11 изложить в следующей редакции:

«10.10. Запасное колесо, аккумуляторные батареи должны быть надежно закреплены в местах, предусмотренных изготовителем в эксплуатационной документации транспортного средства.

Тороидальный баллон, если он установлен вместо запасного колеса, должен быть надежно закреплен в соответствии с инструкцией изготовителя газобаллонного оборудования.

10.11. Сиденья должны находиться в исправном состоянии и быть надежно закреплены. Откидные сиденья (при наличии) должны складываться в соответствии с эксплуатационной документацией.

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

36) пункт 10.12 исключить;

37) в пункте 10.13 слово «демонтирование» заменить на слово «демонтаж»;

38) пункт 10.20 изложить в следующей редакции:

«10.20. Установленное на транспортном средстве устройство вызова экстренных оперативных служб должно быть работоспособно и обеспечивать установление голосового соединения после нажатия кнопки экстренного вызова.»;

39) дополнить пунктами 10.22 и 10.23 в следующей редакции:

«10.22. Не допускается:

10.22.1. Трещины или деформации продольных или поперечных элементов рамы;

10.22.2. Сквозная коррозия, обуславливающая видимое снижение прочности конструкции рамы или несущего кузова, а также пола кузова;

10.22.3. Отсутствие крепления или ослабленное крепление панелей, подножек и других частей кабины или кузова, которые могут послужить причиной травмы;

10.22.4. Видимое ослабление элементов крепления кузова или кабины к раме.

10.23. Определяемая на слух утечка воздуха из пневматической подвески не допускается. При наличии определяемой на слух утечки, ее предполагаемое место должно быть установлено, например, методом обработки мыльным раствором.»;

40) пункт 11.2 изложить в следующей редакции:

«11.2. Транспортные средства категорий L₅, L₆, L₇, M и N комплектуются аптечкой первой помощи (автомобильной), а транспортные средства M₃ классов II и III — тремя аптечками первой помощи (автомобильными). Указанные аптечки комплектуются пригодными для использования изделиями медицинского назначения и прочими средствами. В условиях холодного климата (раздел 18 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту) аптечка должна включать средства для

обработки обмороженных участков кожи. Произвольное изменение комплектации аптечки или применение изделий медицинского назначения и прочих средств с поврежденной маркировкой и просроченным периодом использования не допускаются. Допускается замена просроченных или использованных средств медицинской аптечки на новые, соответствующие требованиям законодательства и зарегистрированные в установленном порядке на территории государства- члена Евразийского экономического союза.»;

41) пункт 11.8 изложить в следующей редакции:

«11.8. На транспортные средства категорий M_2 , M_3 и N , использующие в качестве топлива сжиженный нефтяной газ (СНГ), или компримированный природный газ (КПГ), или сжиженный природный газ (СПГ) наносятся опознавательные знаки, предусмотренные Правилами ООН № 67 и № 110, в виде ромба зеленого цвета с каймой белого цвета. В середине знака располагаются буквы: «СНГ», или «КПГ», или «СПГ» (рисунок 11.1). Горизонтальная диагональ ромба 110 - 150 мм, вертикальная диагональ ромба 80 - 110 мм, ширина каймы 4 - 6 мм, высота букв более 25 мм, ширина букв более 4 мм. Опознавательные знаки размещаются спереди и сзади, а у транспортных средств категорий M_2 и M_3 также по правому борту транспортного средства снаружи дверей.»;

42) в пункте 11.9 исключить слова «категории M_3 »;

43) дополнить пунктами 11.10 и 11.11 в следующей редакции:

«11.10. В условиях холодного климата (раздел 18 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту) транспортные средства должны быть укомплектованы инструментом, включая шанцевый инструмент, с теплоизоляционным покрытием.

11.11. Транспортные средства органов охраны правопорядка и исполнения наказаний, предназначенным для перевозки задержанных и осужденных лиц, должны комплектоваться:

11.11.1. Огнетушителями:

- транспортные средства класса А: на базе транспортных средств категории М1 – 1 шт. в рабочем салоне; прочие – 2 шт.: 1 – в кабине водителя, 1 – в рабочем салоне, емкостью не менее 2 л каждый;

- транспортные средства класса В: – 1 шт. в кабине водителя, емкостью не менее 2 л; 1 или более шт. - в помещении конвоя, суммарной емкостью не менее 5 л;

11.11.2. Аптечками первой помощи (автомобильными)

- транспортные средства класса А - 1 шт.;

- транспортные средства класса В – 2 шт.;

11.11.3. Противооткатными упорами (транспортные средства класса В) – 2 шт.;

11.11.4. Знаком аварийной остановки.»;

43) подрисуночную надпись к рисунку 11.1 изложить в следующей редакции:

«Рисунок 11.1. Образец опознавательного знака для транспортных средств категорий М₂, М₃ и N, использующих в качестве топлива сжиженный нефтяной газ (СНГ), или компримированный природный газ (КППГ), или сжиженный природный газ (СПГ)»;

44) взамен пунктов с 13.7 по 13.10 включительно ввести пункты с 13.7 по 13.15 включительно в следующей редакции:

«13.7. Установка дополнительных мест для сидения пассажиров, не предусмотренных конструкцией транспортного средства, а также на местах штатных сидений устройств для размещения пассажиров в горизонтальном положении (лежачих мест) не допускается.

13.8. Отсутствие опознавательной окраски, опознавательных знаков и надписей, предусмотренных требованиями пункта 1.16 приложения № 6 настоящего технического регламента, на автобусах для перевозки детей не допускается.

13.9. Лестницы и ступеньки не должны иметь повреждений, которые могут повлечь травмирование пассажиров и экипажа. Действие выдвижных ступенек (при

наличии) должно осуществляться так, как это предусмотрено конструкцией транспортного средства.

13.10. Аппарели, подъемники и удерживающие устройства, система сигнализации, предназначенные для обеспечения перевозки лиц с ограниченными физическими возможностями (при наличии), должны быть работоспособны.

13.11. Оборудование для приготовления пищи (при наличии) не должно иметь неисправностей, которые могут повлечь травмирование при его использовании.

13.12. Санитарно-техническое оборудование (при наличии) должно находиться в исправном состоянии и функционировать так, как это предусмотрено в руководстве по эксплуатации оборудования.

13.13. Автобусы категории М₃ класса III, выполняющие перевозки пассажиров продолжительностью более 12 часов, должны быть оборудованы спальным местом для сменного водителя, соответствующим требованиям Правил ООН № 107.

13.14. Эксплуатация автобусов категорий М₂ и М₃, с нанесенными рекламными надписями и изображениями на аварийных окнах запрещается.

13.15. Эксплуатация автобусов, с момента изготовления которых прошло более 10 лет, запрещается. В Республике Казахстан и Кыргызской Республике требования действует с 1 января 2030 г.»;

45) дополнить пунктом 18.4 в следующей редакции:

«18.4. Эвакуаторы должны быть оборудованы специальными световыми сигналами (проблесковыми маячками) желтого или оранжевого цвета.

Количество и расположение проблесковых маячков должно обеспечивать их видимость на угол 360 градусов в горизонтальной плоскости, проходящей через центр источника излучения света.»;

46) пункт 20.4 изложить в следующей редакции:

«20.4. Применение в кабине водителя топливных обогревательных приборов, работающих на газообразном топливе и их размещение в грузовом отделении транспортного средства запрещается.»;

47) пункт 20.7 изложить в следующей редакции:

«20.7 Транспортные средства должны быть оборудованы огнетушителями в соответствии с требованиями пункта 8.1.4 Приложения В к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), заключенному в Женеве 30 сентября 1957 г.

При наличии на транспортном средстве системы автоматического пожаротушения двигателя допускается применение переносного огнетушителя, не приспособленного для тушения пожара в двигателе.»;

48) пункты 20.7.1 – 20.7.6 исключить;

49) пункт 20.8 изложить в следующей редакции:

«20.8. Транспортное средство для перевозки опасных грузов комплектуется:

20.8.1. Предметами снаряжения для общей и индивидуальной защиты в соответствии с разделом 8.1.5 приложения «В» к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), заключенному в Женеве 30 сентября 1957 г.);»;

20.8.2. Транспортные средства для перевозки взрывчатых, легковоспламеняющихся, радиоактивных веществ и ядовитых веществ высокой степени опасности - специальными световыми сигналами (проблесковыми маячками) желтого или оранжевого цвета. Количество и расположение проблесковых маячков должно обеспечивать их видимость со стороны передней части транспортного средства на угол 180 градусов в горизонтальной плоскости, проходящей через центр источника излучения света;

20.8.3. Жидкостью для промывания глаз (не требуется в случае знаков опасности 1, 1.4, 1.5, 1.6, 2.1, 2.2, 2.3 согласно Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), заключенному в Женеве 30 сентября 1957 г.);

20.8.4. Двумя знаками «Опасный груз»;

20.8.5. Для каждого члена экипажа – аварийным жилетом, парой защитных перчаток, средством защиты глаз (например, защитными очками), переносным осветительным прибором, не имеющим металлических поверхностей, способных приводить к искрообразованию.»;

50) пункты 20.14.6 и 20.14.10 исключить;

51) пункт 20.14.21 изложить в следующей редакции:

«20.14.21. прокладка электропроводки с нарушением мер по изоляции электрооборудования от контакта с технологическим оборудованием:»;

52) в пункте 22.7 название знака «Опасность» изменить на «Опасный груз»;

53) пункт 23.3 изложить в следующей редакции:

«23.3. Наружная поверхность сосуда должна окрашиваться эмалью светло-серого цвета.»;

54) дополнить пунктами 27.4.15 и 27.4.16 в следующей редакции:

«27.4.15. Повреждения изоляционного покрытия поручней и подножек служебных выходов;

27.4.16. Протечка воды через пол на электрооборудование.

55) дополнить пунктами 28 и 28.1 в следующей редакции:

«28. Дополнительные требования к транспортным средствам с электрическими или комбинированными энергоустановками.

28.1. Проверяется выполнение требований, установленных Предписаниями ООН № 4. Не допускается наличие дефектов, квалифицированных указанными Предписаниями ООН как «серьезные дефекты» и «опасные дефекты»..».

93. В приложении № 9 к техническому регламенту:

1) Позицию 8 изложить в следующей редакции:

«8. Установка оборудования для питания двигателя газообразным топливом (сжатимированным природным газом (КПГ), сжиженным природным газом (СПГ), сжиженным нефтяным газом (СНГ) и демонтаж такого оборудования

8.1. В соответствии с нормативными правовыми актами государства-члена Евразийского экономического союза устанавливаются требования к производителю работ по внесению изменений в конструкцию транспортного средства для выполнения следующих видов работ:

- регламентные работы по системе питания газобаллонных автотранспортных средств;
- ремонт газотопливной аппаратуры газобаллонных автотранспортных средств;
- установка на базовых автотранспортных средствах газобаллонного оборудования;
- проверка герметичности газовой системы питания газобаллонных автотранспортных средств.

8.2. На транспортные средства может устанавливаться газобаллонное оборудование, тип которого был сертифицирован по Правилам ООН № 115 для соответствующего типа транспортных средств. Возможна установка газобаллонного оборудования, не имеющего сертификата соответствия Правилам ООН № 115, но компоненты которого сертифицированы в

соответствии с областью применения Правил ООН № 67 (для работы на СНГ) или Правил ООН № 110 (для работы на КПП и СПГ). В этом случае необходимо проведение предварительной технической экспертизы, предусмотренной подразделом 4 раздела V настоящего технического регламента. Установка газобаллонного оборудования не должна приводить к понижению экологического класса транспортного средства и должна осуществляться в соответствии с инструкцией изготовителя оборудования по монтажу на конкретный тип транспортного средства.

Примечание:

Газобаллонное оборудование в целом принадлежит к одному и тому же типу, если его компоненты предназначены для установки на один и тот же тип транспортного средства, а также выполняются следующие условия:

- а) один и тот же изготовитель газобаллонного оборудования;
- б) одни и те же инструкции по монтажу и эксплуатации газобаллонного оборудования;
- в) один и тот же тип:
 - регулятора давления;
 - системы дозирования топлива и ее элементов;
 - датчиков и исполнительных механизмов;
 - устройств обеспечения безопасности газобаллонного оборудования;
 - баллона (баллонов);
 - бака (баков) и емкости (емкостей) СПГ;
 - вспомогательного оборудования баллона (баллонов);
 - вспомогательного оборудования бака (баков) и емкости (емкостей) СПГ;
 - элементов и способов крепления баллона (баллонов);
 - элементов и способов крепления бака (баков) и емкости (емкостей) СПГ;
 - электронного блока управления, использующего один и тот же алгоритм управления.

Транспортные средства относятся к одному типу в части установки газобаллонного оборудования при выполнении следующих условий:

- а) один и тот же изготовитель транспортных средств;
- б) одна и та же категория М1, или М2, или М3, или N1, или N2, или N3;
- в) один и тот же тип транспортного средства;
- г) один и тот же экологический класс;
- д) двигатель внутреннего сгорания:
 - с одним и тем же рабочим процессом (двухтактный или четырехтактный);

- с одним и тем же термодинамическим циклом (принудительное зажигание, воспламенение от сжатия);
- с одной и той же системой подачи топлива (центральное, распределенное, непосредственное, комбинированное впрыскивание);
- с максимальной мощностью, находящейся в пределах от 0,70 до 1,15 от максимальной мощности двигателя базового транспортного средства, на котором проводились сертификационные испытания газобаллонного оборудования в целом, в случае, если газотопливная система имеет центральную систему подачи газа для всего двигателя, или с максимальной мощностью в пределах от 0,70 до 1,15 на каждый цилиндр в случае, если газотопливная система имеет отдельную систему подачи газа (отдельные форсунки) на каждый цилиндр двигателя (при условии подтверждения соответствия транспортного средства (или двигателя) требованиям в отношении выбросов загрязняющих веществ);
- е) одни и те же изготовитель и тип системы нейтрализации отработавших газов (если установлена);
- ж) один и тот же изготовитель, тип и алгоритм автомобильного (штатного) электронного блока управления.

8.3. Размещение и установка оборудования для питания двигателя газообразным топливом должны осуществляться в соответствии с Правилами ООН №№ 36, 52, 66, 67, 107, 110 и 115 с учетом категории транспортного средства.

8.4. В случае установки газовых баллонов на крыше транспортных средств категорий М2 и М3 допускается увеличение габаритной высоты транспортного средства. При этом должна быть обеспечена поперечная статическая устойчивость транспортных средств в соответствии с требованиями Правил ООН № 107.

8.5. Производитель работ по внесению изменений в конструкцию транспортного средства должен представить:

- копии сертификатов соответствия:
 - на отдельные элементы оборудования - по Правилам ООН № 67 или № 110;
 - на тип газобаллонной системы в целом для соответствующего типа транспортных средств - по Правилам ООН № 115 (при наличии);
- декларацию производителя работ по внесению изменений в конструкцию транспортного средства о выполнении работ в соответствии с установленными

правилами, проверке герметичности системы питания, о проведении периодических испытаний оборудования для питания двигателя газообразным топливом и о соответствии содержания оксида углерода (СО) в отработавших газах транспортного средства требованиям приложения № 8 к настоящему техническому регламенту.

Примечания:

1. В отношении транспортных средств экологических классов 0, 1 и 2 применяются Правила ООН № 115, включая дополнение 1, в отношении транспортных средств других экологических классов применяются Правила ООН № 115 в действующей редакции.

2. В соответствии с национальным законодательством государства-члена Евразийского экономического союза должна быть подтверждена компетентность производителя работ по внесению изменений в конструкцию транспортного средства на выполнение следующих видов работ:

- регламентные работы по системе питания газобаллонных автотранспортных средств;
- ремонт газотопливной аппаратуры газобаллонных автотранспортных средств;
- установка на базовых автотранспортных средствах оборудования для работы на газе;
- проверка герметичности газовой системы питания газобаллонных автотранспортных средств.

8.6. Регистрационные номера сертификатов соответствия на отдельные элементы газобаллонного оборудования и тип газобаллонной системы в целом указываются в свидетельстве о соответствии конструкции транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиями безопасности.

8.7. В случае монтажа тороидального газового баллона на штатное место крепления запасного колеса, необходимость наличия запасного колеса определяется владельцем транспортного средства, который согласует место его расположения и способ крепления. Производитель работ предоставляет информацию о новом месте и способе крепления запасного колеса посредством схемы или фотографий. В случае исключения запасного колеса владелец транспортного средства предусматривает наличие в транспортном средстве набора по ремонту шин.»

2) в позиции 9 в колонке таблицы «Технические требования, которые должны быть выполнены при внесении изменений в конструкцию транспортного средства»:

а) пункты 9.1 и 9.2 изложить в следующей редакции:

«9.1. На устройства освещения и световой сигнализации, сменные источники света и модули источников света, предназначенные для установки на транспортное средство, должно быть выдано сообщение об официальном утверждении по Правилам ООН, применяемым в отношении данных устройств освещения и световой сигнализации, сменных источников света и модулей источников света, или заключение аккредитованной испытательной лаборатории о соответствии указанным Правилам ООН, которое оформляется на основании протоколов проведенных испытаний.

9.2. При необходимости замены предусмотренного конструкцией транспортного средства источника света на источник света того же класса с иными фотометрическими характеристиками либо иного класса, такая замена может быть проведена только совместно с модулем источника света, соответствующим заменяемому источнику света (официально утвержденным с данным модулем источника света), либо фары в сборе со штатными для неё источниками света (модулями источников света).

Не допускается установка нештатных модулей источников света в случае, если освещающая поверхность рассеивателя в зоне прохождения пучка света нештатного модуля источников света имеет оптические элементы, участвующие в формировании пучка света.

В случае изменения класса источника света (модуля источника света) необходимо заключение аккредитованной испытательной лаборатории о соответствии фотометрических параметров фары с замененным источником света (модулем источника света) требованиям Правил ООН, применяемых в отношении данной фары, которое оформляется на основании протоколов проведенных испытаний.

б) ввести пункт 9.5 в следующей редакции:

«9.5. Допускается установка дополнительных устройств освещения, предназначенных для использования вне дорог общего пользования, при условии выполнения требований Правил ООН № 26. При нахождении транспортного средства на дорогах общего пользования эти устройства освещения должны быть закрыты светонепроницаемыми крышками или зачехлены».

3) дополнить позициями 12-19 в следующей редакции:

«12. Внесение изменений в конструкцию двигателя, его систем питания, выпуска отработавших газов, систем снижения токсичности, алгоритм управления двигателем и системами снижения токсичности

12.1. При внесении изменений в конструкцию транспортного средства не допускается превышение уровня вредных выбросов. Производитель работ по внесению изменений в конструкцию транспортного средства должен предоставить экспертное заключение аккредитованной испытательной лаборатории о сохранении соответствия требованиям экологического класса, к которому относится транспортное средство.

13. Установка информационно-рекламных модулей на крыше транспортных средств категорий М₁ и N₁

13.1. Высота верхнего края информационно-рекламного модуля над крышей транспортного средства не должна превышать 300 мм.

13.2. Крепление информационно-рекламного модуля к крыше транспортного средства должно осуществляться без применения магнитов.

13.3. Информационно-рекламный модуль должны соответствовать требованиям Правил ООН № 26.

13.4. Установка информационно-рекламных модулей, излучающих свет, не допускается.

13.5. Не разрешается установка на информационно-рекламном модуле дополнительных фонарей и трансляция рекламной информации посредством светодиодных экранов.».

14. Установка на транспортные средства категорий М₁ и N₁ порогов, спойлеров, сплиттеров, насадок на глушители, решеток радиатора, других декоративных элементов, багажников и рейлингов, антенн, люков в крышу, воздухозаборников, лестниц, расширителей колесных арок, подкрылков, дефлекторов, колес увеличенного диаметра (с отступлением от положений пункта 5.1 приложения № 8 к настоящему техническому регламенту)

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

14.2. Ни одна выступающая часть наружной поверхности установленных элементов конструкции не должна иметь радиус кривизны менее 2,5 мм. Это требование не распространяется на детали наружной поверхности, которые выступают менее чем на 5 мм, при условии, что наружные углы таких деталей, кроме деталей, выступающих менее чем на 1,5 мм, сглажены.

14.3. Эмблемы и другие декоративные объекты, выступающие более чем на 10 мм, включая любую

подложку, над поверхностью, к которой они крепятся, должны иметь возможность отклоняться или отламываться при приложении к ним усилия 100 Н, а в отклоненном или отломанном состоянии не должны выступать над поверхностью, к которой они крепятся, более чем на 10 мм и не должны иметь выступающих наружу остроконечных режущих частей или выступов.

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

14.5. Колеса не должны иметь барашковых гаек.

14.6. Колеса не должны выступать за пределы наружного контура кузова в плане, за исключением шин. Декоративные детали колес, могут выступать за пределы наружного контура не более чем на 30 мм, при условии, что поверхность выступающей части будет иметь радиус кривизны не менее 30 мм.

14.7. Боковые воздушные дефлекторы, водосточные желоба и внешние воздухозаборники и их крепления в том случае, если они не загнуты по направлению к кузову, так, что их края не могут соприкоснуться с шаром диаметром 100 мм, должны иметь радиус закругления кромок не менее 1 мм.

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

14.9. Ободки и козырьки фар не должны выступать по отношению к наиболее выступающей точке поверхности стекла фары более чем на 30 мм (при горизонтальном измерении от точки контакта сферы диаметром 100 мм одновременно со стеклом фары и с ободком (козырьком) фары) и радиус их кривизны в любом месте должен составлять не менее 2,5 мм.

14.10. В случае установки элементов конструкции, приводящей к изменению параметров транспортного средства, влияющих на безопасность пешеходов, проводится экспертиза на предмет обеспечения соответствия такого транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями согласно Глобальных технических правил ООН № 9 или Правил ООН № 127 в отношении безопасности пешеходов, действовавших на момент выпуска транспортного средства в обращение.

14.11. Выпускные трубы, выступающие за расположенную непосредственно над ними вертикальную проекцию линии пола более чем на 10 мм,

должны заканчиваться насадкой или закругленной кромкой с радиусом закругления не менее 2,5 мм.

14.12. Кромки подножек и ступенек должны закругляться.

14.13. Радиусы кривизны выступающих наружу краев боковых воздушных обтекателей, дождевых щитков и противогрязевых дефлекторов окон выполняются не менее 1 мм.

14.14. В случае установки багажника в задней части транспортного средства (например, для перевозки велосипедов), который перекрывает видимость государственного регистрационного знака и устройств освещения и световой сигнализации, государственный регистрационный знак и устройства освещения и световой сигнализации должны быть перенесены на места, предусмотренные для этого конструкцией багажника.

14.15. Разрешена установка люков в крышу транспортного средства. Установленные люки в крышу со стороны пассажирского помещения должны иметь радиус закругления краев не меньше 5 мм и радиусы закруглений контактирующих кромок не меньше 3,2 мм.

14.16. Защита рулевых тяг, двигателя, коробки передач, раздаточной коробки, топливного бака снизу не должна препятствовать функционированию рулевого управления и подвески.

14.17. Внешние воздухозаборники не должны ограничивать обзорность.

14.18. В случае установки колес или шин, не соответствующих по размерности эксплуатационной документации транспортного средства, проводится оценка соответствия спидометра такого транспортного средства требованиям Правил ООН № 39-01. В случае несоответствия спидометр транспортного средства подлежит регулировке или замене на спидометр, прошедший такую оценку соответствия с учетом характеристик транспортного средства после внесения изменений в его конструкцию.

14.19. Шины, устанавливаемые на транспортное средство, должны соответствовать требованиям пунктов 5.2.2 и 5.2.3 приложения № 8 к настоящему техническому регламенту, а также соответствовать требованиям Правил ООН, применимых на основании настоящего технического регламента, что должно подтверждаться маркировкой, нанесенной на шины.

15. Установка на транспортные средства категорий М₁ и N₁ устройств для буксировки прицепов

15.1. В случае, если на транспортном средстве, согласно документации его изготовителя, предусмотрена конструктивная возможность для буксировки прицепа. Выполняются требования пунктов 15.2-15.4 ниже.

15.2. Тягово-сцепное устройство должно быть предназначено для установки на данный тип

транспортного средства и иметь сертификат соответствия Правилам ООН № 55 и маркировку, предусмотренную настоящим техническим регламентом.

15.3. Требования к размерным характеристикам сцепных устройств:

15.3.1. Диаметр зева тягового крюка тягово-сцепной системы "крюк - петля" тягача, 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.

15.3.2. Диаметр шара тягово-сцепного устройства легковых автомобилей должен быть в пределах от номинального, равного 50,0 мм, до минимально допустимого, составляющего 49,6 мм.

15.4. Установленное устройство для буксировки прицепов не должно перекрывать видимость государственного регистрационного знака и устройств освещения и световой сигнализации.

16. Установка на грузовые платформы транспортных средств категории N₁ фургонов, крышек и тентов

16.1. Максимальная масса и ее распределение по осям и бортам, а также изменение координат центра масс не должны превышать пределов, установленных изготовителем транспортного средства.

16.2. Габаритная ширина не должна превышать 2,55 м, а высота 4,0 м.

16.3. Должно быть обеспечено надежное крепление фургонов, крышек и тентов к грузовой платформе.

16.4. Место расположения и установка задних устройств освещения и световой сигнализации должно соответствовать Правилам ООН № 48.

17. Установка на транспортные средства категорий M₁ и N₁ устройств для защиты от разбрызгивания из-под колес

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

17.1.1. В зоне, образованной радиальными плоскостями, расположенными под углом 30 градусов в направлении движения передним ходом и 50 градусов - в направлении движения задним ходом относительно центра вращения колес, габаритная ширина устройств защиты должна быть, по крайней мере, достаточной, чтобы закрыть габаритную ширину колеса с шиной с учетом пределов комбинации шина/колесо, установленной изготовителем. В случае сдвоенных колес должна быть учтена общая ширина обоих колес с шинами.

При определении ширины шины маркировку и товарные знаки, защитные реборды и ребра на боковых поверхностях шин не учитывают.

17.1.2. Задняя часть устройств защиты должна заканчиваться не выше горизонтальной плоскости,

расположенной на расстоянии 150 мм над осью вращения колес. Пересечение кромки устройства защиты с этой плоскостью должно располагаться снаружи центральной продольной плоскости колеса с шиной или - в случае сдвоенных колес - снаружи центральной продольной плоскости колеса с шиной.

17.1.3. Контур и положение устройства защиты должны быть такими, чтобы расстояние между устройством и шиной было минимально возможным, в частности, в пределах зоны, образованной плоскостями, описанными в пункте 1.1.

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

17.3. Устройства защиты должны быть прочно закреплены.

17.4. Устройства защиты не должны иметь остроконечных или режущих кромок.

18. Установка в пассажирском помещении транспортных средств категорий М₁ и N₁ дополнительного оборудования: мультимедийного и компьютерного оборудования, оборудования связи и элементов их крепления, средств охранной сигнализации, средств защиты от несанкционированного использования транспортного средства, устройств вызова экстренных оперативных служб, иного оборудования

18.1. Установленное оборудование не должно создавать препятствий водителю при осуществлении управления транспортным средством.

18.2. Поверхности установленного оборудования не должны иметь острых кромок.

Примечание: Острой кромкой считается кромка твердого материала, имеющая радиус закругления меньший, чем 2,5 мм, за исключением выступов на поверхности высотой не более 3,2 мм. В этом случае требование минимального радиуса кривизны не применяется при условии, что высота выступа не больше, чем половина его ширины и его края притуплены.

18.3. Установленное оборудование не должно иметь деталей крепления с выступающими краями и, если эти детали имеют части, выступающие внутрь транспортного средства, то такие части должны иметь высоту не менее 25 мм, с краями, закругленными радиусами не менее 3,2 мм, и должны покрываться нежестким обивочным материалом.

Примечание: Нежестким обивочным материалом считается материал, который имеет способность к продавливанию нажатием пальца и возвращается в исходное состояние после снятия нагрузки, а будучи сжатым, сохраняет способность защищать от прямого контакта с поверхностью, которую он покрывает.

18.4. Установленное на транспортное средство устройство вызова экстренных оперативных служб должно быть работоспособным и иметь сертификат соответствия требованиям пункта 118 приложения № 10 к настоящему техническому регламенту.

18.5. Устройство вызова экстренных оперативных служб, установленное на транспортное средство, должно срабатывать в ручном режиме (при нажатии кнопки экстренного вызова).

18.6. Орган управления устройства вызова экстренных оперативных служб должен располагаться в кабине (салоне) транспортного средства таким образом, чтобы:

- а) обеспечивалось соблюдение требований Правил ООН № 121-01;
- б) был уменьшен риск случайного срабатывания (нажатия кнопки экстренного вызова);
- в) обеспечивалось его нахождение в зоне прямой видимости с места водителя и сидящего впереди пассажира и досягаемость кнопки экстренного вызова без отсоединения ремней безопасности.

18.7. Установленное на транспортное средство устройство вызова экстренных оперативных служб при осуществлении экстренного вызова должно обеспечивать на период голосового соединения возможность отключения иных мультимедийных средств воспроизведения звука (за исключением средств специальной связи).

19. Установка на транспортное средство системы автоматизированного управления

19.1. Приложение № 25 к настоящему техническому регламенту.

94. Приложение № 10 к техническому регламенту изложить в следующей редакции:

«Приложение № 10

Перечень требований к компонентам транспортных средств

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
1.	Двигатели с принудительным зажиганием	2с	<p>Уровень выбросов:</p> <p>Для экологического класса 0:</p> <p>Правила ООН № 83-02 (уровень выбросов А) для бензиновых и газовых двигателей для транспортных средств категорий М₁, М₂, N₁, N₂ (в соответствии с областью применения Правил ООН № 83);</p> <p>СО - 85 г/кВт·ч, НС - 5 г/кВт·ч, NO_x - 17 г/кВт·ч (9-режимный испытательный цикл) для бензиновых двигателей транспортных средств категорий М₁ максимальной разрешенной массой свыше 3500 кг, М₂, М₃, N₂, N₃;</p> <p>Для экологического класса 1:</p>

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
-------	---------------------------------	------------------------------------------	---------------------------------------------------------------

Правила ООН № 83-02 (уровни выбросов В и D) для бензиновых и газовых двигателей для транспортных средств категорий M₁, M₂, N₁, N₂ (в соответствии с областью применения Правил ООН № 83);

Правила ООН № 49-02 (уровень выбросов А) для газовых двигателей транспортных средств категорий M₁ максимальной разрешенной массой свыше 3500 кг, M₂, M₃, N₂, N₃;

СО - 72 г/кВт·ч, НС - 4 г/кВт·ч, NO_x - 14

г/кВт·ч (9-режимный испытательный цикл) для бензиновых двигателей транспортных средств категорий M₁ максимальной разрешенной массой свыше 3500 кг, M₂, M₃, N₂, N₃;

Для экологического класса 2:

Правила ООН № 83-04 (уровни выбросов В и D) для бензиновых и газовых двигателей для транспортных средств категорий M₁, M₂, N₁, N₂ (в соответствии с областью применения Правил ООН № 83);

Правила ООН № 49-02 (уровень выбросов В) для газовых двигателей транспортных средств категорий M₁ максимальной разрешенной массой свыше 3500 кг, M₂, M₃, N₂, N₃;

СО - 55 г/кВт·ч, НС - 2,4 г/кВт·ч, NO_x - 10 г/кВт·ч (испытательный цикл ESC по Правилам ООН № 49-04) для бензиновых двигателей транспортных средств категорий M₁ максимальной разрешенной массой свыше 3500 кг, M₂, M₃, N₂, N₃;

Для экологического класса 3:

Правила ООН № 83-05 (уровень выбросов А) для бензиновых и газовых двигателей для транспортных средств категорий M₁, M₂, N₁, N₂ (в соответствии с областью применения Правил ООН № 83);

Правила ООН № 49-04 (уровень выбросов А) для газовых двигателей для транспортных средств категорий M₁ максимальной разрешенной массой свыше 3500 кг, M₂, M₃, N₂, N₃;

СО - 20 г/кВт·ч, НС - 1,1 г/кВт·ч, NO_x - 7 г/кВт·ч (испытательный цикл ESC по Правилам ООН № 49-04) для бензиновых двигателей транспортных средств категорий M₁ максимальной разрешенной массой свыше 3500 кг, M₂, M₃, N₂, N₃;

Для экологического класса 4:

Правила ООН № 83-05 (уровень выбросов В) для бензиновых и газовых двигателей для транспортных средств категорий M₁, M₂, N₁, N₂ (в соответствии с областью применения Правил ООН № 83);

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
			<p>Правила ООН № 49-05 (уровень выбросов В1, а также уровень требований в отношении бортовой диагностики, долговечности и эксплуатационной пригодности, контроля NO_x - "С") для газовых двигателей для транспортных средств категорий М₁ максимальной разрешенной массой свыше 3500 кг, М₂, М₃, N₂, N₃;</p> <p>СО - 4 г/кВт·ч, НС - 0,55 г/кВт·ч, NO_x - 2 г/кВт·ч (испытательный цикл ESC по Правилам ООН № 49-05) для бензиновых двигателей транспортных средств категорий М₁ максимальной разрешенной массой свыше 3500 кг, М₂, М₃, N₂, N₃;</p> <p>Для экологического класса 5:</p> <p>Правила ООН № 83-06 (уровень выбросов по Таблице 1) для двигателей с принудительным зажиганием для транспортных средств категорий М₁, М₂, N₁, N₂ (в соответствии с областью применения Правил ООН № 83-06);</p> <p>Правила ООН № 49-05 (уровни выбросов В2, С, а также уровень требований в отношении бортовой диагностики, долговечности и эксплуатационной пригодности, контроля NO_x - "G", "K") для газовых двигателей для транспортных средств категорий М₁ максимальной разрешенной массой свыше 3500 кг, М₂, М₃, N₂, N₃.</p> <p>СО - 4 г/кВт·ч, C_mH_n - 0,55 г/кВт·ч, NO_x - 2 г/кВт·ч искровые (бензиновые) двигатели и двухтопливные двигатели (в режиме работы на бензине), предназначенные для установки на транспортные средства категорий М₁ максимальной разрешенной массой свыше 3500 кг, М₂, М₃, N₂, N₃ (при испытаниях по Правилам ООН № 49-04, испытательный цикл ESC);</p> <p>Для экологического класса 6: Правила ООН № 83-07.</p>
2.	Двигатели с воспламенением от сжатия	2с	<p>Уровень выбросов:</p> <p>Для экологического класса 0:</p> <p>Правила ООН № 24-03 и Правила ООН № 49-01 для дизелей для транспортных средств категорий М₁ максимальной разрешенной массой свыше 3500 кг, М₂, М₃, N₂, N₃;</p> <p>Для экологического класса 1:</p> <p>Правила ООН № 24-03 и Правила ООН № 83-02 (уровень выбросов С) для дизелей для транспортных средств категорий М₁, М₂, N₁, N₂ (в соответствии с областью применения Правил ООН № 83);</p> <p>Правила ООН № 24-03 и Правила ООН № 49-02</p>

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
-------	---------------------------------	------------------------------------------	---------------------------------------------------------------

(уровень выбросов А) для дизелей транспортных средств категорий М₁ максимальной разрешенной массой свыше 3500 кг, М₂, М₃, N₂, N₃;

Для экологического класса 2:

Правила ООН № 24-03 и Правила ООН № 83-04 (уровень выбросов С) для дизелей для транспортных средств категорий М₁, М₂, N₁, N₂ (в соответствии с областью применения Правил ООН № 83);

Правила ООН № 24-03 и Правила ООН № 49-02 (уровень выбросов В) для дизелей транспортных средств категорий М₁ максимальной разрешенной массой свыше 3500 кг, М₂, М₃, N₂, N₃;

Для экологического класса 3:

Правила ООН № 24-03 и Правила ООН № 83-05 (уровень выбросов А) для дизелей для транспортных средств категорий М₁, М₂, N₁, N₂ (в соответствии с областью применения Правил ООН № 83);

Правила ООН № 24-03 и Правила ООН № 49-04 (уровень выбросов А) для дизелей для транспортных средств категорий М₁ максимальной разрешенной массой свыше 3500 кг, М₂, М₃, N₂, N₃;

Правила ООН № 24-03 и Правила ООН № 96-01 для дизелей для транспортных средств категорий М₁G максимальной разрешенной массой свыше 3500 кг, М₂G, М₃G, N₂G, N₃G;

Для экологического класса 4:

Правила ООН № 24-03 и Правила ООН № 83-05 (уровень выбросов В) для дизелей для транспортных средств категорий М₁, М₂, N₁, N₂ (в соответствии с областью применения Правил ООН № 83);

Правила ООН № 24-03 и Правила ООН № 49-04 (уровень выбросов В1 для дизелей для транспортных средств категорий М₁ максимальной разрешенной массой свыше 3500 кг, М₂, М₃, N₂, N₃;

Правила ООН № 24-03 и Правила ООН № 49-05 (уровень выбросов В1, а также уровень требований в отношении бортовой диагностики, долговечности и эксплуатационной пригодности, контроля NO_x - "С") для дизелей для транспортных средств категорий М₁ максимальной разрешенной массой свыше 3500 кг, М₂, М₃, N₂, N₃;

Правила ООН № 24-03 и Правила ООН № 96-02 для дизелей для транспортных средств категорий М₁G максимальной разрешенной массой свыше 3500 кг, М₂G, М₃G, N₂G, N₃G с приводом на все колеса, в том числе с отключаемым приводом одной из осей;

Пункт 13 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту для двигателей,

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
			<p>предназначенных для транспортных средств с комбинированными энергоустановками (в соответствии с областью применения Правил ООН № 49);</p> <p>Для экологического класса 5:</p> <p>Правила ООН № 24-03 и Правила ООН № 83-06 (уровень выбросов по Таблице 1) для дизелей для транспортных средств категорий М₁, М₂, N₁, N₂ (в соответствии с областью применения Правил ООН № 83-06);</p> <p>Правила ООН № 24-03 и Правила ООН № 49-05 (уровни выбросов В2, С, а также уровень требований в отношении бортовой диагностики, долговечности и эксплуатационной пригодности, контроля NO_x - "G", "K") для дизелей для транспортных средств категорий М₁ максимальной разрешенной массой свыше 3500 кг, М₂, М₃, N₂, N₃.</p> <p>Пункт 13 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту для двигателей, предназначенных для транспортных средств с комбинированными энергоустановками (в соответствии с областью применения Правил ООН № 49).</p> <p>Для экологического класса 6:</p> <p>Правила ООН № 83-07 для дизелей для транспортных средств категорий М₁, М₂, N₁, N₂ (в соответствии с областью применения Правил ООН № 83-07);</p> <p>Правила ООН № 49-06 для дизелей для транспортных средств категорий М₁ максимальной разрешенной массой свыше 3500 кг, М₂, М₃, N₂, N₃</p>
3.	<p>Оборудование для питания двигателя газообразным топливом:</p> <p>а) сжиженным нефтяным газом (СНГ):</p> <p>баллон;</p> <p>вспомогательное оборудование баллона;</p> <p>испаритель / регулятор давления;</p> <p>запорный клапан;</p> <p>газонагнетатель,</p>	1с, 2с, 12с	<p>Правила ООН №№ 67-01 или 67-02 и 110-00.</p> <p>С 1 января 2023 г. для впервые заявленных для проведения подтверждения соответствия типов компонентов вместо Правил ООН № 110-00 применяются Правила ООН № 110-03. С 1 января 2025 г. для всех типов компонентов применяются Правила ООН № 110-04</p>

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
	<p>инжектор или газосмеситель; газовый дозатор с газонагнетателем или без него; гибкие шланги; заправочный блок; обратный клапан; предохранительный клапан газопровода; фильтр; датчик давления или температуры; топливный насос; соединительный патрубок подачи резервного топлива; электронный блок управления; топливопровод; ограничитель давления; газопроводы шовного и бесшовного типа и их соединительные муфты; газопроводы, изготовленные из материалов, не являющихся медью, нержавеющей сталью и сталью с антикоррозийным покрытием, и их соединительные муфты;».</p> <p>б) компримированным природным газом (КПГ), сжиженным природным газом (СПГ): резервуар (баллон или бак);</p>		

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
	<p>вспомогательное оборудование резервуара; регулятор давления; автоматический клапан; ручной вентиль; газоснабжающее устройство; регулятор подачи газа; гибкий топливопровод; жесткий топливопровод; заправочный блок или узел; обратный клапан или контрольный клапан; первичный и вторичный предохранительный клапан (разгрузочный клапан); предохранительное устройство сброса давления (срабатывающее при определенной температуре); фильтр; датчик / указатель давления или температуры; ограничительный клапан; рабочий клапан; электронный блок управления; газонепроницаемый кожух; фитинг; вентиляционный шланг; предохранитель-</p>		

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
	ный ограничитель давления (ПОД) (срабатывающий при определенном давлении); топливная рампа; теплообменник / испаритель; сигнализатор природного газа; топливный насос (для СПГ)		
4.	Системы нейтрализации отработавших газов, в т.ч. сменные каталитические нейтрализаторы (за исключением систем нейтрализации на основе мочевины)	10с, 11с, 12с	Правила ООН № 103-00. Альтернативно: Правила ООН № 83-05 или 83-06.
5.	Сменные системы выпуска отработавших газов двигателей, в т.ч. глушители и резонаторы	10с, 11с, 12с	Правила ООН № 59-00 (транспортные средства категорий М, N). С 1 января 2022 г. вместо Правил ООН № 59-00 применяются Правила ООН № 59-01 (без проведения испытаний по методу «В»). Альтернативно: Правила ООН № 51-02. Правила ООН № 59-02 (только на компоненты, поставляемые для транспортных средств, соответствующих Правилам ООН № 51-03). Правила ООН № 92-00 (транспортные средства категории L). Альтернативно: Правила ООН № 9-06, 41-03, 63-01. С 1 января 2022 г. применяются Правила ООН № 92-01 и альтернативно Правила ООН № 9-07, 41-04, 63-02. С 1 января 2022 г. для впервые заявленных для проведения подтверждения соответствия типов компонентов применяются Правила ООН № 92-02.
6.	Топливные баки	3д, 11с	Правила ООН № 34-01 или 34-02 (транспортные средства категории М ₁). Правила ООН № 36-03, или 52-01, или 107-03 (транспортные средства категорий М ₂ и М ₃).

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
7.	Колодки с накладками в сборе для дисковых и барабанных тормозных механизмов, фрикционные накладки для барабанных и дисковых тормозных механизмов	2с, 11с	<p>Правила ООН № 90-02.</p> <p>Альтернативно:</p> <p>Правила ООН № 13-10 или 13-11 (транспортные средства категорий М₂, М₃, N).</p> <p>Правила ООН № 13Н-00 (транспортные средства категорий М₁ и N₁).</p> <p>Правила ООН № 78-02 или 78-03 (транспортные средства категории L).</p> <p>В случае применения альтернативных Правил ООН должны обеспечиваться эффективность торможения и прочность соединения фрикционных накладок с основанием колодок 2,5 МПа для дисковых колодок и 1,0 МПа для барабанных колодок.</p>
8.	Аппараты гидравлического и пневмогидравлического привода тормозной системы и сцепления (цилиндры главные и рабочие тормозные и сцепления, скобы и суппорты дисковых тормозных механизмов, регуляторы тормозных сил, вакуумные и гидравлические (в сборе с главными тормозными цилиндрами) и гидровакуумные и пневмогидравлические усилители, контрольно-сигнальные устройства	2с, 11с	<p>Должны обеспечиваться:</p> <p>показатели выходных параметров;</p> <p>герметичность уплотнений при давлении не менее 20 МПа;</p> <p>прочность корпуса при давлении не менее 25 МПа;</p> <p>долговечность при циклическом нагружении 150000 циклов пульсирующим давлением от 0 до 7,0 МПа при температуре 70 ± 15 °С.</p> <p>Вакуумные и гидровакуумные усилители, кроме того, должны обладать герметичностью и прочностью при разрежении в вакуумной камере $0,075 \pm 0,005$ МПа.</p>
9.	а) Трубопроводы и шланги пневматических и гидравлических	10с, 11с	<p>Должны обеспечиваться:</p> <p>герметичность и прочность трубопроводов и шлангов в сборе с элементами соединений;</p> <p>долговечность при циклическом нагружении</p>

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
	систем тормозного привода, сцепления и рулевого привода в сборе с элементами соединений		150000 циклов пульсирующим давлением.
	б) Трубопроводы и шланги пневматических систем на основе полимерных труб, элементы соединений полимерных трубопроводов и шлангов в сборе с элементами соединений		Должны обеспечиваться: геометрические параметры; герметичность и прочность трубопроводов и шлангов в сборе с элементами соединений; долговечность при циклическом нагружении 150000 циклов пульсирующим давлением; гибкость при низких и высоких температурах; сопротивление к осевым нагрузкам; деформация под давлением; гигроскопичность; стойкость к воздействию солей, спиртов, аккумуляторной кислоты и масел.
10.	Тормозные механизмы в сборе	10с, 11с	Должны обеспечиваться эффективность торможения и прочность в соответствии с Правилами ООН № № 13-10 или 13-11 и 13Н-00.
11.	Узлы механических приводов тормозной системы: регулировочные рычаги барабанных тормозных механизмов, тросы привода стояночной системы с наконечниками в сборе	10с, 11с	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	10с, 11с, 12с	Правила ООН № 90-02. Альтернативно: Правила ООН № 13-10 или 13-11 (транспортные средства категорий М ₂ , М ₃ , N ₁); Правила ООН № 13Н-00 (транспортные средства категорий М ₁ и N ₁); Правила ООН № 78-02 или 78-03 (транспортные средства категории L).

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
-------	---------------------------------	------------------------------------------	---------------------------------------------------------------

В случае применения альтернативных Правил ООН должны обеспечиваться эффективность торможения и прочность.

13.	<p>Аппараты пневматического и пневмогидравлического привода тормозной системы и сцепления: агрегаты подготовки воздуха (противозамерзатели, влагоотделители, регуляторы давления), защитная аппаратура пневмопривода, клапаны слива конденсата, управляющие аппараты (краны тормозные, ускорительные клапаны, клапаны управления тормозной системой прицепа, воздухораспределители), аппараты корректировки торможения (регуляторы тормозных сил, клапаны ограничения давления в пневматическом приводе передней оси), головки соединительные, устройства сигнализации и контроля (датчики</p>	10с, 11с	<p>Должны обеспечиваться:</p> <p>показатели выходных параметров;</p> <p>герметичность уплотнений при давлении 0,8 МПа;</p> <p>долговечность при циклическом нагружении (для аппаратов, работающих в циклическом режиме).</p>
-----	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
	пневмоэлектрические, клапаны контрольного вывода)		
14.	Камеры тормозные пневматические (в т.ч. с пружинным энергоаккумулятором), цилиндры тормозные пневматические	10с, 11с	<p>Должны обеспечиваться:</p> <p>максимально возможное усилие на штоке камеры (цилиндра) для данной размерности эффективной площади диафрагмы (поршня) при давлении в приводе 0,6 МПа;</p> <p>герметичность уплотнений при давлении 0,8 МПа;</p> <p>долговечность рабочей камеры при циклическом нагружении на менее 10⁶ циклов;</p> <p>долговечность пружинного энергоаккумулятора и растормаживающего устройства;</p> <p>температурная стойкость.</p>
15.	Компрессоры	10с, 11с	<p>Должны обеспечиваться:</p> <p>показатели производительности, потребляемой мощности, герметичности и выброса моторных масел в пневмосистему.</p>
16.	Узлы и детали рулевого управления транспортных средств: рулевые колеса, рулевые механизмы, рулевые усилители, гидронасосы, распределители и силовые цилиндры рулевых усилителей, колонки рулевого управления, угловые редукторы, рулевые валы, рулевые тяги, промежуточные опоры рулевого привода и рычаги, шкворни поворотных цапф	10с, 11с	<p>Должны обеспечиваться:</p> <p>надежное соединение и отсутствие вредных контактов между деталями;</p> <p>возможность регулирования механического люфта в рулевом механизме;</p> <p>передача нагрузки в 2,5 раза превышающей расчетную максимальную;</p> <p>сохранение работоспособности рулевого управления при отказе усилителя;</p> <p>отсутствие трещин в месте изгиба рулевых тяг при их изгибе на угол 90°;</p> <p>моменты сопротивления вращению и качанию пальцев рулевого привода не более:</p> <p>0,3 даН-м для транспортных средств категорий М₁ и N₁;</p> <p>0,7 даН для транспортных средств категорий М₂, М₃, N₂ и N₃;</p> <p>отсутствие не обусловленного функциональными требованиями люфта в подвижных соединениях при нейтральном положении рулевого колеса;</p> <p>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 1200 кг на управляемый мост и 1 с⁻¹ для транспортного средства с большей</p>

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
			<p>нагрузкой;</p> <p>работоспособность в условиях окружающей среды, защита от проникновения пыли и влаги, электрическая прочность изоляции для электроусилителей рулевых;</p> <p>соответствие Правилам ООН № 12 для колес рулевых и травмобезопасных рулевых колонок.</p>
17.	Рули мотоциклетного типа	10с, 11с, 12с	Правила ООН № 60-00.
18.	Шарниры шаровые подвески и рулевого управления	11с	<p>Должны обеспечиваться:</p> <p>геометрические размеры шарового пальца шарнира;</p> <p>присоединительные и габаритные размеры шарнира;</p> <p>для шарового пальца:</p> <p>ударная вязкость;</p> <p>твердость поверхностного слоя;</p> <p>сила вырыва шарового пальца из корпуса шарнира;</p> <p>сила выдавливания в сторону завальцовки, если шарнир завальцован или закрыт заглушкой со стопорным кольцом;</p> <p>остаточная деформация вкладыша при нагружении его осевой силой (только для шаровых шарниров с полимерными вкладышами).</p> <p>Углы качания шаровых пальцев рулевых шарниров должны обеспечивать беспрепятственный поворот управляемых колес при прогибе подвески в пределах рабочего хода.</p> <p>Углы качания шаровых пальцев подвески должны обеспечивать беспрепятственный прогиб подвески в пределах ее полного хода вне зависимости от поворота колес.</p> <p>Шаровые шарниры не должны иметь люфта.</p>
19.	Колеса транспортных средств	2с, 11с, 12с	<p>Правила ООН № 124-00.</p> <p>Должна обеспечиваться прочность при циклическом (изгибающим моментом, радиальной силой) нагружении. Для колес из легких сплавов дополнительно должна обеспечиваться прочность при ударном нагружении.</p> <p>На колесе должна быть нанесена маркировка.</p>
20.	Шины пневматические	12с	Правила ООН №№ 30-02 и 117-02 (117-02 кроме зимних шин, предназначенных для оборудования

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
	для легковых автомобилей и их прицепов		<p>шипами противоскольжения). Сроки применения отдельных требований Правил ООН № 117-02 в соответствии с приложением № 2 к настоящему техническому регламенту.</p>
		2с	<p>Требования к зимним шинам, предназначенным для оборудования шипами противоскольжения:</p> <p>шина должна быть приспособлена для установки шипов противоскольжения, и изготовитель должен рекомендовать шипы, предназначенные для установки на данный тип шины по длине шипа и диаметру верхнего (опорного) фланца;</p> <p>выступ шипа за пределы протектора – не более 1,5 мм;</p> <p>масса шипа не более 1,6 г Максимальное количество шипов на погонный метр протектора – 60 шт. Требования к массе шипа и количеству шипов применяются к типам шин, впервые заявленным для подтверждения соответствия после 1 января 2016 г. Допустимо использование шин с большим количеством шипов и (или) шипов иной массы, если результаты испытаний, проведенных независимой аккредитованной испытательной лабораторией, подтвердят, что такие шины не вызывают больший износ дорожного покрытия, чем шины, соответствующие установленному требованию к количеству шипов и (или) массе шипа. Для оценки износа дорожного покрытия шипованными шинами допускается использовать тестовое дорожное покрытие.</p>
21.	<p>Шины пневматические для легких грузовых и грузовых автомобилей и их прицепов, автобусов и троллейбусов</p>	12с	<p>Правила ООН № 54-00 и 117-02 (117-02 кроме зимних шин, предназначенных для оборудования шипами противоскольжения). Сроки применения отдельных требований Правил ООН № 117-02 в соответствии с приложением № 2 к настоящему техническому регламенту.</p>
		2с	<p>Требования к зимним шинам, предназначенным для оборудования шипами противоскольжения:</p> <p>шина должна быть приспособлена для установки шипов противоскольжения, и изготовитель должен рекомендовать шипы, предназначенные для установки на данный тип шины по длине шипа и диаметру верхнего (опорного) фланца;</p> <p>выступ шипа за пределы протектора для легких грузовых шин не более 2,0 мм, для грузовых шин не более 2,8 мм;</p>

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
			<p>масса шипа не более 2,8 г - для легких грузовых шин, 3,5 г - для грузовых шин Максимальное количество шипов на погонный метр протектора – 60 шт. Требования к массе шипа и количеству шипов применяются к типам шин, впервые заявленным для подтверждения соответствия после 1 января 2016 г. Допустимо использование шин с большим количеством шипов и (или) шипов иной массы, если результаты испытаний, проведенных независимой аккредитованной испытательной лабораторией, подтвердят, что такие шины не вызывают больший износ дорожного покрытия, чем шины, соответствующие установленному требованию к количеству шипов и (или) массе шипа. Для оценки износа дорожного покрытия шипованными шинами допускается использовать тестовое дорожное покрытие.</p>
22.	Шины пневматические для мотоциклов, мотороллеров, квадрициклов и мопедов	12с	Правила ООН № 75-00.
23.	Шины пневматические запасных колес для временного использования	12с	Правила ООН № 64-00 или 64-02.
24.	Восстановленные пневматические шины для автомобилей и их прицепов	12с	Шины должны быть восстановлены на производстве, имеющем официальное утверждение типа по Правилам ООН № 108-00 или 109-00 в зависимости от типа шины.
25.	Сцепные устройства (тягово-сцепные, седельно-сцепные и буксирные)	1с, 2с, 12с	Правила ООН № 55-01. Пункт 6 приложения № 8 к настоящему техническому регламенту.
26.	Гидравлические опрокидывающие механизмы автосамосвалов: - гидроцилиндры телескопические	6д, 10с, 11с	Пункт 3.1 приложения № 6 к настоящему техническому регламенту.

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
	<p>одностороннего действия;</p> <p>- гидрораспределитель с ручным и дистанционным управлением</p>		
27.	<p>Гидравлические механизмы опрокидывания кабин транспортных средств:</p> <p>- гидроцилиндры гидравлического механизма опрокидывания кабин;</p> <p>- насосы гидравлического механизма опрокидывания кабин</p>	6д, 10с, 11с	<p>В конструкции должны быть предусмотрены: устройства, надежно фиксирующие кабину в поднятом положении;</p> <p>переход центра масс кабины через мертвую точку при полном откидывании кабины;</p> <p>надежная автоматическая фиксация кабины в транспортном положении.</p> <p>Усилие на рукоятке насоса не должно превышать 25 даН.</p>
28.	<p>Рукава гидроусилителя рулевого управления и опрокидывателя платформы автосамосвала</p>	10с, 11с	<p>Должны обеспечиваться:</p> <p>работоспособность в интервале температур окружающего воздуха от минус 50 °С до плюс 50 °С и в течение 48 часов при температуре до минус 60 °С для районов с холодным климатом;</p> <p>подача масла при его температуре от минус 50 °С до плюс 80 °С и давлении от 4,4 МПа до 9,0 МПа (с учетом типа рукава);</p> <p>изменение наружного диаметра рукава при изгибе при минимально допустимом радиусе изгиба не более 10% фактического наружного диаметра рукава до изгиба;</p> <p>прочность связи резиновых слоев рукава с оплеткой не менее 13,0 Н/см;</p> <p>устойчивость к длительному воздействию прямого солнечного света и атмосферного озона;</p> <p>температурный предел хрупкости резины не выше минус 50 °С;</p> <p>герметичность;</p> <p>прочность при приложении нагрузки;</p> <p>устойчивость к термическому старению;</p> <p>устойчивость к длительному воздействию рабочих сред;</p> <p>минимальные допустимые радиусы изгиба в</p>

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
			<p>рабочем положении;</p> <p>прочностные показатели резин, применяемых для изготовления рукавов.</p> <p>На каждом рукаве по всей длине должна быть нанесена цветной, устойчивой к рабочим средам и атмосферным осадкам краской маркировочная полоска:</p> <p>белая - для рукавов с оплеткой из комбинированных нитей;</p> <p>красная - с оплеткой из хлопчатобумажных нитей;</p> <p>желтая - с металлической оплеткой.</p> <p>Текст маркировочной полосы должен содержать данные:</p> <p>внутренний диаметр рукава;</p> <p>максимальное рабочее давление;</p> <p>дата изготовления и номер партии;</p> <p>наименование или товарный знак изготовителя.</p>
29.	Бамперы, дуги защитные для мотоциклов	6д, 11с	Правила ООН № № 26-02 или 26-03, 42-00 и 61-00.
30.	Задние и боковые защитные устройства грузовых автомобилей и прицепов	1с, 2с, 12с	Правила ООН № № 58-01 или 58-02 и 73-00 или 73-01.
31.	Сиденья автомобилей	10с, 11с, 12с	<p>Правила ООН № 17-05 или 17-08 (сиденья для транспортных средств категорий М₁, М₂, М₃, N₁, N₂, N₃).</p> <p>Правила ООН № 80-01, или 80-02, или 80-03 (сиденья для транспортных средств категорий М₂, М₃).</p> <p>Правила ООН № 14-07, или 14-08, или 14-09 (для сидений, на которых установлены ремни безопасности, и все точки крепления ремней безопасности находятся на каркасе сиденья).</p> <p>Правила ООН № 118-00 или 118-01 (транспортные средства категории М₃ классов II и III). С 1 января 2023 г. для впервые заявленных для проведения подтверждения соответствия типов компонентов вместо Правил ООН № 118-00 или 118-01 применяются Правила ООН № 118-03.</p> <p>Приложение № 6 к настоящему техническому регламенту, пункт 1.16.12 (сиденья для перевозки детей для транспортных средств по пункту 1.16 указанного приложения)</p>

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
32.	Подголовники сидений	10с, 11с, 12с	Правила ООН № 25-04. Альтернативно: Правила ООН № 17-08 или № 17-09
33.	Ремни безопасности	12с	Правила ООН № 16-06
34.	Подушки безопасности	12с	Правила ООН №№ 10-03, 114-00
35.	Удерживающие устройства для детей	12с	Правила ООН № 44-04 (без ограничения срока применения) или № 129-00 (до 31 декабря 2021 г.), 129-01 (с 1 января 2022 г. до 31 декабря 2022 г.), 129-02 или 129-03 (с 1 января 2023 г.). Оформление сообщений об официальном утверждении типа на удерживающие устройства для детей в соответствии со сроками, установленными в переходных положениях Правил ООН.
36.	Стекла безопасные	12с	Правила ООН № 43-00. С 1 января 2022 г. для впервые заявленных для проведения подтверждения соответствия типов компонентов вместо Правил ООН № 43-00 применяются Правила ООН № 43-01.
37.	Устройства непрямого обзора	12с	Правила ООН № 46-01 или 46-02 (транспортные средства категорий М, №, L ₆ , L ₇). Правила ООН № 81-00 (транспортные средства категорий L ₁ - L ₅).
38.	Стеклоочистители и запасные части к ним (моторедукторы, щетки)	3д, 11с	Правила ООН № 10-03. 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. Стеклоочиститель должен обеспечивать: частоту перемещений щеток по мокрому стеклу; число двойных ходов; качество очистки стекла за один ход щетки. В процессе работы щеток резина не должна окрашивать или механически повреждать поверхность стекла в зоне контакта.
39.	Фароочистители и запасные части к ним (электродвигатели, моторедукторы)	3д, 11с	Правила ООН № 10-03, 45-01. Должна обеспечиваться степень защиты электродвигателей и моторедукторов от проникновения посторонних тел и воды и электрическая прочность изоляции.
40.	Фары	12с	Правила ООН № № 1-02, 8-05, 20-03, 112-01 (в

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
	автомобильные ближнего и дальнего света		зависимости от типа фар) или Правила ООН № 149-00
41.	Лампы накаливания для фар и фонарей	12с	Правила ООН № 37-03
42.	Светоотражающие приспособления (светоотражатели)	12с	Правила ООН № 3-02 или Правила ООН № 150-00
43.	Фонари освещения заднего регистрационного знака	12с	Правила ООН № 4-00 или Правила ООН № 148-00
44.	Указатели поворота	12с	Правила ООН № 6-01 или Правила ООН № 148-00
45.	Габаритные и контурные огни, сигналы торможения	12с	Правила ООН № 7-02 или Правила ООН № 148-00
46.	Противотуманные фары	12с	Правила ООН № 19-04 или Правила ООН № 149-00
47.	Устройства освещения и световой сигнализации мотоциклов и квадрициклов	12с	Правила ООН № 50-00 или Правила ООН № 148-00
48.	Фонари заднего хода транспортных средств	12с	Правила ООН № 23-00 или Правила ООН № 148-00
49.	Галогенные лампы-фары HSB	12с	Правила ООН № 31-02
50.	Задние противотуманные огни	12с	Правила ООН № 38-00 или Правила ООН № 148-00
51.	Фары для мопедов	12с	Правила ООН № 56-01
52.	Фары для	12с	Правила ООН № 57-02 или 113-01 (в зависимости

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
	мотоциклов		от типа фар)
53.	Предупреждающие огни	12с	Правила ООН № 65-00
54.	Фары для мотоциклов с галогенными лампами HS	12с	Правил ООН № 72-01
55.	Фары ближнего и дальнего света для мопедов	12с	Правила ООН № 76-01
56.	Стояночные огни	12с	Правила ООН № 77-00 или Правила ООН № 148-00
57.	Фары для мопедов с галогенными лампами HS2	12с	Правила ООН № 82-01
58.	Дневные ходовые огни	12с	Правила ООН № 87-00 или Правила ООН № 148-00
59.	Боковые габаритные огни	12с	Правила ООН № 91-00 или Правила ООН № 148-00
60.	Фары с газоразрядными источниками света	12с	Правила ООН № 98-01 или Правила ООН № 149-00
61.	Газоразрядные источники света	12с	Правила ООН № 99-00
61a.	Пускорегулирующие устройства для газоразрядных источников света	10с, 11с	Правила ООН № 10-03
62.	Звуковые сигнальные приборы	12с	Правила ООН № 28-00
63.	Спидометры, их датчики и комбинации приборов, включающие спидометры	10с, 11с	Должны обеспечиваться: точность измерения; вибро- и ударопрочность; защита от проникновения пыли и влаги.

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
64.	Устройства ограничения скорости	12с	Правила ООН № 89-00.
65.	Технические средства контроля соблюдения водителями режимов движения, труда и отдыха (тахографы)	10с, 11с	Устанавливаются в соответствии с пунктом 14 настоящего технического регламента.
66.	Системы тревожной сигнализации, противоугонные и охранные устройства для транспортных средств	10с, 11с, 12с	Правила ООН № 10-03, 18-02 или 18-03, 97-01 и 116-00 (транспортные средства категорий M ₁ , N ₁). Правила ООН № 62-00 (транспортные средства категорий L ₁ - L ₅). В отношении дополнительных механических противоугонных устройств, на которые не распространяются требования Правил ООН: должны обеспечивать работоспособность после 2500 циклов замыкания и размыкания, твердость материалов фиксирующих элементов не менее 48 HRCэ.
67.	Задние опознавательные знаки тихоходных транспортных средств	3д, 11с, 12с	Правила ООН № 69-01 или Правила ООН № 150-00
68.	Задние опознавательные знаки транспортных средств большой длины и грузоподъемности	3д, 11с, 12с	Правила ООН № 70-01 или Правила ООН № 150-00
69.	Светоотражающая маркировка для транспортных средств большой длины и грузоподъемности	12с	Правила ООН № 104-00 или Правила ООН № 150-00
70.	Предупреждающие треугольники (знаки аварийной остановки)	12с	Правила ООН № 27-03 или Правила ООН № 150-00. С 1 января 2022 г. для впервые заявленных для проведения подтверждения соответствия типов компонентов вместо Правил ООН № 27-03

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
			применяются Правила ООН № 27-04 или Правила ООН № 150-00.
71.	Аккумуляторные стартерные батареи	6д, 11с	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.
72.	Электрическая проводка, жгуты проводов	3д, 11с	Должны обеспечиваться: вибростойкость; стойкость к воздействию топлива и масел.
		10с, 11с, 12с	Для продукции, предназначенной для транспортных средств категории М ₃ классов II и III: Правила ООН № 118-00 или 118-01. С 1 января 2023 г. для впервые заявленных для проведения подтверждения соответствия типов компонентов вместо Правил ООН № 118-00 или 118-01 применяются Правила ООН № 118-03.
73.	Электрические провода высоковольтные армированные и жгуты высоковольтных проводов системы зажигания	10с, 11с	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	3д, 11с	Должны обеспечиваться: работоспособность в условиях окружающей среды; электрическая прочность изоляции; защита от проникновения пыли и влаги.
75.	Турбокомпрессоры	11с	Должно обеспечиваться сохранение работоспособности при максимальной заявленной частоте вращения ротора турбокомпрессора и максимально заявленной температуре газа перед турбиной.
76.	Детали цилиндро-поршневой группы (цилиндры, гильзы)	11с	Должны обеспечиваться свойства применяемого материала, его микроструктура и твердость, биение, шероховатость поверхностей и геометрические

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
	цилиндров, поршни, поршневые кольца и пальцы), газораспределительного механизма (распределительный вал, звёздочки привода, толкатели и пружины клапанов, клапаны), коленчатые валы, вкладыши подшипников, втулки свертные, шатуны, болты шатунные		размеры деталей двигателей.
77.	Системы впрыска топлива двигателей с принудительным зажиганием и их сменные элементы	10с, 11с	Должен обеспечиваться уровень выбросов, предусмотренный настоящим техническим регламентом.
78.	Воздухоочистители и для двигателей внутреннего сгорания и их фильтрующие элементы	10с, 11с	Должны обеспечиваться: герметичность в местах соединений, уплотнений; аэродинамическое сопротивление; средний коэффициент пропуска пыли.
79.	Фильтры очистки масла и их фильтрующие элементы	10с, 11с	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%.
80.	Фильтры очистки топлива дизелей и	10с, 11с	Должны обеспечиваться: герметичность в местах соединений;

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
	их фильтрующие элементы		исключение утечки и возгорания топлива; эффективность очистки топлива от загрязняющих примесей не менее 70%.
81.	Фильтры очистки топлива двигателей с принудительным зажиганием и их фильтрующие элементы	10с, 11с	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%.
82.	Топливные насосы высокого давления, топливopодкачивающие насосы, плунжерные пары, форсунки и распылители форсунок для дизелей	10с, 11с	Должны обеспечивать работу дизеля на дизельных топливах, автомобильных бензинах, топливах для реактивных двигателей и смесях указанных топлив. Рабочие характеристики и их отклонения от заданных значений должны соответствовать установленным требованиям и обеспечивать безотказную работу и выполнение экологических требований к двигателям, для которых они предназначены.
83.	Теплообменники и термостаты	10с, 11с	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;

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
			<p>к циклическому тепловому воздействию;</p> <p>к внешнему статическому воздействию (кручению);</p> <p>к коррозионному воздействию;</p> <p>к низкотемпературному воздействию.</p>
84.	Насосы жидкостных систем охлаждения	10с, 11с	Должны обеспечиваться: герметичность в местах соединений, уплотнений; функциональные показатели.
85.	Сцепления и их части (диски ведомые с накладками в сборе; диски нажимные с кожухами в сборе; муфты выключения сцеплений с подшипниками в сборе)	10с, 11с	<p>Должны обеспечиваться:</p> <p>требуемый коэффициент запаса сцепления;</p> <p>допустимый дисбаланс ведущего и ведомого дисков сцепления;</p> <p>минимальный отход нажимного диска от маховика при выключении сцепления;</p> <p>допустимое торцовое биение ведомого диска сцепления;</p> <p>допустимое торцовое биение лепестков нажимной пружины.</p>
86.	Карданные передачи; карданные валы, в том числе с шарнирами неравных и равных угловых скоростей; приводные валы, в том числе с шарнирами равных угловых скоростей; шарниры неравных и равных угловых скоростей; крестовины карданные, в том числе с подшипниками в сборе; промежуточные опоры, в том числе с подшипниками, с кронштейнами в	10с, 11с	<p>Должны обеспечиваться:</p> <p>допустимый дисбаланс карданного вала;</p> <p>запас по критической частоте вращения карданного вала (определяется расчетом или экспериментально);</p> <p>функционально требуемые максимальные углы в шарнирах равных и неравных угловых скоростей;</p> <p>отсутствие остаточных деформаций и разрушений при воздействии максимальных крутящих моментов в элементах карданных передач, приводных валов, шарниров равных и неравных угловых скоростей;</p> <p>минимальный радиальный зазор в соединениях «шип крестовины - подшипник крестовины».</p>

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
сборе			
87.	Мосты ведущие с дифференциалом в сборе, полуоси	11с	<p>Должны обеспечиваться:</p> <p>восприятие действующих нагрузок без разрушения элементов передач и картера моста (запас прочности);</p> <p>отсутствие недопустимых деформаций картера моста.</p>
88.	Упругие элементы подвески (рессоры листовые, листы рессор, пружины, торсионы подвески, стабилизаторы поперечной устойчивости, стойки стабилизаторов, пневматические упругие элементы)	11с	<p>Характеристики упругих элементов подвески должны соответствовать характеристикам таких же компонентов, поставляемых на сборочное производство тех же транспортных средств.</p> <p>Должны обеспечиваться:</p> <p>прочность при максимальных динамических нагрузках;</p> <p>герметичность и устойчивость пневматических упругих элементов.</p>
89.	Демпфирующие элементы подвески (амортизаторы, амортизаторные стойки и патроны амортизаторных стоек) и рулевого привода	11с	<p>Ход штока должен обеспечивать полный ход подвески.</p> <p>Должны обеспечиваться:</p> <p>демпфирующие и температурные характеристики, соответствующие характеристикам компонентов, поставляемых на сборочное производство транспортных средств;</p> <p>герметичность;</p> <p>работа без стуков и заеданий.</p>
90.	Детали направляющего аппарата подвески (рычаги, реактивные штанги, их пальцы и втулки, резинометаллические шарниры, подшипники и втулки опор, ограничители хода подвески, стремянки, втулки и пальцы установки рессор)	10с, 11с	<p>Должны быть обеспечены ходы подвески и прочность деталей направляющего аппарата.</p>

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
91.	Колпаки ступиц и декоративные колпаки колес. Элементы крепления колес. Грузы балансировочные колес.	10с, 11с	Правила ООН № 26-02 или 26-03 и 61-00. Должны обеспечиваться: точность центрирования колес; сохранение момента затяжки крепежных соединений в процессе эксплуатации транспортного средства; надежность и возможность простого контроля состояния крепления. Конструкция груза балансировочного должна обеспечивать: безопасное соединение груза с колесом; контакт с наружной закраиной обода колеса не менее чем в двух точках.
92.	Изделия системы зажигания для двигателей с принудительным зажиганием (распределители, датчики - распределители, катушки зажигания, модули зажигания, электронные коммутаторы, контроллеры, датчики, прерыватели)	10с, 11с	Правила ООН № 10-03. 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	6д, 11с	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; вибростойкость; отсутствие утечки газа через соединения деталей свечи при разнице давлений $4 \pm 0,5$ МПа.
94.	Генераторы электрические,	6д, 11с	Правила ООН № 10-03. Должны обеспечиваться:

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
	выпрямительные блоки, электродвигатели (приводов вентиляторов, бензонасосов, стеклоомывателей, стеклоподъемников, отопителей, управления зеркалами, блокировки дверей)		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	6д, 11с	Правила ООН № 10-03. Должны обеспечиваться: вибро- и ударопрочность; защита от проникновения пыли и влаги; электрическая прочность изоляции.
96.	Коммутационная, защитная и установочная аппаратура цепей электроснабжения пуска, зажигания, внешних световых и звуковых приборов, стеклоочистителей, систем топливоподачи, соединения разъемные	6д, 11с	Правила ООН № 10-03. Должны обеспечиваться: работоспособность в условиях окружающей среды; защита от проникновения пыли и влаги; электрическая прочность изоляции; механическая прочность; усилие отрыва.
97.	Декоративные детали кузова и бампера, решетки радиатора, козырьки и ободки фар	3д, 11с	Правила ООН № 26-02 или 26-03 и 61-00.
98.	Ручки (наружные и внутренние) и дверные петли на боковых поверхностях кузова, наружные кнопки боковые	10с, 11с	Правила ООН № 11-02 или 11-03, 26-02 или 26-03 и 61-00.

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
	открывания дверей и багажников		
99.	Замки дверей	10с, 11с, 12с	Правила ООН № 11-02 или 11-03.
100.	Детали защитные резиновые и резинометаллические (колпачки, чехлы, кольца уплотнительные, манжеты для гидропривода тормозов и сцепления, чехлы шарниров рулевых управлений, подвески, карданных валов, шарниров равных угловых скоростей)	6д, 7д, 11с	<p>Должны обеспечиваться:</p> <p>герметичность внутренних полостей подвижных и неподвижных элементов;</p> <p>отсутствие отрицательного воздействия атмосферных и дорожных факторов на уплотняемые компоненты;</p> <p>устойчивость к длительному воздействию рабочих сред;</p> <p>равную толщину чехлов в меридиальных сечениях гофр;</p> <p>минимальные наплывы резины;</p> <p>минимальную разность радиусов гофр чехлов;</p> <p>для резинометаллических деталей прочность связи резины с металлом арматуры не менее 2,5 МПа.</p> <p>Металлическая арматура, применяемая для наружных частей защитных колпачков, чехлов и манжет, должна быть защищена антикоррозионным покрытием.</p>
101.	Уплотнители головок блока цилиндров, коллекторов, газобаллонной аппаратуры, уплотнительные кольца, манжеты валов, уплотнительные кольца для двигателей внутреннего сгорания	6д, 11с	Должна обеспечиваться герметичность стыков соединяемых деталей.
102.	Муфты выключения сцеплений, в том числе, с подшипниками в сборе, ступицы колес, в том числе, с подшипниками в сборе,	6д, 11с	<p>Должны обеспечиваться:</p> <p>герметичность подшипников закрытого типа;</p> <p>твердость основных поверхностей колец подшипников, контактирующих с телами качения, поверхность тел качения:</p> <p>твердость поверхностей муфт выключения сцеплений, контактирующих с нажимными пружинами нажимных дисков сцеплений и с вилками выключения сцеплений;</p>

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
	подшипники муфт выключения сцеплений и ступиц колес, натяжные и направляющие ролики привода ремней двигателей		твёрдость основных поверхностей ступиц колес; биение присоединительных и центрирующих поверхностей ступиц колес; плавность относительного углового перемещения наружного и внутреннего колец подшипников ступиц колес, подшипников муфт выключения сцепления.
103.	Воздушно-жидкостные отопители, интегральные охладители, отопители-охладители систем обеспечения микроклимата	6д, 11с	Правила ООН № 10-03. Должны обеспечиваться тепловые и технические характеристики.
104.	Независимые воздушные и жидкостные подогреватели-отопители автоматического действия, работающие от бортовой сети транспортных средств на жидком или газообразном топливе, в том числе подогреватели предпусковые	6д, 1с, 11с, 12с	Правила ООН №№ 10-03, 122-00. Должны обеспечиваться тепловые и технические характеристики.
105.	Домкраты гидравлические, механические	6д, 10с, 11с	Гидравлические домкраты должны выдерживать кратковременную, не более 5 минут, перегрузку на 15% от номинальной грузоподъемности без появления признаков остаточной деформации в деталях и нарушения работоспособности. Рабочие плунжеры домкратов в течение 12 часов действия номинальной нагрузки из любого положения по высоте не должны опускаться более: 5 мм при грузоподъемности от 10 кН до 32 кН; 15 мм при грузоподъемности от 50 кН до 120 кН; 20 мм при грузоподъемности от 160 кН до 320 кН. Течь рабочей жидкости в соединениях домкратов не допускается.

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
			Механические домкраты должны выдерживать без разрушения, потери устойчивости и пластических деформаций приложение в количестве двух раз длительностью по 15 минут на высоте, равной 2/3 хода домкрата, нагрузки, соответствующей технически допустимой максимальной массе транспортного средства, для комплектации которого они предназначены. В рабочем состоянии должна гарантироваться надежная фиксация домкрата относительно места его установки на транспортном средстве
106.	Цепи, натяжные устройства цепей для двигателей внутреннего сгорания	Зд, 11с	Цепи и натяжные устройства должны без разрушения и остаточных деформаций выдерживать нагрузку не менее 1600 даН.
107.	Ремни вентиляторные клиновые и синхронизирующие поликлиновые для двигателей транспортных средств, ремни зубчатые газораспределительного механизма двигателей автомобилей	11с	Должна обеспечиваться: разрывная прочность; ремни должны иметь индивидуальную маркировку, информирующую об основных конструктивных параметрах и варианте исполнения.
108.	Диафрагмы и мембраны резиноканевые тарельчатые для транспортных средств	Зд, 11с	Должны обеспечиваться: 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; морозостойкость.
109.	Шлемы защитные для водителей и пассажиров мотоциклов и мопедов	12с	Правила ООН № 22-05
110.	Багажники	10с, 11с	Правила ООН № 26-02 или 26-03

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
автомобильные			
111.	Системы перегородок для защиты пассажиров при смещении багажа	10с, 11с, 12с	Правила ООН № 126-00
112.	Материалы для отделки салона и сидений, материалы, для установки в моторном отделении и любом отдельном отопительном отсеке транспортных средств категории М ₃ классов II и III	10с, 11с, 12с	Правила ООН № 118-00 или 118-01. С 1 января 2023 г. для впервые заявленных для проведения подтверждения соответствия типов компонентов вместо Правил ООН № 118-00 или 118-01 применяются Правила ООН № 118-03.
113.	Антенны наружные радио, телевизионные, систем спутниковой навигации	10с, 11с	Правила ООН № 26-02 или 26-03
114.	Адаптивные системы переднего освещения	12с	Правила ООН № 123-00
115.	Устройства для уменьшения разбрызгивания из-под колес	10с, 11с	Раздел 9 или раздел 10 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту.
116.	Шипы противоскольжения	2с, 3с	Масса шипа, не более: 1,6 г - для легковых шин, 2,8 г - для легких грузовых шин, 3,5 г - для грузовых шин. Требование применяется к шипам, впервые заявленным для подтверждения соответствия после 1 января 2016 г. Допустимо использование шипов иной массы, если результаты испытаний, проведенных независимой аккредитованной испытательной лабораторией, подтвердят, что шины с такими шипами не вызывают больший износ дорожного покрытия, чем шины с шипами, соответствующими установленному требованию к

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
-------	---------------------------------	------------------------------------------	---------------------------------------------------------------

массе шипа.

117. Аппаратура спутниковой навигации

2с

Правила ООН № 10-03.

Должны обеспечиваться:

наличие персональной универсальной многопрофильной идентификационной карты абонента для работы в сетях подвижной радиотелефонной связи;

возможность обновления информации, хранящейся на персональной универсальной многопрофильной идентификационной карте абонента, по сетям подвижной радиотелефонной связи;

возможность приема и обработки сигналов не менее трех действующих глобальных навигационных спутниковых систем, а также спутниковых систем дифференциальной коррекции;

индикация состояния аппаратуры; возможность передачи и приема информации по сетям подвижной радиотелефонной связи посредством пакетной передачи данных или коротких текстовых сообщений;

возможность использования интерфейсов RS232, RS485, CAN и USB для обмена данными с внешними устройствами и наличие не менее двух дискретных и двух аналоговых входов;

определение плановых координат местоположения транспортного средства с погрешностью не более 15 м и скорости транспортного средства с погрешностью не более 0,1 м/с при доверительной вероятности 0,95;

синхронизация внутренней шкалы аппаратуры со шкалой координированного времени UTC с предельной погрешностью по модулю не более 3 мс при доверительной вероятности 0,95;

объем внутренней энергонезависимой памяти, обеспечивающий запись:

для транспортных средств категории М - не менее 150 000 последовательно зарегистрированных событий;

для транспортных средств категории № - не менее 20 000 последовательно зарегистрированных событий;

сохранение во внутренней памяти сообщений, которые не удалось передать по сетям подвижной радиотелефонной связи, и передача этих сообщений при восстановлении связи;

возможность формирования и передачи

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
			<p>информации при использовании резервного канала передачи данных по узкополосным сетям беспроводной связи с низким энергопотреблением на основе технологий LPWAN;</p> <p>работоспособность аппаратуры при температуре окружающего воздуха от минус 40 °С до 85 °С. Для резервной батареи (при наличии) допускается минимальная рабочая температура не выше минус 20 °С»;</p> <p>вибропрочность;</p> <p>защита от проникновения пыли и влаги.</p> <p>Примечания:</p> <p>1. Должна обеспечиваться возможность работы аппаратуры спутниковой навигации в сетях подвижной радиотелефонной связи стандартов связи, применяемых в государствах-членах Евразийского экономического союза.</p> <p>2. Рекомендуемые к применению стандарты связи указываются в соответствующих стандартах, включенных в Перечень стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований настоящего технического регламента.</p>
118.	Устройство вызова экстренных оперативных служб	2с	<p>Правила ООН № 144 (разделы 7 и 17).</p> <p>Примечания:</p> <p>1. Требования применяются в отношении устройств вызова экстренных оперативных служб, предназначенных для транспортных средств категорий М и N.</p> <p>2. В случае, если при оценке соответствия устройств вызова экстренных оперативных служб требованиям Правил ООН № 144, не была проведена оценка точности определения местоположения, обеспечиваемая глобальной навигационной спутниковой системой, как предусмотрено пунктом 1.4 Правил ООН № 144, то соответствующие испытания дополнительно должны быть проведены в соответствии со стандартами, включенными в Перечень стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе и правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения требований настоящего технического регламента и осуществления оценки (подтверждения) соответствия</p>

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
-------	---------------------------------	------------------------------------------	---------------------------------------------------------------

продукции, с целью подтверждения точности определения местоположения устройством вызова экстренных оперативных служб.

Должны обеспечиваться:

работоспособность компонентов в условиях окружающей среды при температуре от окружающего воздуха от минус 40 до плюс 85 °С. (Для резервного источника питания (при наличии) допускается минимальная рабочая температура не выше минус 20 °С);

вибропрочность;

защита от проникновения пыли и влаги;

возможность приема и обработки сигналов не менее трех действующих глобальных навигационных спутниковых систем, а также спутниковых систем дифференциальной коррекции; определение плановых координат местоположения транспортного средства с погрешностью не более 15 м при доверительной вероятности 0,95;

синхронизация внутренней шкалы устройства со шкалой координированного времени UTC с предельной погрешностью по модулю не более 3 мс при доверительной вероятности 0,95;

возможность применения режима информационной поддержки пользователей через сеть связи национального оператора системы экстренного реагирования для определения координат местоположения транспортного средства; наличие неснимаемой персональной универсальной многопрофильной идентификационной карты абонента, предназначенной для работы в сетях подвижной радиотелефонной связи, содержащей профили сетей подвижной радиотелефонной связи, обеспечивающих функционирование действующих национальных систем экстренного реагирования при авариях, и автоматическое переключение на профиль сети связи национальной системы экстренного реагирования при осуществлении экстренного вызова;

формирование и передача в некорректируемом виде сообщения о транспортном средстве с использованием тонального модема, работающего в сетях подвижной радиотелефонной связи;

обязательные признаки приоритетности экстренного вызова в сетях подвижной радиотелефонной связи;

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
-------	---------------------------------	------------------------------------------	---------------------------------------------------------------

возможность повторной передачи информации с использованием тонального модема, работающего через установленное голосовое соединение, и посредством использования СМС в сетях подвижной радиотелефонной связи;

при невозможности передачи информации с использованием тонального модема, работающего в сетях подвижной радиотелефонной связи, в течение 20 секунд после начала передачи информации - прекращение использования тонального модема и осуществление повторной передачи информации посредством использования коротких текстовых сообщений (СМС);

после завершения экстренного вызова - прием команды на осуществление повторного экстренного вызова, поступающей в виде СМС, и осуществление повторного экстренного вызова в течение настраиваемого промежутка времени;

формирование сигнала на отключение при осуществлении экстренного вызова иных мультимедийных средств воспроизведения звука на транспортном средстве на период голосового соединения, за исключением средств специальной связи;

возможность передачи результатов тестирования устройства посредством использования сетей подвижной радиотелефонной связи;

возможность подключения к бортовой электрической сети транспортного средства, обеспечивающего работу устройства во всех предусмотренных режимах, а также зарядку резервной батареи питания (при наличии);

возможность обновления установленного программного обеспечения и информации, хранящейся на неснимаемой персональной универсальной многопрофильной идентификационной карте абонента, по сетям подвижной радиотелефонной связи;

возможность работы с внешними дополнительными устройствами (включая устройства, предназначенные для определения события ДТП), подключаемыми посредством стандартизованного разъема и стандартизованного протокола передачи данных;

автоматический прием входящих телефонных вызовов в течение не менее 20 минут;

возможность приема информации от национальных систем экстренного реагирования при

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
			<p>включенном зажигании транспортного средства и оповещения о поступившей информации (визуально или акустически) водителя и пассажиров транспортного средства.</p> <p>Устройство, устанавливаемое на транспортных средствах категорий М1 и N1, должно обеспечивать возможность определения, регистрации и передачи информации об обстоятельствах дорожно-транспортного происшествия. Требование применяется с 1 января 2024 г.</p> <p>Примечания:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Должна обеспечиваться возможность работы аппаратуры спутниковой навигации в сетях подвижной радиотелефонной связи стандартов связи, применяемых в государствах-членах Евразийского экономического союза. 2. Рекомендуемые к применению стандарты связи указываются в соответствующих стандартах, включенных в Перечень стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований настоящего технического регламента.
119.	Источники света на светоизлучающих диодах	12с	<p>Правила ООН № 128-00</p> <p>Требования применяются с 1 января 2022 г.</p> <p>Примечание:</p> <p>Если подтверждение соответствия источника света проводилось в составе устройства освещения или световой сигнализации, то подтверждение соответствия отдельно источника света не проводится, и он выпускается в обращение в комплекте с устройством освещения или световой сигнализации.</p>
120.	Модифицированные устройства ограничения выбросов	12с	<p>Правила ООН № 132-01</p> <p>Требования применяются с 1 января 2022 г.</p>
121.	Компоненты систем хранения сжатого водорода для транспортных средств, работающих на водороде: резервуар,	12с	<p>Правила ООН № 134-00</p> <p>Требования применяются с 1 января 2022 г.</p>

№ п/п	Компоненты транспортных средств	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования
	предохранительное устройство для сброса давления, запорный клапан, контрольный клапан		
122.	Модифицированные топливные системы для двигателей большегрузных транспортных средств	12с	Правила ООН № 143-00 Требования применяются с 1 января 2022 г.

Примечания:

1. В столбце «Форма и схема подтверждения соответствия» «д» означает декларирование соответствия, «с» означает сертификацию, цифра обозначает номер схемы подтверждения соответствия для серийно выпускаемой продукции. Указание схемы 12с означает, что подтверждение соответствия проводится в форме официального утверждения типа, в соответствии с процедурой, предусмотренной Правилами ООН, с оформлением сообщений об официальном утверждении типа по Правилам ООН в соответствии с положениями Соглашения 1958 года. Сертификат соответствия Евразийского экономического союза выдается на основании сообщения об официальном утверждении типа по Правилам ООН. В случаях, предусмотренных пунктом 97 настоящего технического регламента, для всех позиций таблицы применяется декларирование соответствия по схеме 1д или сертификация по схеме 13с. Для подтверждения соответствия партий продукции (кроме указанной в позициях 20-24, 33-37, 40-62, 64, 69, 70, 109, 114), для которой предусмотрены формы подтверждения соответствия "д" и "с", следует применять схемы соответственно 2д или 4д и 3с. Схемы подтверждения соответствия и рекомендации по их выбору приведены в приложении № 19 к настоящему техническому регламенту.

2. Подтверждение соответствия проводится только в отношении тех требований, которые указаны в перечне требований к типам компонентов

транспортных средств с использованием стандартов, включенных в Перечень стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента Евразийского экономического союза о безопасности колесных транспортных средств. В случае применения для целей подтверждения соответствия требованиям настоящего технического регламента иных документов, кроме включенных в указанный перечень стандартов, проводится экспертиза документов, использованных для целей подтверждения соответствия. Если по результатам экспертизы будет установлено, что было подтверждено соответствие уровню требований ниже установленного стандартами, включенными в указанный перечень, то заявитель обязан представить доказательства того, что тип компонента также соответствует требованиям стандартов, включенных в указанный перечень.

3. Подтверждение соответствия компонентов не проводится в случае их поставки на сборочное производство транспортных средств и двигателей для транспортных средств.

4. Сроки применения требований к уровню выбросов двигателями внутреннего сгорания для различных экологических классов соответствуют срокам, установленным в приложении № 2 к настоящему техническому регламенту. Указанные сроки не применяются в отношении двигателей, поставляемых в целях ремонта транспортных средств, находящихся в эксплуатации на единой таможенной территории Евразийского экономического союза, а также установки на транспортные средства, не предназначенные для выпуска в обращение на территории этих государств.

6. В отношении колодок с накладками в сборе для дисковых и барабанных тормозов и фрикционных накладок для барабанных и дисковых тормозов, поставляемых для послепродажного обслуживания транспортных средств, требования пункта 5.1.1.3 Правил ООН № 13, пункта 5.1.1.3 Правил ООН № 13Н, пункта 5.4 Правил ООН № 78, пункта 5.1 (d) Правил ООН № 90 применяются факультативно.

7. Требования Правил ООН № 117 не распространяются на шины, оснащенные шипами противоскольжения. Шины, конструкция которых предусматривает оснащение шипами противоскольжения, не подлежат подтверждению соответствия требованиям указанных Правил ООН в случае, если выпуск их в обращение в государствах - членах Евразийского экономического союза осуществляется исключительно в шипованном состоянии. В качестве доказательства того, что выпуск в обращение шин, предназначенных для оснащения шипами противоскольжения, не осуществляется до момента их шипования, изготовитель или представитель изготовителя представляет соответствующее письмо и (или) информацию в сопроводительных документах на поставку шин.

8. Требования Правил ООН применяются в соответствии с областью их применения и с учетом переходных положений, установленных Правилами ООН. Сроки применения требований Правил ООН соответствуют срокам, установленным приложением № 2 к настоящему техническому регламенту для Правил ООН. После вступления в силу новой редакции Правил ООН транспортные средства и компоненты, соответствующие техническим предписаниям этой новой редакции, считаются соответствующими требованиям настоящего технического регламента при условии, что область применения этой новой редакции распространяется на транспортные средства или компоненты, в отношении которых проводится оценка соответствия, и было подтверждено соответствие этих транспортных средств или компонентов всем обязательным требованиям, содержащимся в этой редакции Правил ООН.

9. Перед выпуском в обращение сборочных единиц (узлов, агрегатов), в отношении которых в настоящем приложении требования не установлены, и в состав которых входят компоненты, указанные в таблице, требуется подтверждение соответствия таких компонентов требованиям настоящего технического регламента.

10. В сертификате соответствия и в декларации о соответствии приводится наименование компонента в соответствии с вышеприведенной таблицей. Допускается кроме этого наименования также указывать наименование компонента в соответствии с технической документацией изготовителя или сопроводительной

документацией импортируемой продукции. В приложении к сертификату соответствия и декларации о соответствии наименование компонента может совпадать с наименованием, указанным в технической документации изготовителя или заявителя, или сопроводительной документации импортируемой продукции.».

95. В приложении № 11 к техническому регламенту:

1) после пункта 1 ввести примечания в следующей редакции:

«Примечания:

1. Не являются новым типом транспортные средства, изготавливаемые на том же сборочном заводе в том случае, когда сборочный завод приобретает статус изготовителя транспортного средства с присвоением самостоятельного идентификационного кода изготовителя, либо когда сборочный завод теряет статус изготовителя транспортного средства и становится сборочным заводом другого изготовителя.

2. Транспортные средства - аналоги, изготавливаемые на территории государств – членов Евразийского экономического союза и за пределами Евразийского экономического союза, относятся к различным типам, даже если они имеют одно и то же обозначение типа.».

2) пункт 1.1.1 изложить в следующей редакции:

«1.1.1. Существенные особенности силовой структуры и конструкции кузова.

Если изготовитель использует днище кузова и (или) основные составные силовые элементы, образующие переднюю часть кузова, расположенную непосредственно перед проемом для ветрового стекла, для сборки различных типов кузова, то транспортные средства с различными типами кузова могут относиться изготовителем к одному типу транспортного средства. Изготовитель должен представить соответствующее обоснование;»;

3) пункты 1.1.1.1, 1.1.1.2, 1.3.2.3, 1.5.3, 2.1.3.3, 2.1.3.4, 2.2.4.3, 2.2.4.4, 2.2.5, 2.3.4.3, 2.3.4.4, 2.3.5, 2.4.3, 3.3 исключить;

4) ввести новый пункт 2.1.3.0 в следующей редакции:

«2.1.3.0. Тип силовой установки (двигатель внутреннего сгорания, электродвигатель, комбинированная установка (гибридное транспортное средство), иной тип);»;

5) ввести новый пункт 2.1.4.0 в следующей редакции:

«2.1.4.0. Количество осей;»;

6) ввести новый пункт 2.2.4.0 в следующей редакции:

«2.2.4.0. Тип силовой установки (двигатель внутреннего сгорания, электродвигатель, комбинированная установка (гибридное транспортное средство), иной тип);»;

7) ввести новый пункт 2.3.4.0 в следующей редакции:

«2.3.4.0. Тип силовой установки (двигатель внутреннего сгорания, электродвигатель, комбинированная установка (гибридное транспортное средство), иной тип);»;

8) пункт 3.1 изложить в следующей редакции:

«3.1. По отношению к категориям M_1 , M_2 , M_3 , N_1 , N_2 , N_3 , O_1 , O_2 , O_3 , O_4 ;»;

9) пункт 3.1.4 изложить в следующей редакции:

«3.1.4. Тип потребляемого топлива (бензин, дизельное топливо, СНГ, КПП, иное топливо);»;

96. В приложении № 12 к техническому регламенту:

1) в примечании после заголовка приложения:

а) исключить слова «или эквивалентных им Директив ЕС»;

б) дополнить абзацем в следующей редакции:

«В случае оформления одобрения типа транспортного средства, одобрения типа шасси, свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства, свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности, сертификата соответствия и декларации о соответствии и сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту в электронной

форме документы представляются в электронной форме посредством системы электронного документооборота, доступ к которой предоставляется администратором системы электронного документооборота.»;

2) в пункте 1.1.2:

а) абзац второй изложить в следующей редакции:

«В качестве доказательственных материалов в целях оценки соответствия типа транспортного средства (шасси) требованиям пунктов 11 – 15, 22¹ настоящего технического регламента и приложения № 7, представляется декларация о соответствии, принятая по любой схеме декларирования, предусмотренной приложением № 19 к настоящему техническому регламенту, оформленная с приложением, в котором приведено описание маркировки транспортного средства в объеме, достаточном для оформления одобрения типа транспортного средства.»;

б) после абзаца второго включить примечание в следующей редакции:

«Примечание:

Информация о приспособленности конструкции транспортного средства (шасси) к установке аппаратуры спутниковой навигации и/или тахографа в соответствии с требованиями пунктов 13 и 14 настоящего технического регламента соответственно отражается в эксплуатационной документации на транспортное средство (шасси).»;

в) абзац третий исключить;

3) пункт 1.1.2.1 изложить в следующей редакции:

«1.1.2.1. сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту, а в случае, предусмотренном пунктом 34 настоящего технического регламента – декларации о соответствии, принятые изготовителем в соответствии с пунктом 35 настоящего технического регламента;»;

4) в пункте 1.1.2.2:

а) абзац первый изложить в следующей редакции:

«выданные аккредитованной испытательной лабораторией протоколы сертификационных испытаний транспортного средства либо протоколы экспертизы предоставленных заявителем доказательственных материалов (протоколов

испытаний) в отношении отдельных требований по перечню приложения № 2 к настоящему техническому регламенту и (или) протокол идентификации и результатов испытаний комплектного транспортного средства.»;

б) абзац второй (текст «либо предусмотреть сокращенные названия») исключить;

в) абзац третий изложить в следующей редакции:

«Для целей настоящего подпункта признаются протоколы испытаний, выданные испытательными лабораториями, указанными в пункте 24 настоящего технического регламента, а также испытательными лабораториями, заявленными в качестве технических служб государствами - участниками Соглашения 1958 года;»;

5) в пункте 1.1.2.3 в абзаце третьем слова «сертификаты соответствия» заменить словами «сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту;

б) в пункте 1.1.2.6 абзац второй исключить;

7) после пункта 1.1.3, подпункта 3) пункта 2.1, подпункта 4) пункта 4.1 ввести примечание в следующей редакции:

«Примечание:

Сертификат СМК может быть выдан: аккредитованным органом по сертификации систем менеджмента государства-члена Евразийского экономического союза или страны-участницы Соглашения 1958 года; аккредитованным членом Международного форума по аккредитации IAF; аккредитованным членом Международной целевой группы автомобильной промышленности IATF; аккредитованным членом Европейской сети по оценке и сертификации систем качества IQNet. Допускается предоставлять копию такого сертификата.»

8) пункт 1.2 изложить в следующей редакции:

«1.2. Заявитель, являющийся представителем изготовителя, представляет копию договора (соглашения) с изготовителем, в том числе иностранным изготовителем, предусматривающего осуществление действий от имени этого изготовителя при оценке соответствия и выпуске в обращение продукции на

территории Евразийского экономического союза, а также ответственность за несоответствие продукции требованиям настоящего технического регламента.»;

9) в пункте 1.3:

а) в подпункте 5 после слов «технического регламента» дополнить предложением в следующей редакции: «Указанные документы, оформленные в электронной форме, не предоставляются.»;

б) подпункт 6 изложить в следующей редакции:

«6) в случае окончания срока действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), выданного на базовые транспортные средства (шасси) – подтверждение того, что базовые транспортные средства (шасси) были выпущены в обращение в период его действия, в частности, копии паспортов базовых транспортных средств (шасси).»;

10) в пункте 2.1 подпункт 2) изложить в следующей редакции:

«2) имеющиеся на дату подачи заявки доказательственные материалы, подтверждающие соответствие шасси требованиям технического регламента. При идентичности конструкции шасси и транспортных средств в качестве доказательственных материалов могут использоваться подтверждающие соответствие документы, выданные на комплектные транспортные средства, предусмотренные пунктом 1.1.2 настоящего приложения, а также действующее одобрение типа транспортного средства»;

11) в пункте 2.2 слово «письмо» заменить на слово «соглашение»;

12) заголовок пункта 3 изложить в следующей редакции:

«3. Проверка выполнения требований к единичным транспортным средствам перед их выпуском в обращение»;

13) в пункте 3.1 подпункт 1) изложить в следующей редакции:

«1) заявку на проведение технической экспертизы конструкции единичного транспортного средства по форме, установленной аккредитованной испытательной лабораторией, в которой должны быть указаны: наименование заявителя, сведения, необходимые для заключения с ним договора на проведение работ по проверке безопасности, название и условное обозначение транспортного средства,

идентификационный номер транспортного средства, название изготовителя транспортного средства;»;

14) в пункте 3.2:

а) абзац первый изложить в следующей редакции:

«3.2. В случае транспортного средства, изготовленного с использованием транспортного средства, соответствие которого требованиям технического регламента было ранее подтверждено, дополнительно предоставляется:»;

б) в подпункте 3) слово «держателем» заменить на слово «владельцем»;

в) дополнить подпунктом 5) в следующей редакции:

«5) письменное разрешение изготовителя либо его представителя, указанного в одобрении типа транспортного средства, на использование одобрения типа транспортного средства в качестве доказательственного материала.»;

15) в пункте 4.1 подпункт 9) исключить;

16) пункт 4.2 изложить в следующей редакции:

«Заявитель, не являющийся изготовителем продукции, для получения сертификата соответствия на серийно выпускаемую продукцию представляет также в орган по сертификации соглашение с изготовителем о предоставлении изготовителем полномочий заявителю на проведение оценки соответствия и о солидарной с изготовителем ответственности за обеспечение безопасности продукции в государствах – членах Евразийского экономического союза в соответствии с положениями настоящего технического регламента.»

17) пункт 4.3 изложить в редакции:

«Изготовитель транспортного средства (шасси) (представитель изготовителя) для получения сертификата соответствия на компоненты на основании результатов оценки соответствия транспортного средства (шасси) представляет в орган по сертификации:

1) заявку на проведение соответствующей процедуры сертификации по форме, установленной органом по сертификации, в которой должны быть указаны: наименование заявителя, сведения, необходимые для заключения с ним договора на проведение работ по сертификации;

2) перечень компонентов, поставляемых в качестве запасных частей;

3) перечень типов транспортных средств с указанием номеров одобрений типа транспортного средства (одобрений типа шасси), для которых будут поставляться компоненты;

4) перечень стран происхождения этих запасных частей на момент подачи заявки;

5) перечень логистических центров (центральных складов) запасных частей изготовителя транспортного средства (шасси), откуда осуществляется поставка компонентов;

6) копии одобрений типа транспортного средства (одобрений типа шасси) (орган по сертификации вправе запросить дополнительные доказательственные материалы, послужившие основанием для выдачи представленных одобрений типа транспортного средства (одобрений типа шасси));

7) документ (письмо изготовителя транспортного средства (шасси)), подтверждающий, что одни и те же компоненты транспортного средства поставляются в качестве запасных частей и в качестве комплектующих для сборки транспортного средства (шасси).»

18) пункт 4.4 изложить в редакции:

«Изготовитель транспортного средства (шасси) (представитель изготовителя) для регистрации декларации о соответствии на компоненты на основании результатов оценки соответствия транспортного средства (шасси) представляет в орган по сертификации документы, предусмотренные «Порядком регистрации, приостановления, возобновления и прекращения действия деклараций о соответствии продукции требованиям технических регламентов Евразийского экономического союза». В предоставляемой на регистрацию декларации в обязательном порядке указываются компоненты, на которые распространяется действие декларации о соответствии с кодами ТН ВЭД ЕАЭС, а также наименования (при наличии) и адреса логистических центров (центральных складов) запасных частей изготовителя транспортного средства (шасси), откуда осуществляется поставка компонентов.»

97. В приложениях 14 – 18 к техническому регламенту примечания дополнить абзацем в следующей редакции:

«В случае оформления документа в электронной форме эта форма заполняется посредством информационной системы, доступ к которой предоставляется администратором информационной системы.».

98. В приложениях 14 – 17 к техническому регламенту сведения об органе по сертификации (испытательной лаборатории) привести в следующей редакции:

«(полное и сокращенное наименование, место нахождения (адрес юридического лица), адрес осуществления деятельности (в случае если адреса различаются), регистрационный номер и дата регистрации аттестата аккредитации, номер телефона, адрес электронной почты)».

99. В приложении № 14 к техническому регламенту:

1) в форме одобрения типа транспортного средства

а) после строки «Базовое транспортное средство/шасси» вставить строку: «Изготовитель базового транспортного средства/шасси»;

б) после строки:

«Приложение № 4 Общий вид транспортного средства на ... страницах»

вставить строку:

«Приложение № 5 Результаты измерения массы выбросов углекислого газа, расхода топлива, расхода электроэнергии, запаса хода на электротяге в соответствии с Правилами ООН № 101 (только для транспортных средств категорий M₁ и N₁ при подтверждении соответствия указанным Правилам)»

2) в приложении № 1 формы одобрения типа транспортного средства:

а) после строки «Колесная формула/ведущие колеса (за исключением транспортных средств категории O)» добавить новую строку в следующей редакции: «Максимальная скорость, км/ч (для транспортных средств категорий M₁ и N₁ метод измерений по Правилам ООН № 68-00)»;

б) после строки «Масса транспортного средства в снаряженном состоянии, кг» добавить новую строку в следующей редакции: «Грузоподъемность, кг (для транспортных средств категорий N и O)»;

в) слова «описание гибридного транспортного средства» заменить словами «описание транспортного средства с комбинированной энергоустановкой»;

г) после строки «Двигатель внутреннего сгорания (марка, тип)» добавить новую строку в следующей редакции: «- обозначение на блоке цилиндров»;

д) слова «гибридных транспортных средств» заменить словами «транспортных средств с комбинированными энергоустановками»;

е) в строке «Шины» перед словом «индекс» вставить слово «минимальный»; перед словом «категория» вставить слово «минимальной»;

ж) Примечание по заполнению дополнить абзацем вторым в следующей редакции:

«Перечень оборудования может содержаться в отдельном приложении № 6. В этом случае сведения о приложении № 6 приводятся в форме одобрения типа транспортного средства после сведений о приложении № 5.»;

3) в приложении № 2 формы одобрения типа транспортного средства слова «скоростной категории» заменить словами «категории скорости»;

4) ввести форму приложения № 5 к одобрению типа транспортного средства в следующей редакции:

«Приложение № 5 к одобрению типа транспортного средства

Результаты измерения массы выбросов углекислого газа, расхода топлива,

расхода электроэнергии, запаса хода на электротяге

в соответствии с Правилами ООН № 101

1. Двигатель внутреннего сгорания и автомобиль с комбинированной энергоустановкой, заряжаемый с помощью бортового зарядного устройства

1.1. Масса выбросов углекислого газа

1.1.1. Городской цикл, г/км

1.1.2. Загородный цикл, г/км

1.1.3. Смешанный цикл, г/км

1.2. Расход топлива

Примечание:

Показатели приводятся отдельно для бензина и газообразного моторного топлива в случае транспортного средства, способного работать как на бензине, так и на газообразном моторном топливе.

1.2.1. Городской цикл, л/100 км

1.2.2. Загородный цикл, л/100 км

1.2.3. Смешанный цикл, л/100 км

Примечание:

В случае транспортных средств, работающих на природном газе, единица измерения в л/100 км заменяется на м³/км

2. Автомобиль с электрической энергоустановкой**2.1. Измерение расхода электроэнергии**

2.1.1. Расход электроэнергии, Вт·ч/км

2.1.2. Общее время несоблюдения допусков при проведении цикла, с

2.2. Измерение запаса хода

2.2.1. Запас хода на электротяге, км

2.2.2. Общее время несоблюдения допусков при проведении цикла, с

3. Автомобиль с комбинированной энергоустановкой, заряжаемый с помощью внешнего зарядного устройства (ВЗУ):

3.1. Общая выделенная масса выбросов углекислого газа (условие А, смешанный цикл), г/км

3.2. Общая выделенная масса выбросов углекислого газа (условие В, смешанный цикл), г/км

3.3. Масса выбросов углекислого газа (взвешенная, смешанный цикл), г/км

3.4. Расход топлива (условие А, смешанный цикл), л/100 км

3.5. Расход топлива (условие В, смешанный цикл), л/100 км

3.6. Расход топлива (взвешенный, смешанный цикл), л/100 км

Примечание:

В случае транспортных средств, работающих на природном газе, единица измерения в л/100 км заменяется на м³/км

3.7. Расход электроэнергии (условие А, смешанный цикл), Вт·ч/км

3.8. Расход электроэнергии (условие В, смешанный цикл), Вт·ч/км

3.9. Расход электроэнергии (взвешенный и смешанный цикл), Вт·ч/км

3.10. Запас хода с использованием внешнего зарядного устройства, км».

100. В приложении № 15 к техническому регламенту:

1) в форме одобрения типа шасси:

а) строку «Категория» изложить в следующей редакции: «Категория транспортного средства, для которого предназначено шасси»;

б) в строке «Вариант изготовления» заменить текст: «указать из перечисленных:» на текст «например:»;

2) в приложении № 1 формы одобрения типа шасси:

а) текст «Схема компоновки транспортного средства» заменить на текст «Схема компоновки шасси»:

б) в строке «расположение двигателя» добавить текст: «за исключением транспортных средств категории О»;

в) строку «Тип кузова/количество дверей (только для транспортных средств категорий М и О)» исключить;

г) слова «описание гибридного транспортного средства» заменить словами «описание транспортного средства с комбинированной энергоустановкой»;

д) после строки «Двигатель внутреннего сгорания (марка, тип)» добавить новую строку в следующей редакции: «- обозначение на блоке цилиндров»;

е) после строки «Технически допустимая максимальная масса, приходящаяся на каждую из осей транспортного средства, начиная с передней оси, кг» добавить новые строки в следующей редакции:

«Максимальная масса прицепа, кг

Технически допустимая максимальная масса автопоезда (только для транспортных средств категорий N), кг»;

ж) слова «гибридных транспортных средств» заменить словами «транспортных средств с комбинированными энергоустановками»;

и) в строке «Шины» перед словом «индекс» вставить слово «минимальный»; перед словом «категория» вставить слово «минимальной»;

3) в приложении № 2 формы одобрения типа шасси слова «скоростной категории» заменить словами «категории скорости»;

101. В приложении № 17 к техническому регламенту в форме свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства:

1) после строки «Масса транспортного средства в снаряженном состоянии, кг» добавить новую строку в следующей редакции: «Грузоподъемность, кг (для категорий N и O)»;

2) после строки «Технически допустимая максимальная масса транспортного средства, кг» добавить строку новую строку в следующей редакции: «Максимальная скорость, км/ч»;

3) слова «гибридного транспортного средства» заменить словами «транспортного средства с комбинированной энергоустановкой».

102. В приложении № 18 к техническому регламенту в таблице с данными о транспортном средстве слова «документ, идентифицирующий транспортное средство» заменить словами «паспорт транспортного средства».

103. Приложение № 19 к техническому регламенту изложить в следующей редакции:

«Приложение № 19

Схемы подтверждения соответствия требованиям технического регламента

«О безопасности колесных транспортных средств» и рекомендации по их выбору

1. Подтверждение соответствия осуществляется в формах обязательной сертификации или декларирования соответствия с применением типовых схем оценки соответствия, утвержденных Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 18 апреля 2018 г. № 44 (далее «типовые схемы»), с учетом положений настоящего приложения.

2. В настоящем техническом регламенте применяются типовые схемы сертификации 1с, 2с, 3с. Кроме того, применяются схемы сертификации 10с, 11с, 12с, и 13с, описание которых приводится в настоящем приложении.

3. Схема 10с применяется для серийно выпускаемой продукции, когда орган по сертификации не располагает в достаточной степени достоверной информацией о возможности изготовителя в течение срока действия сертификата соответствия

обеспечить постоянство выпуска продукции с уровнем показателей, подтвержденных при испытаниях. При применении указанной схемы сертификат соответствия выдается на один год.

Схема 10с представляет собой модифицированную схему 1с, в которой отсутствует проведение периодической оценки сертифицированной продукции в течение срока действия сертификата соответствия продукции.

4. Схема 11с применяется для серийно выпускаемой продукции, реальный объем выборки которой позволяет органу по сертификации в течение срока действия сертификата соответствия проводить объективную периодическую оценку сертифицированной продукции в течение срока действия сертификата соответствия продукции.

Схема 11с представляет собой модифицированную схему 1с, в которой отсутствует проведение анализа состояния производства.

5. Схема 12с применяется для серийно выпускаемой продукции, соответствие которой требованиям настоящего технического регламента подтверждено сообщением об официальном утверждении типа конструкции по Правилам ООН. Аккредитованный орган по сертификации продукции выдает сертификат соответствия на основании сообщения об официальном утверждении типа конструкции по Правилам ООН, выданном Административным органом государства-участника Соглашения 1958 года.

Схема 12с включает следующие процедуры:

Заявитель подает в орган по сертификации заявку с приложением документов, предусмотренных подпунктом "а" пункта 14 типовых схем, и копии сообщения об официальном утверждении типа конструкции компонента по Правилам ООН.

Орган по сертификации рассматривает и анализирует заявку и прилагаемые документы, принимает решение о проведении сертификации и в письменном виде информирует заявителя о своем решении в соответствии с разделом V типовых схем.

Заявитель заключает с органом по сертификации договор на проведение сертификации (в случае отсутствия договора, заключенного ранее).

При наличии сомнений в отношении содержания сообщения об официальном утверждении типа конструкции компонента по Правилам ООН орган по сертификации направляет запрос о подтверждении его подлинности в компетентный административный орган государства-члена Евразийского экономического союза в Женевском Соглашении 1958 г. Срок рассмотрения запроса и получения ответа не должен превышать 30 дней.

Иные проверки продукции и анализ состояния производства не проводятся.

При положительных результатах анализа представленных заявителем документов орган по сертификации принимает решение о выдаче сертификата соответствия продукции, оформляет сертификат соответствия продукции и выдает его заявителю в соответствии с разделом XI типовых схем.

Орган по сертификации вносит сведения о выданном сертификате соответствия продукции в единый реестр выданных сертификатов соответствия и зарегистрированных деклараций о соответствии согласно разделу XVI типовых схем.

Орган по сертификации и заявитель осуществляют формирование и хранение комплекта доказательственных материалов, подтверждающих соответствие продукции требованиям технического регламента, в соответствии с разделом XVII типовых схем.

В случае если срок действия сертификата соответствия продукции заканчивается, процедуры, предусмотренные схемой 12с, повторяются.

6. Схема 13с применяется для серийно выпускаемых компонентов, поставляемых в качестве сменных (запасных) частей для послепродажного обслуживания транспортных средств. В соответствии с пунктом 97 настоящего технического регламента аккредитованный орган по сертификации выдает изготовителю (представителю изготовителя) транспортных средств сертификат соответствия на компоненты, поставляемые в качестве сменных (запасных) частей для послепродажного обслуживания транспортных средств, на основании положительных результатов одобрения типа транспортного средства (шасси).

Схема 13с включает следующие процедуры:

Заявитель подает в орган по сертификации заявку с приложением документов, предусмотренных подпунктом "а" пункта 14 типовых схем, копий одобрений типа транспортного средства (одобрений типа шасси) и письма изготовителя транспортного средства (шасси), подтверждающего, что одни и те же компоненты, поставляются на сборочное производство транспортных средств (шасси), на которые были оформлены одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), и для послепродажного обслуживания этих же транспортных средств (шасси) в период их эксплуатации, а также то, что изготовитель компонентов, поставленных в качестве сменных (запасных) частей, является поставщиком комплектующих для сборочного производства транспортных средств (шасси). В качестве сведений о продукции, обеспечивающих ее идентификацию, достаточно указания марок и типов (моделей) транспортных средств (шасси), для которых предназначены компоненты, а также наименований и адресов логистических центров (центральных складов) запасных частей изготовителя транспортного средства (шасси), с которых осуществляется поставка компонентов.

Орган по сертификации рассматривает и анализирует заявку и прилагаемые документы, принимает решение о проведении сертификации и в письменном виде информирует заявителя о своем решении в соответствии с разделом V типовых схем.

Заявитель заключает с органом по сертификации договор на проведение сертификации (в случае отсутствия договора, заключенного ранее).

Проверка продукции и анализ состояния производства не проводятся.

При положительных результатах анализа представленных заявителем документов орган по сертификации принимает решение о выдаче сертификата соответствия продукции, оформляет сертификат соответствия продукции и выдает его заявителю в соответствии с разделом XI типовых схем.

Орган по сертификации вносит сведения о выданном сертификате соответствия продукции в единый реестр выданных сертификатов соответствия и зарегистрированных деклараций о соответствии согласно разделу XVI типовых схем.

Орган по сертификации и заявитель осуществляют формирование и хранение комплекта доказательственных материалов, подтверждающих соответствие продукции требованиям технического регламента, в соответствии с разделом XVII типовых схем.

В случае если срок действия сертификата соответствия продукции заканчивается, процедуры, предусмотренные схемой 13с, повторяются.

7. В настоящем техническом регламенте применяются типовые схемы декларирования соответствия 1д, 2д, 3д, 4д, 6д. Кроме того, применяется схема декларирования соответствия 7д, описание которой приводится в настоящем приложении.

8. Схема 7д применяется для серийно выпускаемой продукции, когда изготовитель способен самостоятельно обеспечить проведение достоверных испытаний типового образца.

9. Схема 7д представляет собой модифицированную схему 6д, в которой не принимает участия аккредитованная испытательная лаборатория.».

104. Дополнить технический регламент новым приложением № 20 в следующей редакции:

«Приложение № 20

Перечень материалов и компонентов, не подпадающих под действие пункта 22¹ настоящего технического регламента

Материалы и компоненты	Подлежат маркировке или идентификации каким-либо иным способом согласно пункту 22 ¹ настоящего технического регламента
Свинец в составе сплава	
1. Сталь, подвергающая механической обработке, и гальванизированная сталь с содержанием до 0,35% свинца по массе	
2.1. Алюминий, подвергающийся механической обработке, с содержанием до 2% свинца по массе	

Материалы и компоненты	Подлежат маркировке или идентификации каким-либо иным способом согласно пункту 22 ¹ настоящего технического регламента
2.2. Алюминий, используемый в производстве компонентов колесных транспортных средств (в том числе, в виде запасных частей), с содержанием до 1,5% свинца по массе	
3. Сплав меди с содержанием до 4% свинца по массе	
4. Корпуса и втулки подшипников	
Свинец и соединения свинца в компонентах	
5. Аккумуляторы	X
6. Вибродемпферы	X
7.1. Вулканизирующие материалы для тормозных и топливных шлангов и шлангов для воздуха, эластомеров с металлическим наполнителем (применяемых в конструкции транспортного средства) и опорах двигателя с содержанием до 0,5% свинца по массе	
7.2. Связывающий компонент для эластомеров, применяемых в конструкции трансмиссии с содержанием до 0,5% свинца по массе	
8.1. Припой, используемый для присоединения электрических и электронных компонентов на электронных печатных платах, припой на контактах, электронных печатных платах и стекле	X
8.2. Свинец в контактах электролитических алюминиевых конденсаторов	X
8.3. Свинец в припое, используемом в конструкции датчиков расхода воздуха	X
8.4. Свинец в припоях с высокой температурой плавления (с содержанием свинца более 85% по массе)	X
8.5. Свинец в легкосоединяемых контактах (без использования припоя)	X
8.6. Свинец в припое, используемом при изготовлении интегральных микросхем	X
8.7. Свинец в припое, используемом для присоединения систем охлаждения к элементам силовой электроники с площадью микросхем не менее 1 см ² и номинальной плотностью тока не менее 1 А/мм ² площади микросхемы	X

Материалы и компоненты	Подлежат маркировке или идентификации каким-либо иным способом согласно пункту 22 ¹ настоящего технического регламента
8.8. Свинец в припое, используемом в остеклении транспортного средства	X
9. Седла клапанов	
10. Электрические компоненты, которые содержат свинец в составе композиционных материалов на основе стекла и керамики, за исключением стекла, используемого при производстве ламп и глазури при производстве свечей зажигания	X
11. Пиропатроны	
12. Вещества-стабилизаторы в защитных красках	
Шестивалентный хром	
13. Антикоррозийные покрытия, включая антикоррозионное покрытие на крепежных изделиях в контрактной ходовой части	
14. Адсорбционные холодильники в автомобилях-домах	
Ртуть	
15.1. Газоразрядные лампы для головных фар	X
15.2 Люминесцентные лампы, используемые в приборной панели	
Кадмий	
16. Аккумуляторы для электромобилей	

Примечания:

1. Допускается максимальное значение концентрации свинца, шестивалентного хрома или ртути до 0,1 массового процента, определяемое на каждый однородный материал, а для кадмия – до 0,01 массового процента на каждый однородный материал.

2. Компоненты, используемые в качестве запасных частей для послепродажного обслуживания транспортных средств, прошедшие оценку соответствия до вступления в силу настоящего приложения, не подпадают под положения пункта 22¹ настоящего технического регламента.

105. Дополнить технический регламент новым приложением № 21 в следующей редакции:

«Приложение № 21

Перечень компонентов колесных транспортных средств,
повторное использование которых не допускается

1. Подушки безопасности (если подушка вмонтирована в рулевое колесо, само рулевое колесо), включая собственно подушки, пиротехнические исполнительные механизмы, блоки электронного управления и датчики.
2. Автоматические или неавтоматические ремни безопасности в сборе, включая тканную ленту, пряжки, натяжители, пиротехнические исполнительные механизмы.
3. Сидения (только в случаях, когда крепление ремней и/или подушки безопасности встроены в сидения).
4. Системы рулевого управления, включая исполнительные механизмы, блоки электронного управления и датчики.
5. Тормозные системы, включая исполнительные механизмы, блоки электронного управления и датчики.
6. Имобилизаторы, включая повторители и блоки электронного управления.
7. Каталитические нейтрализаторы и сажевые фильтры.
8. Глушители системы выпуска.
9. Оборудование для питания двигателя газообразным топливом:
 - а) сжиженным нефтяным газом (СНГ): баллон; вспомогательное оборудование баллона;испаритель/регулятор давления; запорный клапан; газонагнетатель, инжектор или газосмеситель; газовый дозатор с газонагнетателем или без него; заправочный блок; обратный клапан; предохранительный клапан газопровода; фильтр; датчик давления или температуры; топливный насос; электронный блок управления; топливопровод; ограничитель давления; газопроводы и их соединительные муфты;
 - б) компримированным природным газом (КПГ), сжиженным природным газом (СПГ): резервуар (баллон или бак); вспомогательное оборудование резервуара; регулятор давления; автоматический клапан; ручной вентиль; газоснабжающее устройство; регулятор подачи газа; топливопроводы; заправочный блок или узел; обратный клапан, контрольный клапан; первичный и вторичный предохранительный клапан (разгрузочный клапан); предохранительное устройство сброса давления;

фильтр; датчик/указатель давления или температуры; ограничительный клапан; рабочий клапан; электронный блок управления; газонепроницаемый кожух; фитинг; вентиляционный шланг; предохранительный ограничитель давления (ПОД); топливная рампа; теплообменник/испаритель; сигнализатор природного газа; топливный насос (для СПГ);

10. Компоненты систем хранения сжатого водорода для транспортных средств, работающих на водороде: резервуар, предохранительное устройство для сброса давления, запорный клапан, контрольный клапан.».

106. Дополнить указанный технический регламент новым приложением № 22 в следующей редакции:

«Приложение № 22

Порядок оформления сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту

1. Настоящий порядок применяется в рамках процедуры одобрения типа серийно выпускаемых транспортных средств (шасси) для оценки соответствия отдельным требованиям приложений № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту и при оценке соответствия единичных транспортных средств требованиям приложения № 6 к настоящему техническому регламенту для оформления сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси).

2. При оформлении сообщения об официальном утверждении типа выполняется следующая последовательность действий:

а) Заявитель подает в орган по сертификации заявку на получение сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) в отношении отдельных требований по перечню приложения № 2 или приложения № 6 к настоящему техническому регламенту.

б) Орган по сертификации рассматривает и анализирует заявку и прилагаемые документы, принимает решение о проведении оценки соответствия и в письменном виде информирует заявителя о своем решении.

в) Заявитель заключает с органом по сертификации договор на оформление сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) (в случае отсутствия договора, заключенного ранее).

г) Заявитель подает в аккредитованную испытательную лабораторию заявку с приложением решения органа по сертификации и технического описания в отношении каждого элемента или свойства транспортного средства (шасси), подлежащего проверке в аккредитованной испытательной лаборатории. Техническое описание составляется заявителем в соответствии с требованиями стандартов, включенных в Перечень стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения требований технического регламента Евразийского экономического союза «О безопасности колесных транспортных средств» и осуществления оценки (подтверждения) соответствия продукции.

д) Заявитель заключает с аккредитованной испытательной лабораторией договор на проведение исследований (испытаний) и измерений и (или) экспертизы (в случае отсутствия договора, заключенного ранее).

е) Заявитель подготавливает типовой образец (типовые образцы) транспортных средств (шасси) из модификаций, согласованных с аккредитованной испытательной лабораторией, и предоставляет его (их) в аккредитованную испытательную лабораторию.

ж) Аккредитованная испытательная лаборатория проводит действия в соответствии с пунктом 31 настоящего технического регламента.

и) Аккредитованная испытательная лаборатория оформляет протокол идентификации и испытаний типового образца (типовых образцов) транспортного средства (шасси) и (или) протокол экспертизы и передает его (их) в орган по сертификации.

к) Орган по сертификации проводит анализ условий производства на основании доказательственных материалов, указанных в абзацах третьем, четвертом, пятом или шестом пункта 33 настоящего технического регламента без проверки условий

производства. При оценке соответствия единичного транспортного средства анализ условий производства не проводится.

л) Орган по сертификации проводит обобщение результатов анализа представленных заявителем документов, результатов исследований (испытаний) и измерений и (или) экспертизы типового образца (типовых образцов) транспортных средств (шасси) и результатов анализа условий производства.

м) При положительных результатах анализа представленных заявителем документов, результатов исследований (испытаний) и измерений и (или) экспертизы типового образца (типовых образцов) транспортных средств (шасси) и результатов анализа условий производства орган по сертификации принимает решение об оформлении сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) и оформляет сообщение об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси);

н) Орган по сертификации представляет сообщение об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) для рассмотрения и утверждения уполномоченным органом государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза.

п) Уполномоченный орган государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза проверяет правильность и обоснованность оформления сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) собственными силами или с привлечением компетентной организации, выполняющей функции технического секретариата.

В случае выявления нарушений уполномоченный орган государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза возвращает сообщение об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) в орган по сертификации.

р) Уполномоченный орган государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза утверждает и регистрирует сообщение об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси).

с) Уполномоченный орган государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза направляет утвержденное и зарегистрированное сообщение об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) в орган по сертификации.

т) Орган по сертификации выдает заявителю утвержденное и зарегистрированное сообщение об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси).

у) Орган по сертификации передает сведения о выданном сообщении об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) в уполномоченный орган государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза.

ф) Орган по сертификации и заявитель осуществляют формирование и хранение комплекта доказательственных материалов, подтверждающих соответствие продукции требованиям настоящего технического регламента.

3. Распространение сообщения об официальном утверждении типа проводится в соответствии с пунктами 59 и 60 настоящего технического регламента. При оформлении распространения сообщения об официальном утверждении типа выполняются действия в соответствии с пунктом 2 настоящего приложения, при этом, пункты г), д), е), ж), и), к) выполняются при принятии соответствующего решения органом по сертификации.

4. Исправление сообщения об официальном утверждении типа проводится в соответствии с пунктом 61 настоящего технического регламента. При оформлении исправления сообщения об официальном утверждении типа выполняются действия в соответствии с пунктом 2 настоящего приложения, при этом, пункты а), б), в) выполняются, если исправления в сообщение об официальном утверждении типа вносятся по инициативе заявителя, пункты г), д), е), ж), и), к), л) не выполняются.

5. Продление сообщения об официальном утверждении типа проводится в соответствии с пунктами 62 - 65 настоящего технического регламента на срок, не превышающий 4 лет. При оформлении продления сообщения об официальном утверждении типа выполняются действия в соответствии с пунктом 2 настоящего

приложения, при этом, пункты г), д), е), ж), и), к) выполняются при принятии соответствующего решения органом по сертификации.».

107. Дополнить указанный технический регламент новым приложением № 23 в следующей редакции:

«Приложение № 23

Форма сообщения об официальном утверждении типа
транспортного средства (шасси)

Евразийский экономический союз

СООБЩЕНИЕ ОБ ОФИЦИАЛЬНОМ УТВЕРЖДЕНИИ ТИПА
ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА / ШАССИ
(здесь и далее ненужное удалить)

В ОТНОШЕНИИ _____
(наименование элемента или свойства объекта технического регулирования по перечню приложения № 2 или приложения № 6, номер позиции в перечне приложения № 2 или номер пункта в приложении № 6 к настоящему техническому регламенту)

_____ (учетный номер бланка)

№ _____

Срок действия с _____ по _____

ОРГАН ПО СЕРТИФИКАЦИИ: _____
(полное и сокращенное наименование, адрес, номер, окончание срока действия
аттестата аккредитации)

ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА / ШАССИ

МАРКА	
КОММЕРЧЕСКОЕ НАИМЕНОВАНИЕ	
ТИП	
БАЗОВОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО / ШАССИ	только при использовании базового транспортного средства / шасси другого изготовителя
МОДИФИКАЦИИ	

ВАРИАНТ ИЗГОТОВЛЕНИЯ ШАССИ (указать из перечисленных: шасси с кабиной и двигателем, автобусное шасси без кузова для автобусов рамной конструкции, автобусное шасси без кузова для автобусов каркасной конструкции, грузовое шасси без кабины для изготовления транспортных средств со специальной кабиной, грузовое шасси с частично собранной кабиной (без задней стенки), шасси с передней частью кабины для изготовления автомобилей-домов, передняя часть шасси без кабины для изготовления автомобилей-домов, шасси прицепа)	только для шасси
КАТЕГОРИЯ	
ЗАЯВИТЕЛЬ И ЕГО АДРЕС	
ИЗГОТОВИТЕЛЬ И ЕГО АДРЕС	
ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ИЗГОТОВИТЕЛЯ И ЕГО АДРЕС	
СБОРОЧНЫЙ ЗАВОД И ЕГО АДРЕС	
ПОСТАВЩИК СБОРОЧНЫХ КОМПЛЕКТОВ И ЕГО АДРЕС	только при применении процедуры, предусмотренной пунктом 36 технического регламента

соответствуют требованиям _____
 (номер позиции в перечне приложения № 2 или номер пункта в приложении № 6 к настоящему техническому регламенту, в скобках указать номер Правил ООН и Глобальных технических правил ООН)

В ОТНОШЕНИИ _____
 (наименование элемента или свойства объекта технического регулирования по перечню приложения № 2 или приложения № 6 к настоящему техническому регламенту)

установленным в техническом регламенте Евразийского экономического союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011).

Данное СООБЩЕНИЕ распространяется на серийно выпускаемую продукцию / партию транспортных средств (шасси) в количестве _____ единиц с идентификационными номерами (VIN) с _____ по _____

Данное СООБЩЕНИЕ без приложений не действительно.

Приложение № 1. Техническое описание транспортного средства

Приложение № 2. Описание маркировки транспортного средства

Приложение № 3. Общий вид транспортного средства на ____ страницах

Приложение № 4. Протокол испытаний

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ _____
(Указывается при наличии)

Руководитель органа по сертификации

_____	_____
подпись	инициалы, фамилия

Дата оформления « »

СООБЩЕНИЕ ОБ ОФИЦИАЛЬНОМ УТВЕРЖДЕНИИ ТИПА ТРАНСПОРТНОГО
СРЕДСТВА / ШАССИ УТВЕРЖДЕНО.

Внесена записъ в реестр за № _____ от _____

Руководитель (заместитель руководителя) (наименование уполномоченного органа государственного управления)	<hr/> подпись	<hr/> инициалы, фамилия
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------	-------------------------

108. Дополнить указанный технический регламент новым приложением № 24 в следующей редакции:

«Приложение № 24

Декларирование безопасности транспортных средств,
имеющих системы автоматизированного управления

1. Общие положения

1.1. Настоящее приложение устанавливает требования к содержанию декларации о безопасности транспортного средства, имеющего систему автоматизированного управления, которая является декларацией о соответствии требованиям настоящего приложения (далее – декларация).

1.2. Декларация принимается изготовителем системы автоматизированного управления или изготовителем транспортного средства, имеющего систему автоматизированного управления.

1.3. Декларирование основывается на собственных доказательствах изготовителя системы автоматизированного управления и (или) изготовителя транспортного средства, имеющего систему автоматизированного управления.

1.4. Декларация регистрируется аккредитованным органом по сертификации.

1.5. Декларация является основанием для допуска транспортного средства, имеющего систему автоматизированного управления, к участию в дорожном движении в целях проведения эксплуатационных испытаний на территориях, установленных органами государственного управления государств-членов Евразийского экономического союза.

1.6. Органы государственного управления государств-членов Евразийского экономического союза устанавливают территорию, на которой разрешено проведение эксплуатационных испытаний транспортного средства, имеющего систему автоматизированного управления, и срок действия такого разрешения.

2. Определения

В настоящем приложении применяются термины, которые означают следующее:

«водитель» - лицо, находящееся в транспортном средстве, и осуществляющее физические управляющие воздействия на органы управления транспортного средства;

«задача управления» - совокупность оперативных и тактических функций, необходимых для обеспечения передвижения транспортного средства. Выполнение задачи управления подразумевает осуществление следующих действий:

- управление траекторией движения транспортного средства посредством рулевого управления;

- управление скоростью транспортного средства посредством управления подачей топлива или тормозной системой;

- осуществление мониторинга окружающей обстановки (объектов инфраструктуры и участников дорожного движения);
- реагирование на окружающие объекты и события;
- планирование управляющих воздействий;
- повышение видимости и предсказуемости для других участников движения своих действий посредством использования средств сигнализации.

«комплексная электронная система» - система, которая способна корректировать осуществляемые функции управления функциями более высокого уровня.

«оператор в транспортном средстве» - лицо, находящееся в транспортном средстве, и осуществляющее мониторинг действия системы автоматизированного управления, способное, при необходимости, принять управление транспортным средством на себя;

«рабочие условия» - географические условия, время суток, а также дорожно-транспортные, инфраструктурные, погодные и другие условия, для работы в которых конкретно предназначена система автоматизированного управления.

«система автоматизированного управления» - программно-аппаратные средства, осуществляющие управление транспортным средством без физического воздействия со стороны водителя или удаленного оператора;

«транспортное средство с высокой автоматизацией управления» - транспортное средство, имеющее систему автоматизированного управления, которая позволяет выполнять задачу управления в конструктивно установленных рабочих условиях;

«транспортное средство с полной автоматизацией управления» - транспортное средство, имеющее систему автоматизированного управления, которая позволяет выполнять задачу управления постоянно при любых рабочих условиях;

«удаленный оператор» - лицо, находящееся вне транспортного средства, которое может удаленно осуществлять управление транспортным средством;

3. Содержание декларации

Изготовитель системы автоматизированного управления или изготовитель транспортного средства, имеющего систему автоматизированного управления,

декларирует, что транспортное средство с высокой или полной автоматизацией управления является безопасным для участия в дорожном движении, поскольку оно:

- 1) обеспечивает в приоритетном порядке безопасность дорожного движения;
- 2) осуществляет контроль дорожно-транспортной обстановки и безопасно взаимодействует с другими участниками дорожного движения и объектами дорожно-транспортной инфраструктуры;
- 3) стремится безопасным образом реагировать на ошибки, допускаемые другими участниками дорожного движения, в целях сведения до минимума потенциальных последствий таких ошибок;
- 4) соблюдает действующие правила дорожного движения, в особенности те, которые касаются:
 - а) безопасного взаимодействия с другими участниками дорожного движения,
 - б) соблюдения указаний лиц, осуществляющих регулирование дорожного движения,
 - в) поддержания условий беспрепятственного и безопасного движения потока транспортных средств;
- 5) действует только в пределах их установленных рабочих условий;
- 6) в состоянии создавать условия, которые обеспечивают максимальный уровень безопасности дорожного движения в случае сбоя в работе системы автоматизированного управления или иной системы транспортного средства;
- 7) реагирует на непредвиденные ситуации таким образом, чтобы свести до минимума опасность для пользователей данного транспортного средства или других участников дорожного движения;
- 8) обменивается информацией с их пользователями и другими участниками дорожного движения четким, действенным и последовательным образом посредством предоставления им достаточных данных, касающихся их состояния и намерения;
- 9) четко и эффективно выдает соответствующее уведомление в том случае, когда транспортное средство выходит за пределы установленных рабочих условий;

10) имеет возможность для проверки функционирования системы автоматизированного управления в настоящем или прошлом;

11) имеет возможность их деактивации безопасным способом.

4. Доказательственные материалы, прилагаемые к декларации

4.1. Должна быть четко сформулирована задача управления в соответствии с определением, приведенным в пункте 2 настоящего приложения.

4.2. Должно быть приведено описание алгоритмов, используемых для выполнения задачи управления.

4.3. Должны быть описаны конкретные действия, выполняемые системой автоматизированного управления в целях выполнения подпунктов 1)-11) пункта 3 настоящего приложения, в том числе: какие факторы влияют на поддержание скорости движения, как ведется мониторинг окружающей обстановки, на каком расстоянии производится обнаружение окружающих объектов, как интегрированы система обнаружения объектов и система управления скоростью транспортного средства.

Должно быть подтверждено, по меньшей мере, выполнение требований, содержащихся в таблице, приведенной ниже.

Таблица

Элемент или свойство	Содержание требований
Эффективность тормозных систем	<p>Эффективность тормозных систем должна проверяться без учета управляющего воздействия со стороны водителя на тормозную педаль.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Выполнение функций рабочей, резервной и стояночной тормозной системы без управляющего воздействия со стороны водителя (Приложение 4 к Правилам ООН № 13, в т.ч. Добавление). 2. Эффективность АБС, в том числе на скользкой дороге и неодинаковым коэффициентом сцепления по бортам транспортного средства (Приложение 13 к Правилам ООН № 13).
Измерение скорости транспортного средства	Должно быть подтверждено корректное определение скорости транспортного средства.

Элемент или свойство	Содержание требований
Обеспечение безопасного движения транспортного средства	<ol style="list-style-type: none"> 1. Обеспечение движения по выделенной полосе без отклонений. 2. Обеспечение остановок в местах, предусмотренных маршрутом движения или по требованию пассажиров. 3. Обеспечение возможности движения только при закрытых дверях и наличии ремней безопасности на пассажирах. 4. Обеспечение звуковых сообщений для пассажиров о приближении к остановке и начале движения после остановки. 5. Обеспечение для пассажиров возможности аварийной остановки автономного транспортного средства («стоп-кран») (маневр минимального риска – Правила ООН № 79-02). 6. Обеспечение голосовой связи между пассажирским салоном и диспетчером движения автономных транспортных средств. 7. Обеспечение снижения скорости перед прохождением поворотов, с тем чтобы реализуемые боковые ускорения при прохождении поворотов обеспечивали комфорт пассажиров. 8. Обеспечение комфорта пассажиров при штатном разгоне и замедлении транспортного средства. 9. Обеспечение звукового оповещения пассажиров при экстренном торможении (Правила ООН № 131-01). 10. Обеспечение обнаружения и объезда неподвижных и движущихся препятствий, в том числе в сумерках и в темное время суток. Обеспечение автоматического экстренного торможения в случае невозможности объезда (Правила ООН № 131-01). 11. Обеспечение обнаружения пешехода (взрослого и ребенка), пересекающего траекторию движения транспортного средства перпендикулярно и под определенными углами атаки, в том числе в сумерках и в темное время суток, а также при маневрировании задним ходом. Обеспечение автоматического экстренного торможения в случае ожидаемого наезда. 12. Обеспечение самодиагностики неисправностей в соответствии с установленным перечнем, например, разряд аккумуляторных батарей, прокол колеса и т.п. с передачей информации удаленному оператору и с обеспечением безопасной остановки транспортного средства и высадки пассажиров (маневр минимального риска – Правила ООН № 79-02).

4.4. Должно быть приведено описание элементов системы автоматизированного управления, обеспечивающих ее пространственную осведомленность.

Примечание:

Для управления автомобилем требуется осуществлять физическое воздействие на рулевой привод, тормозные механизмы и механизмы управления подачей топлива (поперечное и продольное управление транспортным средством). Для осуществления управляющих воздействий требуется, чтобы система автоматизированного управления обладала пространственной осведомленностью, для чего она должна вести мониторинг окружающей обстановки и прогнозировать изменения в критической области вокруг транспортного средства, на основании которых принимать необходимые тактические решения о дальнейших управляющих воздействиях для обеспечения безопасного движения транспортного средства в установленных рабочих условиях, определяемых конструкцией системы автоматизированного управления.

4.5. Для транспортного средства с высокой автоматизацией управления должны быть установлены конкретные рабочие условия, при которых система автоматизированного управления может быть активирована и может работать. Эти условия должны определяться как можно более точно с помощью поддающихся количественной оценке характеристик. Должно быть подтверждено, что система автоматизированного управления не активируется, если эти условия не выполняются.

Примечание:

Эти условия могут включать: скорость транспортного средства, тип дороги (загородное шоссе, городская улица, проселочная дорога), определенное состояние дорожного покрытия, определенные погодные условия, время суток (светлое, темное, сумерки), состояние транспортного потока и др.

4.6. Для транспортного средства с высокой автоматизацией управления должны быть предусмотрены и описаны меры проверки соблюдения рабочих условий при действии системы автоматизированного управления, охватывая, в том числе, ее действие при достижении пределов выполнения задачи управления.

4.7. Для транспортного средства с высокой автоматизацией управления должна быть предусмотрена и описана логичная и интуитивно понятная процедура,

позволяющая водителю инициировать и осуществить перевод управления автомобилем на себя.

4.8. Для транспортного средства с высокой автоматизацией управления должна быть предусмотрена и описана логичная и интуитивно понятная процедура передачи управления от системы автоматизированного управления водителю, позволяющая ему полностью принять управление и содержащая меры предосторожности, исключая управляющие воздействия водителя, который не был готов к передаче ему управления.

Процедура передачи управления должна включать следующие случаи:

- запланированную передачу управления, например: географическую точку маршрута, достижение границ рабочих условий выполнения задачи управления системой автоматизированного управления и т.п.;

- незапланированную передачу управления при возникновении неисправности или нарушений работы системы автоматизированного управления, например, при временной невозможности мониторинга окружающей обстановки из-за загрязнения видеокамеры;

- аварийную передачу управления, например, при перекрытии полосы движения вследствие ремонта дороги (если такое перекрытие не было предусмотрено алгоритмом задачи управления), прекращении разметки полосы движения и т.п.

Должен быть описан порядок оповещения водителя посредством акустического, визуального или тактильного сигнала, который должен быть выполнен системой автоматизированного управления перед передачей управления водителю.

Примечания:

1) Требования к передаче управления должны быть совместимы с поведением человека, включая физическую и когнитивную готовность.

2) Время оповещения о передаче управления и непосредственно передачи устанавливается с учетом согласованных принципов человеко-машинного интерфейса, с тем, чтобы водитель понял сигнал и ситуацию, о которой его информируют, принял соответствующее решение и осуществил его.

4.9. Должно быть описано, как осуществляется информирование водителя (оператора в транспортном средстве, удаленного оператора) со стороны системы автоматизированного управления (человеко-машинный интерфейс) и приведено. Должно быть описано содержание информации о действии системы автоматизированного управления, которой должен обладать водитель (оператор в транспортном средстве, удаленный оператор) в любое время, когда система выполняет задачу управления.

Должно быть подтверждено, что система автоматизированного управления обеспечивает возможность водителю в любое время принять управление на себя, как по собственной инициативе, так и в ответ на требование системы автоматизированного управления о передаче управления водителю, и должны быть описаны соответствующие протоколы.

4.10. Для транспортного средства с высокой автоматизацией управления должно быть предусмотрено и описано осуществление мониторинга состояния (доступности) водителя с учетом принципов человеко-машинного интерфейса для обеспечения своевременного физического и когнитивного возврата водителя к управлению автомобилем.

Должно быть подтверждено, что если водитель не возвращается на рабочее место или продолжает оставаться неактивным по истечении максимальной продолжительности времени подачи системой определенного сигнала, то выполняется маневр минимального риска.

Примечания:

- 1) Мониторинг состояния водителя включает в себя два аспекта: доступность (присутствие) водителя на рабочем месте и готовность его к управлению (внимательность).
- 2) Мониторинг состояния водителя проводится с тем, чтобы обеспечить передачу ему управления при достижении системой автоматизированного управления пределов выполнения задачи управления.

4.11. Для транспортного средства с высокой автоматизацией управления должно быть описано выполнение маневра (маневров) минимального риска.

Примечания:

1) Маневр минимального риска — это последовательность управляющих воздействий, выполняемых системой автоматизированного управления, если водитель не принял управление на себя после требования системы о передаче ему управления. Система автоматизированного управления должна определять, принял ли водитель управление на себя, и, если нет, то немедленно начинать маневр минимального риска.

2) Маневр минимального риска направлен на минимизацию риска совершения дорожно-транспортного происшествия и его последствий для пассажиров транспортного средства и других участников дорожного движения в рабочих условиях выполнения системой автоматизированного управления задачи управления. Эти рабочие условия могут потребовать применения нескольких видов маневров минимального риска.

3) Описание должно четко определять, когда должен начинаться маневр минимального риска, поскольку процедура передачи управления от системы автоматизированного управления водителю занимает определенное время. Маневр минимального риска также должен предусматривать включение аварийной сигнализации и, возможно, подачу звуковых сигналов для привлечения внимания других участников дорожного движения. Если водитель, всё же, принимает управление на себя, то выполнение маневра минимального риска должно прерываться.

4.12. Должно быть приведено описание аварийного маневра (аварийных маневров).

Примечания:

1) Аварийный маневр - это последовательность управляющих воздействий, выполняемых системой автоматизированного управления в случае внезапного и неожиданного события, при котором транспортному средству угрожает непосредственная опасность столкновения с другим объектом, с целью предотвращения столкновения или уменьшения тяжести его последствий.

2) При выполнении аварийного маневра осуществляется автоматическое экстренное торможение с максимально возможным замедлением до полной остановки автомобиля, или проводится объезд препятствия посредством активирования функции аварийного рулевого управления, соответствующей предписаниям Правил ООН № 79.

3) Должно предусматриваться проведение аварийных маневров в случае непосредственной опасности. Система автоматизированного управления должна определять непосредственную опасность столкновения с другим участником дорожного движения или объектом, оказавшимся впереди автомобиля или сбоку от него в результате внезапного и неожиданного события.

4) Аварийный маневр инициируется автоматически сразу после обнаружения непосредственной опасности, если время, остающееся до столкновения, не позволяет осуществить передачу управления водителю.

4.13. Должно быть приведено описание концепции безопасности комплексных электронных систем.

Примечание:

Концепция безопасности комплексных электронных систем подразумевает наличие конструктивных мер, обеспечивающих надежность работы систем даже в случае повреждения электрической цепи. Возможность перехода к запасному варианту управления или к использованию резервной системы управления рассматривается в качестве составного элемента концепции безопасности.

4.14. Должно быть приведено описание мер кибербезопасности.

Примечания:

1) Под кибербезопасностью понимается сохранение конфиденциальности, целостности и доступности информации в «киберпространстве», то есть, в сложной среде, создаваемой в результате взаимодействия людей, программного обеспечения и сервисов (например, в Интернете) через подключенные к ней технические устройства и сети.

2) В качестве мер обеспечения кибербезопасности, в частности, могут быть названы:

- применение стандартов функциональной безопасности, например, ISO 26262;
- проектирование транспортных средств таким образом, чтобы не допускать мошеннических действий с их программным обеспечением, а также мошеннического доступа к бортовой информации в результате кибератак по каналам беспроводного подключения, проводного подключения через порт диагностики и т.п.;
- обеспечение безопасного режима на случай сбоя в работе системы, например, за счет дублирования в системе;
- защита целостности информации, обеспечивающая, в частности, безопасное обновление программного обеспечения, а также надлежащие меры контроля криптографических ключей.

3) В случае обнаружения противоправных действий, совершаемых путем кибератаки, система должна предупредить водителя (оператора в транспортном средстве, удаленного оператора) и обеспечить реализацию мер кибербезопасности.

4.15. Должно быть указано на наличие бортового устройства регистрации событий и приведены параметры движения, которые оно регистрирует.

Примечание:

Для обеспечения расследования обстоятельств дорожно-транспортных происшествий с транспортными средствами с высокой и полной автоматизацией управления, они должны быть укомплектованы энергонезависимом бортовым устройством регистрации событий («черный ящик») для записи данных, характеризующих параметры движения транспортного средства.

4.16. Должно быть приведено описание проверок, выполняемых при периодическом техническом осмотре, которые должны позволить оценить исправность и корректность работы системы автоматизированного управления, включая функционирование человеко-машинного интерфейса, при эксплуатации автомобиля в ходе периодического технического осмотра.

Примечание:

Выполнение проверок при периодическом техническом осмотре не должно быть затратным по стоимости и продолжительным по времени.

4.17. Должно быть приведено описание мер, позволяющих идентифицировать транспортное средство с высокой и полной автоматизацией управления в транспортном потоке, в том числе:

- когда система автоматизированного управления активна;
- когда система автоматизированного управления неактивна;
- когда выполняется маневр минимального риска;
- когда выполняется аварийный маневр.

4.18. Должно быть приведено описание действий, позволяющих деактивировать транспортное средство и (или) систему автоматизированного управления, лицом, находящимся непосредственно в транспортном средстве, и удаленным оператором.

5. Форма декларации

«Декларация о безопасности транспортного средства, имеющего систему
автоматизированного управления
(город, дата регистрации, регистрационный номер)

1. Организация-изготовитель системы автоматизированного управления для транспортных средств с высокой и полной автоматизацией управления

(наименование, номер государственной регистрации, юридический адрес, телефон, адрес электронной почты) в лице (должность, фамилия, имя, отчество уполномоченного лица, принимающего декларацию), настоящим декларирует на основе собственных доказательств, что транспортное средство (марка, модель, категория, VIN) с установленной системой автоматизированного управления (марка, модель, идентификационное обозначение) соответствует требованиям приложения № 24 к техническому регламенту Евразийского экономического союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) и является безопасным для участия в дорожном движении по дорогам общего пользования.

2. Названное транспортное средство с названной системой автоматизированного управления:

- 1) обеспечивает в приоритетном порядке безопасность дорожного движения;
- 2) осуществляет контроль дорожно-транспортной обстановки и безопасно взаимодействует с другими участниками дорожного движения и объектами дорожно-транспортной инфраструктуры;
- 3) стремится безопасным образом реагировать на ошибки, допускаемые другими участниками дорожного движения, в целях сведения до минимума потенциальных последствий таких ошибок;
- 4) соблюдает действующие правила дорожного движения, в особенности те, которые касаются:
 - а) безопасного взаимодействия с другими участниками дорожного движения,
 - б) соблюдения указаний лиц, осуществляющих регулирование дорожного движения,
 - в) поддержания условий беспрепятственного и безопасного движения потока транспортных средств;
- 5) действует только в пределах установленных рабочих условий;
- 6) в состоянии создавать условия, которые обеспечивают максимальный уровень безопасности дорожного движения в случае сбоя в работе системы автоматизированного управления или иной системы транспортного средства;

7) реагирует на непредвиденные ситуации таким образом, чтобы свести до минимума опасность для пользователей данного транспортного средства или других участников дорожного движения;

8) обменивается информацией с его пользователями и другими участниками дорожного движения четким, действенным и последовательным образом посредством предоставления им достаточных данных, касающихся его состояния и намерения;

9) четко и эффективно выдает соответствующее уведомление в том случае, когда транспортное средство выходит за пределы установленных рабочих условий;

10) имеет возможность для проверки функционирования системы автоматизированного управления в настоящем или прошлом;

11) имеет возможность его деактивации безопасным способом.

3. Названная система автоматизированного управления состоит из:

(перечислить компонентный состав с указанием марок, моделей, идентификационных обозначений компонентов).

4. Название и версия установленного программного обеспечения (указать).

5. Гражданская ответственность организации-изготовителя системы автоматизированного управления для транспортных средств с высокой и полной автоматизацией управления застрахована на сумму (указать).

6. Приложения:

(привести перечень документов в соответствии с разделом 4 настоящего документа, прилагаемых к декларации).

(Должность, фамилия, имя, отчество, подпись лица, указанного в пункте 1 декларации)

(печать организации, указанной в пункте 1 декларации)».