

## ПРОТОКОЛ

совещания подгруппы расширенного заседания Рабочей группы по вопросам деятельности аккредитованных лиц в сфере оценки соответствия колесных транспортных средств, при внесении изменений в их конструкцию, на соответствие требованиям ТР ТС 018/2011

---

«25» октября 2018 года

№ 4

13.00

г. Москва,  
Автомоторная ул., д.2  
ФГУП НАМИ

Присутствовали:

от ГИБДД МВД:

Ежов А.А.

от АО «Электронный паспорт:

Минкин И.М.

от ООО «ТРАНСДЕКРА»:

Королев А.Н.

от ООО «Евротехконсалтинг»:

Добров Е.А.

от ПТИА-ФОНД:

Чупров А.Е.

от ЗАО «Спектр-К»:

Кириллов К.А.

от Национального автомобильного союза:

Кежаев А.А.

от ООО «ТД Комо»:

Сагитов А.Р.

от ООО «АК Инсат-Аэро»:

Шухман Г.М.

от Трансконсалтинг:

Шапарин А.В.

от ВНИИНМАШ:

Безруков А.Л.

Марков Д.А.

Зязин А.М.

Зудов Д.А.

от ФГУП «НАМИ»:

Васильев А.В.

Федоров В.В.

Федоров А.В.

Тупицын И.И.

I. Недопустимые виды изменений в конструкцию транспортных средств, находящихся в эксплуатации

---

(А.В. Васильев, Д.А. Зудов, А.А. Кежаев, К.А. Кириллов, А.Н. Королев, А.Р. Сагитов, А.Е. Чупров, И.М. Минкин, Г.М. Шухман, Е.А. Добров, А.В. Шапарин, А.Л. Безруков, А.А. Ежов, Д.А. Марков)

- 1.1. Недопустимость удлинения рамы или несущего кузова в пределах базы.
- 1.2. Недопустимость внесения изменений в конструкцию ТС категории М<sub>1</sub> или N, в результате которого происходит изменение категории ТС на М<sub>2</sub> или М<sub>3</sub>.
- 1.3. Недопустимость замены штатного двигателя транспортного средства на двигатель, по одному из следующих параметров – максимальная мощность или максимальный крутящий момент, превосходящий более чем на 25% любой двигатель, предусмотренный конструкцией данного типа автомобиля.
- 1.4. Недопустимость изменения класса (А, В, I, II, III) автобусов М<sub>2</sub> и М<sub>3</sub>.

1.5. Недопустимость установки на ТС светоизлучающего оборудования, содержащего информацию рекламного характера и имеющего возможность работы во время движения транспортного средства, а также световых приборов на крышу кузова или кабины ТС, за исключением специальных транспортных средств.

Решения:

**1. Считаем целесообразным запретить изменение силовой структуры несущего кузова или рамы в пределах базы ТС в рамках процедуры внесения изменений в конструкцию транспортного средства.**

В ходе дискуссии было отмечено, что ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств» не предъявляет требования к прочности силовой системы кузова (рамы), таким образом, это свойство компонента транспортного средства не проверяется при сертификации как отдельно, так и в составе транспортного средства. Также участниками было отмечено, что оценить износ транспортного средства в эксплуатации в полной мере, в связи с влиянием многочисленных факторов, не представляется возможным и, соответственно, разработка унифицированной методики расчета прочности невозможна.

Многие автопроизводители имеют в своей производственной программе автомобили с увеличенной по отношению к базовому транспортному средству, рамой. Данные работы производятся в производственных условиях по согласованной с изготовителем базового ТС документации.

Также общепринятым принципом при разработке транспортных средств категории М является несущий кузов. Удлиненные модификации изготавливаются мелкими сериями, как правило в производственных условиях самого автопроизводителя по им же разработанной технологии. Производство же подобных работ в «кустарных условиях», меняющих свойства автомобиля, зачастую проводится работниками не обладающими достаточными познаниями в области конструирования несущих систем автомобилей, и такие автомобили могут представлять опасность как для собственника, так и для других участников движения.

**2. Считаем целесообразным запретить внесение изменений в конструкцию ТС категории М<sub>1</sub>, либо N в результате которых транспортное средство после внесения изменений в конструкцию будет соответствовать категории М<sub>2</sub> или М<sub>3</sub>.**

**3. Считаем целесообразным запретить замену штатного двигателя транспортного средства на двигатель, по одному из следующих параметров – максимальная мощность или максимальный крутящий момент, превосходящий более чем на 25% двигатель с максимальными мощностью и моментом, предусмотренный конструкцией данного типа автомобиля.**

При проектировании агрегатов трансмиссии дорожных автомобилей принято применять коэффициент запаса 1,25...1,5, поэтому установка двигателя с мощностью превышающей коэффициент запаса приведет к преждевременному износу агрегатов трансмиссии и выходу их из строя. Участники внесли предложение, что при отсутствии Одобрения типа транспортного средства (ОТТС), за отправную точку для максимальных величин мощности и момента принять величины, указанные в Свидетельстве безопасности конструкции транспортного средства (СБКТС).

**4. Считаем необходимым без должного основания запретить изменения класса (А, В, I, II, III) автобусов М<sub>2</sub> и М<sub>3</sub>, а также увеличение пассажироемкости или увеличение числа мест для сидения для данных автобусов.**

Запретить без должного основания (пример – учебный автобус) следующее:  
изменение планировки (размещение сидений в пассажирском салоне);

замену установленных сидений, марка и/или тип которых прошли процедуру оценки соответствия в рамках одобрения типа транспортного средства на иные типы сидений;



замену ремней безопасности, марка и тип которых прошли процедуру оценки соответствия в рамках одобрения типа на иные типы ремней безопасности;  
демонтаж установленных штатных ремней безопасности;  
демонтаж или изменение точек крепления ремней безопасности на кузове;  
изменение креплений сидений;  
создание багажных отделений или полок, не предусмотренных конструкцией транспортного средства;

демонтаж и/или установка поручней для стоящих пассажиров в случаях, не предусмотренных классом и/или одобрением типа транспортного средства.

Участниками была отмечена целесообразность дальнейшей проработки списка ситуаций, которые будут служить исключениями для переоборудования транспортных средств категорий М<sub>2</sub> и (или) М<sub>3</sub>, таких как учебные автобусы, специализированные автобусы (например, штабные) и автобусы, оборудованные специальными устройствами для инвалидов.

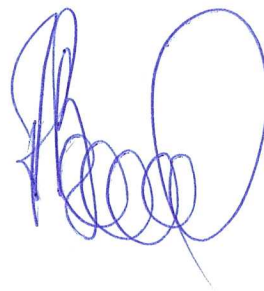
**5. Считаем целесообразным запретить установку на ТС световизлучающего оборудования, содержащего рекламу и имеющего возможность работы во время движения транспортного средства.**

Согласно Перечню неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств Постановления правительства № 1090 от 23.10.1993 запрещается наличие на транспортном средстве красных огней, излучение которых направлено вперед, и белых огней, излучение которых направлено назад.

Участники особо отметили, что ФЗ «О рекламе» уже содержит нормы, упорядочивающие использование рекламы на автомобильном транспорте, в частности, в ч.2 ст. 20 Федерального закона «О рекламе» от 13.03.2006 № 38-ФЗ; требования о не создании угрозы безопасности – ч. 5 ст. 20 указанного Закона.

Поступило предложение применить формулировку, просто объединяющую две части ст. 20 ФЗ «О рекламе» и включить её в обсуждаемые поправки к ТР ТС 018/2011, например, в раздел 10 «Требования к прочим элементам конструкции» Приложения 8.

**6. Считаем целесообразным продолжить работы по разработке требований к устройствам освещения рабочей зоны («рабочий свет»), предназначенных для использования вне дорог общего пользования.**



А.В. Васильев