

ПОСТАНОВЛЕНИЕ  
КАБИНЕТА МИНИСТРОВ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН

**298** **Об утверждении общего технического регламента «О безопасности конструкции автотранспортных средств по условиям эксплуатации»**

В соответствии с Законом Республики Узбекистан «О техническом регулировании», в целях установления единых требований по безопасности конструкции автотранспортных средств по условиям эксплуатации Кабинет Министров **постановляет:**

1. Утвердить общий технический регламент «О безопасности конструкции автотранспортных средств по условиям эксплуатации» согласно приложению и ввести его в действие по истечении шести месяцев со дня официального опубликования.

---

*Собрание законодательства Республики Узбекистан, 2012 г.*

2. Агентству «Узстандарт» совместно с уполномоченными государственными органами в месячный срок определить конкретный перечень ранее принятых нормативных документов по стандартизации, устанавливающих обязательные требования к безопасности конструкции автотранспортных средств по условиям эксплуатации, с дальнейшим осуществлением мер по отмене обязательного характера и приобретению добровольности их применения со дня введения в действие общего технического регламента «О безопасности конструкции автотранспортных средств по условиям эксплуатации» в установленном порядке.

3. Узбекскому агентству автомобильного и речного транспорта совместно с Узбекским агентством по печати и информации, Национальным информационным агентством Узбекистана, Национальной телерадиокомпанией Узбекистана, средствами массовой информации Республики Узбекистан обеспечить широкое информирование и проведение разъяснительной работы среди населения, органов государственного и хозяйственного управления, субъектов малого бизнеса и частного предпринимательства о требованиях по обеспечению безопасности конструкции автотранспортных средств по условиям эксплуатации.

4. Министерствам и ведомствам в двухмесячный срок привести свои ведомственные нормативно-правовые акты в соответствие с настоящим постановлением.

5. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на заместителей Премьер-министра Республики Узбекистан У.У. Розукулова и Б.И. Закирова.

**Премьер-министр  
Республики Узбекистан**

**Ш. МИРЗИЁЕВ**

г. Ташкент,  
4 июля 2012 г.,  
№ 191

ПРИЛОЖЕНИЕ  
к постановлению Кабинета Министров  
от 4 июля 2012 г. № 191

**ОБЩИЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ  
«О безопасности конструкции автотранспортных средств  
по условиям эксплуатации»**

**Глава I. Общие положения**

1. Настоящий Технический регламент устанавливает требования к конструкции по условиям эксплуатации автотранспортных средств при их экс-

плуатации, независимо от места их изготовления, в целях защиты жизни и здоровья граждан, охраны окружающей среды, защиты имущества физических и юридических лиц, государственного имущества.

2. Объектами технического регулирования являются:

а) автомобили, автомобили-тягачи, прицепы и полуприцепы, предназначенные для перевозки пассажиров, багажа, грузов и выполнения специальных работ, находящиеся в эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования (далее — автотранспортные средства);

б) компоненты автотранспортных средств, оказывающие влияние на безопасность эксплуатации автотранспортных средств.

3. Объектами технического регулирования не являются:

а) автомобили и прицепы, конструктивная скорость которых на ровной дороге не может превышать 25 км в час или скорость которых, согласно законодательству, не должна превышать 25 км в час;

б) автомобили, специально сконструированные и предназначенные для использования лицами с ограниченными возможностями;

в) экспериментальные автотранспортные средства, не подлежащие постановке на учет в органах внутренних дел;

г) специальные автотранспортные средства, предназначенные для военных целей, органов внутренних дел, Министерства по чрезвычайным ситуациям, Службы национальной безопасности Республики Узбекистан и других, в соответствии с законодательством.

4. Классификация автотранспортных средств приведена в приложении № 1 к настоящему Техническому регламенту.

## Глава II. Термины и определения

5. Для целей настоящего Технического регламента используются понятия, установленные Законом Республики Узбекистан «О техническом регулировании», а также применяются термины, которые означают следующее:

**аварийный выход** — запасная дверь, запасное окно или аварийный люк;

**аварийный люк** — отверстие в крыше или в полу автотранспортного средства, предназначенное для использования пассажирами в качестве выхода только в аварийной ситуации;

**аварийный сигнал** — одновременное включение всех указателей поворота для сигнализации об опасности, которую представляет в данный момент автотранспортное средство;

**автоматическая служебная дверь** — служебная дверь с механическим приводом, открывающаяся без использования аварийных средств управления после того, как элемент управления включен, и закрывающаяся автоматически;

**автоматическое (аварийное) торможение** — торможение прицепа,

выполняемое тормозной системой без управляющего воздействия водителя при разрыве тормозных магистралей тормозного привода;

**автопоезд** — сочлененное автотранспортное средство, состоящее из седельного тягача и полуприцепа или из грузового автомобиля и прицепа(ов) соединенных тягово-сцепным(и) устройством(вами);

**антиблокировочная система** — совокупность элементов рабочей тормозной системы, автоматически регулирующая степень проскальзывания одного или нескольких колес при торможении автотранспортного средства в направлении его (их) вращения;

**асинхронность времени срабатывания тормозного привода звеньев автопоезда** — модуль разности между значениями времени срабатывания тормозного привода звеньев автопоезда, непосредственно связанных между собой;

**база автотранспортного средства** — расстояние между вертикальной поперечной плоскостью, проходящей через ось передних колес, и вертикальной поперечной плоскостью, проходящей через ось задних колес (для полуприцепов — это расстояние между вертикальной поперечной плоскостью, проходящей через шкворень, и вертикальной поперечной плоскостью, проходящей через ось задних колес);

**базовое автотранспортное средство** — автотранспортное средство, которое в целом, или его кузов либо шасси были использованы для создания другого автотранспортного средства;

**безопасность автотранспортного средства** — состояние, характеризующее совокупностью параметров конструкции и технического состояния автотранспортного средства, обеспечивающих недопущение или минимизацию риска причинения вреда жизни или здоровью граждан, имуществу физических и юридических лиц, государственному имуществу, окружающей среде;

**блокирование колеса** — прекращение качания колеса при его перемещении по опорной поверхности;

**бронестойкость** — устойчивость броневой защиты к воздействию средств поражения заданного типа;

**брызговик** — гибкий компонент, устанавливаемый позади колеса на нижней части шасси, погрузочной платформы или на грязезащитном кожухе в плоскости, близкой к вертикальной, и предназначенный для отражения воды и уменьшения опасности от выброса мелких предметов, захватываемых шиной;

**вентиляция** — обеспечение воздухообмена в кабине и пассажирском помещении автотранспортного средства;

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

**вредные вещества** — содержащиеся в воздухе примеси, оказывающие неблагоприятное действие на здоровье человека, — оксид углерода, ди-

оксид азота, оксид азота, метан, углеводороды алифатические предельные, формальдегид и дисперсные частицы сажи;

**время запаздывания тормозной системы** — интервал времени от начала торможения до момента появления замедления (тормозной силы). Обозначено  $t_3$  на схеме, приведенной в приложении № 2 к настоящему Техническому регламенту;

**время нарастания замедления** — интервал времени от момента появления замедления до момента, в который замедление принимает нормативное значение. Обозначено  $t_{\text{н}}$  на схеме, приведенной в приложении № 2 к настоящему Техническому регламенту;

**время срабатывания тормозного привода** — время от начала приведения в действие элемента управления тормозной системы до момента времени, когда давление в исполнительном элементе тормозного привода, находящемся в наименее благоприятных условиях, достигает 75% давления, которое должно установиться в этом исполнительном элементе при полном экстренном приведении в действие элемента управления;

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

**вспомогательная тормозная система** — бесконтактная или износостойкая тормозная система, предназначенная для уменьшения энергонагруженности тормозных механизмов рабочей тормозной системы автотранспортного средства;

**выдвижная ось** — ось, которая может быть с помощью устройства разгрузки оси поднята над опорной поверхностью во время обычных условий эксплуатации автотранспортного средства;

**грязезащитный кожух** — жесткий или полужесткий компонент, предназначенный для отражения воды, выбрасываемой шинами при движении, выполненный полностью или частично как одно целое с кузовом либо другими частями автотранспортного средства (кабина, нижняя часть погрузочной платформы и т. д.);

**двойное (комбинированное) окно** — запасное окно, при делении которого на 2 или более частей воображаемой плоскостью либо плоскостями получают соответственно 2 или более части, каждая из которых отвечает требованиям в отношении размеров и доступа, предъявляемым к обычному запасному окну;

**защитное устройство** — часть конструкции автотранспортных средств, предназначенная для защиты от попадания под них автомобилей категорий  $M_1$  и  $N_1$ , при наезде сзади;

**задние габаритные огни** — огни, предназначенные для обозначения габаритной ширины автотранспортного средства сзади;

**задний противотуманный огонь** — огонь, предназначенный для улучшения видимости автотранспортного средства сзади в густом тумане;

**запасная дверь** — дверь, предназначенная для использования пассажирами в качестве выхода при исключительных обстоятельствах, в частности, в аварийной ситуации;

**запасная тормозная система** — тормозная система, предназначенная для снижения скорости автотранспортного средства при выходе из строя рабочей тормозной системы;

**запасное окно** — окно, предназначенное для использования пассажирами в качестве выхода только в аварийной ситуации;

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

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

**категория автотранспортного средства** — классификационная характеристика автотранспортного средства, применяемая в целях установления в настоящем Техническом регламенте требований;

**колесные тормозные механизмы** — устройства, предназначенные для создания искусственного сопротивления движению автотранспортного средства за счет трения между невращающимися частями и тормозным диском (барабаном);

**комбинированные огни** — устройства, имеющие отдельные освещающие (светоизлучающие) поверхности, но общие источник света и корпус;

**компоненты автотранспортного средства** — составные части конструкции автотранспортного средства;

**кондиционирование** — обеспечение регулируемого охлаждения воздуха в кабине и пассажирском помещении автотранспортного средства до уровня или ниже температуры внешней среды;

**конец торможения** — момент времени, в который исчезло искусственное сопротивление движению автотранспортного средства или оно остановилось. Обозначено точкой К на схеме, приведенной в приложении № 2 к настоящему Техническому регламенту;

**контурные огни** — источники света, монтируемые на возможно большей высоте у крайних по ширине автотранспортного средства точек и предназначенные для указания его габаритной ширины (контурные огни могут дополнять передние и задние габаритные огни, привлекая особое внимание к габаритам автотранспортного средства);

**корректор света фар** — устройство для регулирования механическим путем или в автоматическом режиме угла наклона светового пучка фары

ближнего и (или) дальнего света в зависимости от загрузки автотранспортного средства, профиля дороги и условий видимости;

**коэффициент сцепления колеса с опорной поверхностью** — отношение результирующей продольной и поперечной сил реакций опорной поверхности, действующих в контакте колеса с опорной поверхностью, к величине нормальной реакции опорной поверхности на колесо;

**максимальная масса, приходящаяся на сцепное устройство** — величина, соответствующая максимально допустимой статической вертикальной нагрузке на сцепное устройство (без учета нагрузки от массы сцепного устройства автотранспортного средства категорий М и N), обусловленная конструкцией автотранспортного средства и (или) сцепного устройства;

**масса автотранспортного средства в снаряженном состоянии** — определенная изготовителем масса порожнего автотранспортного средства с кузовом и сцепным устройством либо масса шасси с кабиной и (или) сцепным устройством. Эта масса включает для категорий М и N массы охлаждающей жидкости, масел, не менее 90 процентов топлива, 100 процентов других эксплуатационных жидкостей, инструментов, водителя (75 кг), для автобусов — члена экипажа (75 кг), если в автотранспортном средстве предусмотрено место для него, для категорий М, N и O — запасного колеса (при наличии);

**модификация** — разновидность автотранспортного средства или компонента, относящаяся соответственно к типу автотранспортного средства или компонента и отличающаяся по конструктивным критериям от других разновидностей, относящихся к этому же типу;

**наружная боковина** — компонент, размещенный в плоскости, близкой к вертикальной и параллельной продольной плоскости автотранспортного средства, который может являться частью грязезащитного кожуха или кузова автотранспортного средства;

**насос стеклоомывателя** — устройство для подачи омывающей жидкости из резервуара на наружную поверхность стекла;

**начало торможения** — момент времени, в который тормозная система получает сигнал о необходимости осуществить торможение. Обозначено точкой Н на схеме, приведенной в приложении № 2 к настоящему Техническому регламенту;

**нейтральное положение рулевого колеса (управляемых колес)** — положение рулевого колеса (управляемых колес), соответствующее прямолинейному движению автотранспортного средства при отсутствии возмущающих воздействий;

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

**нормативный коридор движения** — нормированная ширина отрезка автомобильной дороги, на которой производятся тормозные испытания автотранспортного средства;

**обзорность** — конструктивное свойство автотранспортного средства, характеризующее объективную возможность и условия восприятия водителем визуальной информации, необходимой для безопасного и эффективного управления автотранспортным средством;

**огонь** — устройство для освещения дороги или подачи светового сигнала другим участникам дорожного движения, а также фонари освещения заднего регистрационного знака и светоотражающие устройства;

**опознавательные знаки** — графическое изображение информации о ведомственной принадлежности и (или) функциональном назначении автотранспортного средства (гербы, эмблемы, логотипы и т. д.);

**оптический центр (центр отсчета)** — точка пересечения оси отсчета с наружной поверхностью рассеивателя светового прибора;

**освещающая поверхность** — означает ортогональную проекцию в вертикальной поперечной плоскости эффективной светоизлучающей поверхности;

**осевая масса** — масса, соответствующая максимально допустимой статической вертикальной нагрузке, передаваемой осью или группой осей на опорную поверхность, обусловленная конструкцией автотранспортного средства;

**основной цвет цветографической схемы** — цвет покрытия, занимающего наибольшую площадь наружной поверхности автотранспортного средства;

**откидное устройство сиденья** — устройство, обеспечивающее наклон сиденья или спинки сиденья вперед;

**передние габаритные огни** — огни, предназначенные для обозначения габаритной ширины автотранспортного средства спереди;

**передняя обзорность** — обзорность через переднее и боковые окна кабины при направлении линии зрения с места водителя параллельно средней продольной плоскости автотранспортного средства;

**подтекание** — появление жидкости на поверхности деталей герметичных систем автотранспортного средства, воспринимаемое на ощупь;

**подушка безопасности** — устройство, устанавливаемое на автотранспортном средстве, которое в случае удара автотранспортного средства автоматически раскрывает эластичный компонент, предназначенный для поглощения энергии удара посредством сжатия содержащегося в нем газа;

**полная масса** — масса автотранспортного средства, обусловленная его конструкцией и заданными характеристиками;

**полное торможение** — торможение, в результате которого автотранспортное средство останавливается;

**полнокомплектное автотранспортное средство** — автотранспортное средство, пригодное для эксплуатации;

**порожнее автотранспортное средство** — автотранспортное средство без водителя, экипажа, пассажиров и груза, но с полным запасом топлива, запасным колесом и штатным комплектом инструментов;

**проверка технического состояния автотранспортного средства** — процедура оценки соответствия находящегося в эксплуатации на территории Республики Узбекистан автотранспортного средства требованиям настоящего Технического регламента;

**продолжительность свечения** — период времени, в течение которого сила света вспышки специального светового сигнала превышает 10 процентов максимальной силы света;

**продольная центральная плоскость автотранспортного средства** — плоскость, перпендикулярная плоскости опорной поверхности и проходящая через середину колеи автотранспортного средства;

**противотуманная фара** — огонь, предназначенный для улучшения освещенности дороги спереди автотранспортного средства в условиях тумана, снегопада, ливня или пылевой бури;

**проход** — пространство, обеспечивающее доступ пассажиров от любого сиденья или ряда сидений к любому другому сиденью или ряду сидений либо от любой служебной двери и любой площадки к любому входному проходу для стоящих пассажиров;

**работоспособность** — состояние, при котором автотранспортное средство или его компоненты могут выполнять свои функции в соответствии с конструкторской или эксплуатационной документацией;

**рабочая тормозная система** — тормозная система, предназначенная для снижения скорости и (или) остановки автотранспортного средства;

**регулятор тормозных сил** — устройство, автоматически изменяющее давление рабочего тела в тормозных цилиндрах (камерах) в зависимости от степени загрузки автотранспортного средства;

**светоотражающее устройство** — устройство, отражающее свет, излучаемый источником, не связанным с автотранспортным средством;

**светоотражающий маркировочный материал** — поверхность или устройство, от которых при наличии излучения от внешнего источника света в их направлении отражается значительная часть световых лучей первоначального излучения;

**сигнал торможения** — огонь, предназначенный для сигнализации другим участникам дорожного движения, находящимся сзади автотранспортного средства, о приведении в действие рабочего тормоза (замедлителя или другого аналогичного устройства);

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

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

**система очистки** — система, состоящая из устройства для очистки наружной поверхности стекла, а также дополнительных приспособлений и элементов управления для приведения в действие и остановки устройства;

**скорость автотранспортного средства** — линейная скорость центра масс автотранспортного средства;

**служебная дверь** — дверь, предназначенная для входа и выхода пассажиров и водителя;

**сочлененное автотранспортное средство** — автотранспортное средство, которое состоит из 2 или более жестких секций, шарнирно сочлененных друг с другом;

**специализированное автотранспортное средство** — автотранспортное средство, предназначенное для перевозки определенных видов грузов (нефтепродукты, пищевые жидкости, сжиженные углеводородные газы, пищевые продукты и т. д.);

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

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

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

**стояночная тормозная система** — тормозная система, предназначенная для удержания автотранспортного средства неподвижным;

**стояночные огни** — 2 источника света белого цвета спереди и 2 источника света красного цвета сзади автотранспортного средства для обозначения габаритов автотранспортного средства при остановках и на стоянках;

**суммарный люфт в рулевом управлении** — угол поворота рулевого колеса от положения, соответствующего началу поворота управляемых колес в одну сторону, до положения, соответствующего началу их поворота в противоположную сторону от положения, примерно соответствующего прямолинейному движению автотранспортного средства;

**техническое обслуживание автотранспортного средства** — совокупность регламентированных изготовителем действий, осуществляемых с установленной периодичностью для поддержания работоспособности автотранспортного средства или его компонентов при эксплуатации, с целью снижения риска возникновения отказов и неисправностей;

**тип автотранспортного средства (шасси)** — автотранспортные средства (шасси) с одинаковыми конструктивными признаками, зафиксированными в техническом описании, изготовленные одним изготовителем;

**торможение** — процесс создания и изменения искусственного сопротивления движению автотранспортного средства;

**тормозная сила** — реакция опорной поверхности на колеса автотранспортного средства, вызывающая замедление автотранспортного средства и (или) колес автотранспортного средства;

**тормозная система** — совокупность частей автотранспортного средства, предназначенных для его торможения при воздействии на элемент управления тормозной системы;

**тормозное управление** — совокупность всех тормозных систем автотранспортного средства;

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

**тормозной путь** — расстояние, пройденное автотранспортным средством от начала до конца торможения;

**угол видимости** — угол в горизонтальной плоскости, проходящей через центр источника излучения, в пределах которого световой сигнал, подаваемый проблесковым маячком, не экранируется деталями автотранспортного средства, на котором он установлен;

**угол регулировки светового пучка фар ближнего света и противотуманных фар автотранспортного средства** — угол между наклонной плоскостью, содержащей горизонтальную часть светотеневой границы светового пучка фары ближнего света и противотуманной фары, и горизонтальной плоскостью, проходящей через оптический центр фары;

**удельная мощность на единицу массы** — максимальная мощность двигателя, приведенная к единице полной массы автотранспортного средства, в кВт/т;

**удельная тормозная сила** — отношение суммы тормозных сил на колесах автотранспортного средства к произведению массы автотранспортного средства на ускорение свободного падения;

**указатель поворота** — огонь, предназначенный для сигнализации другим участникам дорожного движения о намерении водителя изменить направление движения;

**управляемые колеса** — колеса, приводимые в действие рулевым управлением автотранспортного средства;

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

**устойчивость автотранспортного средства при торможении** — способность автотранспортного средства двигаться при торможениях в пределах коридора движения;

**устройство для уменьшения разбрызгивания** — компонент системы защиты от разбрызгивания, который может быть выполнен как энергопоглощающее устройство или как сепаратор «воздух — вода»;

**фактор детериорации** — поправочный коэффициент, характеризующий увеличение содержания выбросов вредных веществ в отработавших газах автотранспортного средства в зависимости от его пробега;

**фара ближнего света** — огонь, предназначенный для освещения дороги спереди автотранспортного средства таким образом, чтобы не ослеплять водителей встречных автотранспортных средств и других участников дорожного движения и не причинять им неудобства;

**фара дальнего света** — огонь, предназначенный для освещения дороги на большом расстоянии спереди автотранспортного средства;

**фары типа DR, DC, DCR** — фары с газоразрядными источниками света категории D дальнего DR-света и ближнего DC-света и 2-режимные (ближнего и дальнего) DCR-света с газоразрядными лампами;

**фары типа HR, HC, HCR** — фары с галогенными источниками дальнего HR-света и ближнего HC-света и 2-режимные (ближнего и дальнего) HCR-света с галогенными лампами;

**фары типа R, C, CR** — фары дальнего R-света и ближнего C-света и 2-режимные (ближнего и дальнего) CR-света с лампами накаливания;

**фары типа В** — фары противотуманные;

**фонарь заднего хода** — огонь, предназначенный для освещения дороги сзади автотранспортного средства и подачи предупреждающего сигнала другим пользователям дороги, когда автотранспортное средство движется задним ходом или готовится к такому движению;

**фонарь освещения заднего регистрационного знака** — огонь, который служит для освещения места, предназначенного для заднего регистрационного знака, и который может состоять из нескольких оптических элементов;

**форсунка стеклоомывателя** — устройство, которое направляет омывающую жидкость на ветровое стекло;

**холодный тормозной механизм** — тормозной механизм, температура которого, измеренная на поверхности трения тормозного барабана или тормозного диска, составляет менее 100° С;

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

**цикл стеклоочистителя** — один прямой и обратный ход щетки стеклоочистителя;

**шасси** — наземное механическое устройство на колесном ходу, не оснащенное кабиной, и (или) двигателем, и (или) кузовом, не предназначенное для эксплуатации;

**экологический класс** — классификационный код, характеризующий автотранспортное средство в зависимости от уровня выбросов вредных загрязняющих веществ;

**эксплуатация** — стадия жизненного цикла автотранспортного средства,

включающая промежуток времени, когда автотранспортное средство используется по назначению, с момента его приобретения для использования по назначению до момента утилизации;

**экстренное торможение** — торможение с целью максимально быстрого уменьшения скорости автотранспортного средства;

**элемент управления** — конструктивный элемент автотранспортного средства, на который воздействует водитель для изменения функционирования автотранспортного средства или его частей;

**элемент управления тормозной системы** — совокупность устройств, предназначенных для подачи сигнала начать торможение и для управления энергией, поступающей от источника или аккумулятора энергии к тормозным механизмам;

**эффективность торможения** — мера торможения, характеризующая способность тормозной системы создавать необходимое искусственное сопротивление движению автотранспортного средства;

**идентификационный номер (код) автотранспортного средства** — Vehicle Identification Number (далее — код VIN): структурная комбинация знаков, присваиваемая автотранспортным средствам для целей его идентификации;

**международный идентификационный код изготовителя** — World Manufacturer Identifier (далее — код WMI): первый раздел кода VIN, обозначающий изготовителя автотранспортных средств. Код WMI присваивают изготовителю автотранспортных средств для целей идентификации данного изготовителя. Код WMI при использовании совместно с остальными разделами кода VIN обеспечивает неповторяемость последнего для всех произведенных в течение 30 лет автотранспортных средств во всех государствах мира;

**описательная часть кода VIN** — Vehicle Descriptor Section, VDS: второй раздел кода VIN. Содержит информацию, описывающую основные признаки автотранспортных средств. В этом разделе кода VIN могут быть обозначены тип автотранспортных средств, варианты типа и версии;

**указательная часть кода VIN** — Vehicle Indicator Section, VIS: третий раздел кода VIN. Состоит из комбинации знаков, присваиваемых изготовителем для того, чтобы отличить одно автотранспортное средство от другого. Этот раздел кода VIN совместно с VDS обеспечивает однозначную идентификацию всех автотранспортных средств, произведенных каждым изготовителем за период 30 лет;

**изготовитель** — юридическое лицо, несущее ответственность за автотранспортное средство, собранное до состояния готовности к эксплуатации. Изготовитель также несет ответственность за неповторяемость кода VIN;

**разделитель** — символ, знак или другое обозначение границы, которое может быть использовано для разграничения разделов кода VIN или обозначения его начала и конца. Разделители должны быть такими, чтобы их нельзя было ошибочно принять за арабские цифры или латинские буквы;

**год выпуска** — календарный год, в котором было произведено автотранспортное средство;

**модельный год** — условный год, указываемый изготовителем (как правило, следующий за фактическим годом выпуска автотранспортных средств).

### **Глава III. Требования к маркировке и идентификации автотранспортных средств**

#### **§ 1. Общие требования**

6. Требования к структуре и содержанию кода VIN.

Код VIN состоит из трех разделов:

международного идентификационного кода изготовителя (кода WMI);  
описательной части (VDS);

указательной части (VIS).

7. В качестве знаков, составляющих код VIN, используют:

арабские цифры — 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 0;

латинские буквы — A, B, C, D, E, F, G, H, J, K, L, M, N, P, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z.

*Примечание: буквы I, O и Q не используются.*

8. Код WMI, присвоенный изготовителю, не должен быть повторно присвоен другому изготовителю, в течение 30 лет после последнего года, когда этот код был использован.

9. Код WMI состоит из трех знаков.

10. Первый знак кода WMI может быть буквой или цифрой. Он обозначает географическую зону. Одной и той же географической зоне могут соответствовать несколько знаков.

11. Второй знак кода WMI может быть буквой или цифрой. Он обозначает страну, находящуюся в вышеуказанной географической зоне. Одной и той же стране могут соответствовать несколько знаков. Для однозначной идентификации страны используют сочетание первого и второго знаков.

12. Третий знак кода WMI может быть буквой или цифрой. Каждому конкретному изготовителю его присваивает компетентный орган страны. Однозначную идентификацию конкретного изготовителя обеспечивают комбинацией первого, второго и третьего знаков кода WMI. Для обозначения изготовителя, производящего менее 500 автотранспортных средств в год, в качестве третьего знака кода WMI используют цифру 9. Для такого изготовителя комбинацию знаков, идентифицирующую конкретного изготовителя, проставляют на третьей, четвертой и пятой позициях VIS.

13. Описательная часть VDS кода VIN состоит из знаков (букв или

цифр), размещаемых на шести позициях. Выбор знаков для кодирования и их последовательность определяются изготовителем.

Если для кодирования VDS не используют одну или более позиций, на их место помещают буквы или цифры по выбору изготовителя.

14. Указательная часть VIS кода VIN состоит из восьми знаков, последние четыре из них должны быть цифрами. На всех неиспользуемых позициях должны быть проставлены нули.

Допускается обозначать в этом разделе кода VIN год выпуска (модельный год) и (или) сборочный завод. При этом рекомендуется код года выпуска (модельного года) размещать на первой позиции раздела, а код сборочного завода — на второй позиции. Если в VIS обозначен код модельного года, то в документах, содержащих описание кода VIN, это следует указывать.

15. Разделители выбирают по усмотрению изготовителя. В качестве разделителей не следует использовать буквы и цифры, служащие для составления кода VIN, а также любые символы, которые можно было бы ошибочно принять за эти буквы и цифры.

## § 2. Требования к простановке кода VIN

16. Одному автотранспортному средству может быть присвоен только один код VIN.

Код VIN, указываемый в документах, должен быть расположен в одной строке без пробелов.

17. Код VIN наносят на табличку изготовителя автотранспортного средства, а также на раму, шасси или часть кузова, не являющуюся легкоъемной, в одну или две строки без пробелов и разрыва разделов.

18. Знаки кода VIN должны быть четкими, долговечными и защищенными от легкого их изменения.

## Глава IV. Требования к техническому состоянию автотранспортных средств

### § 1. Общие требования безопасности к автотранспортным средствам

19. В эксплуатации запрещается изменять конструкцию, исключать предусмотренные или устанавливать не предусмотренные элементы рулевого и тормозного управления, а также других составных частей автотранспортного средства, требования к которым установлены в настоящем Техническом регламенте, без согласования с предприятием-изготовителем.

20. Рабочие жидкости и детали, применяемые в тормозном и рулевом управлении, а также другие составные части автотранспортного средства,

требования к которым установлены в настоящем Техническом регламенте, не допускается заменять на аналогичные жидкости и детали, не соответствующие требованиям технической и нормативно-технической документации.

## § 2. Требования к тормозному управлению

21. Тормозное управление должно обеспечивать требуемые нормативы по эффективности торможения и устойчивости при торможении. Все элементы тормозного управления, предусмотренные конструкцией, должны быть в наличии и находиться в работоспособном состоянии.

22. Нормативы эффективности торможения и устойчивости при торможении рабочей тормозной системой для дорожных и стендовых испытаний приведены в таблицах 1, 2, 3, 4. Начальная скорость торможения при проведении испытаний на дороге рабочей тормозной системой должна составлять 13,88 м/с (50 км/ч). Масса автотранспортного средства при испытаниях не должна превышать разрешенную предприятием-изготовителем. При торможении выход автотранспортного средства за пределы нормативного коридора движения не допускается.

Показатели эффективности торможения и устойчивости автотранспортного средства при торможении, используемые при дорожных и стендовых испытаниях, приведены в приложении № 6 к настоящему Техническому регламенту.

23. Время срабатывания тормозной системы или тормозного привода измеряется только для автотранспортного средства с пневматическим приводом тормозов. Для автопоездов время срабатывания тормозной системы или тормозного привода замеряется отдельно для тягача и прицепа(ов), полуприцепов. При контроле на стенде время срабатывания тормозной системы или тормозного привода измеряется на его наиболее удаленной оси от тормозного крана управления.

24. Запасная тормозная система, снабженная независимым от других тормозных систем элементом управления должна обеспечивать эффективность торможения, нормативы которой приведены для стендовых испытаний в таблице 5, а для дорожных испытаний в таблице 6. Начальная скорость торможения при дорожных испытаниях составляет 13,88 м/с (50 км/ч).

Таблица 1.

**НОРМАТИВЫ**  
**эффективности торможения и ширины нормативного**  
**коридора движения рабочей тормозной системой**  
**при испытаниях на дороге**

Тип	Категория	Усилие на элементе управления $R_{п, Н}$ , не более	Тормозной путь $S_T$ , м, не более	Замедление $j_n$ , м/с <sup>2</sup> , не менее*	Время срабатывания тормозной системы $\Phi_{р, с}$ , не более	Ширина нормативного коридора движения, м
Пассажирские и грузопассажирские автомобили	M <sub>1</sub>	490	23,5	5,2	-	2,5***
	M <sub>2</sub>	686	28,9	4,5	0,6**	2,5***
	M <sub>3</sub>	686	28,9	4,5	0,6	3,0
Грузовые автомобили	N <sub>1</sub>	686	28,9	4,5	-	2,5***
	N <sub>2</sub>	686	28,9	4,5	0,6**	3,0
	N <sub>3</sub>	686	28,9	4,5	0,6	3,0
Автопоезда, тягачами которых являются автомобили категорий М-N	M <sub>1</sub> '	490	24,6	4,9	-	2,5
	N <sub>1</sub> '	686	28,9	4,5	-	2,5
	N <sub>2</sub> '	686	31,4	4,5	0,8	3,0
	N <sub>3</sub> '	686	31,4	4,5	0,8	3,0

\* Нормативы на 10% ниже, чем для новых автотранспортных средств, установленных в Правилах ЕЭК ООН № 13.

\*\* Для автотранспортных средств с пневмоприводом тормозов.

\*\*\* Для автотранспортных средств, ширина которых не превышает 2 м. Для автотранспортных средств шириной более 2 м — ширина нормативного коридора = 3 м.

25. При контроле рабочей тормозной системы прицепов и полуприцепов (за исключением прицепов роспусков) удельная тормозная сила должна быть не менее 0,5 для прицепов категории O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>, O<sub>4</sub> и не менее 0,5 для осей полуприцепов категории O<sub>3</sub> и O<sub>4</sub>.

Таблица 2.

**НОРМАТИВЫ**  
**эффективности торможения рабочей тормозной системой**  
**автотранспортных средств для контроля на стендах**

Тип	Категория	Усилие на элементе управления Рп, Н, не более	Удельная тормозная сила $\gamma$ , не менее	Время срабатывания тормозной системы $t_{cp}^*$ , с не более
Пассажирские и грузопассажирские автомобили	M <sub>1</sub>	490	0,53	-
	M <sub>2</sub>	686	0,46	0,6 **
	M <sub>3</sub>	686	0,46	0,6
Грузовые автомобили	N <sub>1</sub>	686	0,46	-
	N <sub>2</sub>	686	0,46	0,6**
	N <sub>3</sub>	686	0,46	0,6
Автопоезда, тягачами которых являются автомобили категорий М-N	M' <sub>1</sub>	490	0,5	-
	N' <sub>1</sub>	686	0,46	-
	N' <sub>2</sub>	686	0,46	0,8
	N' <sub>3</sub>	686	0,46	0,8

\* Допускается вместо параметра  $t_{cp}$  измерить время срабатывания тормозного привода ( $t_{cp}$ ).

\*\* Для автотранспортных средств с пневмоприводом тормозов.

Примечание: нормативы эффективности торможения для автотранспортных средств выпуска до 01.01.81 приведены в приложении № 5 к настоящему Техническому регламенту.

Таблица 3.

**НОРМАТИВНЫЕ**  
**значения допустимой неравномерности тормозных сил**  
**по осям автотранспортного средства**

Тип автотранспортного средства	Категория	Неравномерность тормозных сил $\Delta P_t$ , %	
		передняя ось	задняя (средняя) ось
Пассажирские и грузопассажирские автомобили	M <sub>1</sub>	15	20
	M <sub>2</sub>	15	20
	M <sub>3</sub>	20	25
Грузовые автомобили	N <sub>1</sub>		
	N <sub>2</sub>		
	N <sub>3</sub>		
Автопоезда, тягачами которых являются автотранспортные средства категорий M <sub>1</sub> и N <sub>1</sub>	M' <sub>1</sub>	15	20
	N' <sub>1</sub>	20	25

26. Эффективность вспомогательной тормозной системы, за исключением тормоз-замедлителя, определяется на дороге. Она должна быть достаточ-

ной для обеспечения нормативного замедления не менее  $0,5 \text{ м/с}^2$  для автотранспортного средства с полной массой и не менее  $0,8 \text{ м/с}^2$  для автотранспортного средства в снаряженном состоянии. Тормоз-замедлитель должен быть исправен.

27. Стояночная тормозная система должна обеспечивать неподвижное состояние автотранспортного средства полной массы на дороге с уклоном не менее 16%. Для контроля автотранспортного средства в снаряженном состоянии, значения уклонов дороги соответственно составляют для категорий М не менее 25%, для категорий N не менее 31%. При проверке стояночной тормозной системы на дороге или стенде должна обеспечиваться удельная тормозная сила не менее 0,16, при усилии на элементе управления не более 392 Н для категории  $M_1$  и 588 Н для автотранспортных средств других категорий.

Таблица 4.

**НОРМАТИВНЫЕ  
значения допустимой неравномерности тормозных сил  
по осям автопоездов категорий  $N_2'$  и  $N_3'$**

Тип автопоезда	Неравномерность тормозных сил $\Delta P_T$ , %						
	тягач		первый прицеп		полу-прицеп	последний прицеп	
	1-я ось	последующие оси	1-я ось	последующие оси		1-я ось	последующие оси
Одноприцепной	20	25	20	25	-	-	-
Двухприцепной	20	25	20	25	-	20	30
Седельный	20	25	-	-	30	-	-
Седельно-прицепной	20	25	-	-	25	20	30

Таблица 5.

**НОРМАТИВЫ  
эффективности торможения автотранспортного средства  
запасной тормозной системой при контроле на стендах**

Тип	Категория	Усилие на элементе управления $R_p$ , Н не более	Удельная тормозная сила $\Gamma_T$ , не менее
Пассажирские и грузопассажирские автомобили	$M_1$	490 (392)*	0,26
	$M_2 M_3$	686 (589)*	0,23
Грузовые автомобили	$N_1, N_2, N_3$	686 (589)*	0,23

\* Для автотранспортного средства с ручным управлением запасной тормозной системой.

28. Стояночная тормозная система прицепа или полуприцепа в отсоединенном от тягача состоянии должна обеспечивать его неподвижное состояние на уклоне, значения которого приведены для категории автотранспортного средства, к которой относится тягач.

29. Давление сжатого воздуха в ресиверах пневматического или пневмогидравлического привода тормозов должно составлять:

для одиночных автотранспортных средств и седельных тягачей — (0,65 — 0,85) МПа;

для прицепных звеньев, подключенных к тягачу по однопроводному приводу — не менее 0,48 МПа;

при подключении по двухпроводному приводу — не менее 0,63 МПа.

Таблица 6.

**НОРМАТИВЫ**  
**эффективности торможения автотранспортного средства**  
**запасной тормозной системой при испытаниях на дороге**

Тип	Категория	Усилие на элементе управления Рп, Н, не более	Тормозной путь St, м, не более	Замедление j <sub>н</sub> , м/с <sup>2</sup> , не менее
Пассажирские и грузопассажирские автомобили	M <sub>1</sub>	490 (392)*	42,0	2,6
	M <sub>2</sub> M <sub>3</sub>	686 (589)*	50,0	2,25
Легковые автомобили с прицепом	M' <sub>1</sub>	490 (392)*	43,5 (53,0)**	2,5 (2,0)**
Грузовые автомобили	N <sub>1</sub> N <sub>2</sub> N <sub>3</sub>	686 (589)*	51,0	2,2
Автопоезда	N' <sub>1</sub> , N' <sub>2</sub> , N' <sub>3</sub>	686 (589)*	53,5	2,2

\* Для автотранспортных средств с ручным управлением запасной тормозной системой.

\*\* Для автотранспортных средств, прицеп которых не снабжен тормозами.

30. Время, необходимое для достижения нормативных давлений воздуха (вакуума) в тормозной системе, должно соответствовать технической документации завода-изготовителя.

31. Пневматический или пневмогидравлический привод тормозов должен быть герметичен.

32. При неработающем двигателе падение давления в системе не должно превышать 0,05 МПа в течение 30 мин. — при свободном положении элементов управления и 15 мин. — после приведения в действие элементов управления тормозной системой.

33. Наличие у элементов тормозного привода коррозии, механических повреждений, трещин, остаточной деформации, нарушения герметичности

трубопроводов или соединений, подтекания тормозной жидкости не допускается.

34. Элементы управления тормозной системой, система сигнализации и контроля, манометры пневматического и пневмогидравлического тормозного привода должны быть работоспособны. Действие рабочей и запасной тормозных систем должно обеспечивать возможность плавного и пропорционального изменения тормозного усилия во всем диапазоне регулирования.

35. Наличие на деталях колесных тормозных механизмов механических повреждений, трещин, деформации, загрязненности смазочными материалами и тормозной жидкостью не допускается.

36. Гибкие тормозные шланги должны соединяться без дополнительных переходных элементов, их расположение и длина должны быть достаточными для предотвращения возможности повреждения при работе направляющего аппарата подвески и повороте управляемых колес. Разбухание шлангов под давлением, наличие трещин и механических повреждений не допускается.

37. Расположение и длина соединительных шлангов пневмопривода автопоездов должны исключать возможность их повреждения при взаимных перемещениях звеньев автопоезда.

38. Давление на контрольном выводе регулятора тормозных сил, входящего в состав пневмопривода тормозов, замеренного в положениях, соответствующих полной массе и снаряженному состоянию, должно быть в пределах норм, указанных в установленной на автотранспортном средстве табличке завода-изготовителя или в эксплуатационной документации.

39. Регулятор тормозных сил в составе гидропривода должен быть исправен, а его регулировки соответствовать нормам завода-изготовителя.

40. Автотранспортные средства оснащенные антиблокировочными системами (АБС), при торможении в снаряженном состоянии с начальной скорости торможения, приведенной в п. 24, должны двигаться без видимых следов увода или заноса и не оставлять следов юза на дорожном покрытии до достижения скорости, соответствующей порогу отключения АБС, не более 4,16 м/с (15 км/ч). Сигнальное устройство АБС должно соответствовать исправному состоянию.

41. Свободный ход устройства управления инерционного тормоза прицепов категории  $O_1$  и  $O_2$  должен соответствовать требованиям эксплуатационной документации. Усилие вталкивания сцепного устройства прицепов при отсоединенном приводе должно быть для категории  $O_1$  не менее 200 Н,  $O_2$  — не менее 350 Н.

## § 2. Требования к рулевому управлению

42. Сколы, трещины и другие дефекты на ободе, спицах и ступице рулевого колеса не допускаются. В случае применения оплетки обода рулевого колеса ее крепление должно исключать возможность проскальзывания

относительно обода или самопроизвольного отсоединения от него. Максимальная толщина обода с надетой на него оплеткой не должна превышать 40 мм.

43. Рулевое колесо должно быть надежно закреплено и застопорено на валу.

44. Поперечные люфты в плоскостях, проходящих через ось рулевой колонки и осевой люфт, не допускаются. Устройство фиксации положения рулевой колонки с регулируемым положением рулевого колеса должно быть исправно.

45. Перемещения деталей и узлов рулевого управления относительно друг друга или опорной поверхности, не предусмотренные конструкцией, а также люфты в соединениях рулевой трапеции не допускаются. Резьбовые соединения должны быть затянуты и застопорены.

46. Применение в рулевом механизме и приводе деталей со следами остаточной деформации, трещинами и другими дефектами не допускается.

47. Трещины и повреждения на опорных поверхностях узлов рулевого управления не допускаются.

48. Пыльники шарниров рулевого привода не должны иметь повреждений.

49. Уровень жидкости в резервуаре насоса гидроусилителя руля должен соответствовать требованиям завода-изготовителя автотранспортного средства или эксплуатационной документации. Подтекание жидкости из гидросистемы не допускается.

50. Вращение рулевого колеса во всем диапазоне угла его поворота должно происходить плавно, без заеданий. Максимальные углы поворота рулевого колеса должны ограничиваться только устройствами, предусмотренными конструкцией автотранспортного средства.

51. Для автотранспортных средств с усилителем рулевого управления самопроизвольный поворот руля от нейтрального положения при неподвижном состоянии колес и включенном двигателе не допускается.

52. Суммарный люфт в рулевом управлении в регламентированных условиях испытаний автотранспортного средства не должен превышать следующих значений:

Категория	Допустимое значение
M <sub>1</sub>	10 <sup>0</sup>
M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>1</sub>	20 <sup>0</sup>
N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	25 <sup>0</sup>

### § 3. Требования к устройствам освещения и световой сигнализации

53. Устройства освещения и световой сигнализации должны быть работоспособны, и их режим работы должен соответствовать требованиям настоящего Технического регламента. На автотранспортных средствах катего-

рий М, N и O применение устройств освещения и световой сигнализации регламентируется таблицами 7 и 8.

Таблица 7.

**ТРЕБОВАНИЯ  
к наличию внешних световых приборов  
на автотранспортных средствах**

Наименование внешних световых приборов		Цвет излучения	Количество приборов на автотранспортном средстве	Наличие приборов на автотранспортном средстве в зависимости от категорий
Фара дальнего света		Белый	2 или 4	Обязательно для категорий М, N. Запрещено для категорий О.
Фара ближнего света		Белый	2	
Передняя противотуманная фара		Белый или желтый	2	Факультативно для категорий М, N. Запрещено для категории О.
Фонарь заднего хода		Белый	1 или 2 <sup>1</sup>	Обязательно для категорий М, N, O <sub>2</sub> , O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub> Факультативно для категории O <sub>1</sub>
Указатели поворота	Передние	Автожелтый <sup>2</sup>	2	Обязательно для категорий М, N. Запрещено для категории О.
	Задние	Автожелтый <sup>2</sup>	2	Обязательно
	Боковые 4	Автожелтый <sup>2</sup>	2	Обязательно для категорий М, N. Запрещено для категории О.
Аварийная сигнализация <sup>3</sup>		Автожелтый <sup>2</sup>		Обязательно
Сигнал торможения	Основной	Красный	2	Обязательно
	Дополнительный <sup>4</sup>	Красный	1 или 2	Обязательно для категорий М <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> <sup>5</sup> Факультативно для остальных категорий автотранспортных средств.
Передний габаритный огонь		Белый или автожелтый	2	Обязательно для категорий М, N. Обязательно для категорий О шириной более 1,6 м. Факультативно для категорий О шириной не более 1,6 м.
Задний габаритный огонь		Красный	2	Обязательно
Задний противотуманный фонарь <sup>4</sup>		Красный	1 или 2	Обязательно
Стояночный огонь	Передний	Белый	По 2 спереди и сзади, либо по одному с каждой стороны	Факультативно для автотранспортных средств длиной до 6 м и шириной до 2 м и запрещено на остальных автотранспортных средствах.
	Задний	Красный		
	Боковой	Автожелтый <sup>6</sup>		
Боковой габаритный фонарь		Автожелтый или красный <sup>7</sup>	Не менее двух с каждой стороны.	Обязательно на автотранспортных средствах длиной более 6 м, за исключением грузовых автомобилей без кузова. Кроме того, на автотранспортных средствах категорий М <sub>1</sub> и N <sub>1</sub> длиной менее 6 м, если они не обеспечивают выполнение требований в отношении геометрической видимости передних и задних габаритных огней, должны использоваться боковые габаритные фонари. Факультативно для других категорий автотранспортных средств.

Продолжение таблицы 7.

Наименование внешних световых приборов		Цвет излучения	Количество приборов на автотранспортном средстве	Наличие приборов на автотранспортном средстве в зависимости от категорий
Контурный огонь	Передний	Белый	2	Обязательно на автотранспортных средствах шириной более 2,1 м. Факультативно для автотранспортных средств шириной от 1,8 до 2,1 м и для грузовых автомобилей без кузова
	Задний	Красный	2	
Фонарь освещения заднего государственного регистрационного знака		Белый	Не регламентируется <sup>8</sup>	Обязательно
Переднее светоотражающее устройство нетреугольной формы		Белый	2	Обязательно для автотранспортных средств категорий О и на автотранспортных средствах с убирающимися фарами. Факультативно для других автотранспортных средств
Боковое светоотражающее устройство нетреугольной формы	Переднее	Желтый	Не менее двух с каждой стороны для автотранспортных средств длиной более 6 м.	Обязательно для автотранспортных средств категорий О и автотранспортных средств категорий М и N длиной более 6 м. Факультативно для других автотранспортных средств.
	Боковое	Желтый или красный <sup>9</sup>	Допускается одно (спереди или сзади) для автотранспортных средств длиной менее 6 м	
Заднее светоотражающее устройство	Нетреугольной формы	Красный	2	Обязательно для автотранспортных средств категорий М и N. Факультативно для автотранспортных средств категорий О при группировании с другими задними приборами световой сигнализации
	Треугольной формы	Красный	2	Обязательно для автотранспортных средств категорий О. Запрещено для автотранспортных средств категорий М и N
Адаптивная система переднего освещения		Белый	2	Факультативно для автотранспортных средств категорий М и N. Запрещено для автотранспортных средств категорий О.
Фонарь угловой		Белый	2	Факультативно для автотранспортных средств категорий М и N.
Контурная маркировка	Боковая <sup>10</sup>	Белая или желтая	Один или несколько элементов	Запрещено для автотранспортных средств категории М <sub>1</sub> , О <sub>1</sub> . Факультативно для категорий М <sub>2</sub> , М <sub>3</sub> , N <sub>1</sub> , N <sub>2</sub> с технически допустимой максимальной массой до 7,5 тонн, О <sub>2</sub> . Обязательно для категории N <sub>2</sub> с технически допустимой максимальной массой 7,5 тонн и более, N <sub>3</sub> , О <sub>3</sub> , О <sub>4</sub> .
	Задняя <sup>11</sup>	Красная или желтая		

Примечания:

<sup>1</sup> Одно устройство обязательно и одно факультативно для автотранспортных средств категории М<sub>1</sub> и автотранспортных средств других категорий длиной, не превышающей 6 м. Два устройства обязательно для авто-

транспортных средств всех категорий, кроме категории  $M_1$  и с длиной, превышающей 6 м.

<sup>2</sup> Требования к цвету не распространяются на автотранспортные средства, выпущенные в обращение до введения в действие настоящего Технического регламента.

<sup>3</sup> Аварийная сигнализация представляет собой все одновременно мигающие указатели поворота.

<sup>4</sup> Требования к наличию светового прибора не распространяются на автотранспортные средства, выпущенные в обращение до введения в действие настоящего Технического регламента.

<sup>5</sup> Для автотранспортных средств категории  $N_1$  кроме шасси и автотранспортных средств с открытым кузовом (пикапов).

<sup>6</sup> При совмещении с боковыми указателями поворота и боковыми габаритными фонарями.

<sup>7</sup> При группировании, комбинировании или совмещении с задним габаритным, контурным огнями, задним противотуманным фонарем или сигналом торможения или если имеет отчасти общую светоизлучающую поверхность с задним светоотражающим устройством.

<sup>8</sup> Количество фонарей освещения заднего регистрационного знака должно быть достаточным для освещения всей его поверхности.

<sup>9</sup> При группировании или наличии общей светоизлучающей поверхности с задним габаритным фонарем, задним контурным огнем, задним противотуманным фонарем, сигналом торможения или красным боковым габаритным фонарем.

<sup>10</sup> Обязательна для автотранспортных средств с габаритной шириной более 2,1 м.

<sup>11</sup> Обязательна для автотранспортных средств с габаритной длиной более 6 м.

Таблица 8.

### ТРЕБОВАНИЯ к дополнительным факультативным световым приборам

Наименование внешних световых приборов	Количество приборов на автотранспортном средстве	Цвет излучения	Дополнительные требования
Фара-прожектор или прожектор-искатель	1	Белый	Допускается наличие, если они предусмотрены конструкцией автотранспортного средства
Фары дальнего света	2	Белый	Разрешены на автотранспортных средствах категории $N_3$ . Если на автотранспортном средстве уже имеются четыре фары дальнего света, то дополнительные две фары могут использоваться только в дневное время для подачи кратковременных предупреждающих световых сигналов

Продолжение таблицы 8.

Наименование внешних световых приборов	Количество приборов на автотранспортном средстве	Цвет излучения	Дополнительные требования
Фонари заднего хода	2	Белый	Разрешены на автотранспортных средствах, длина которых превышает 6 м, кроме автотранспортных средств категории М <sub>1</sub> . Должны быть установлены симметрично оси автотранспортного средства
Задние габаритные огни	2	Красный	Разрешены на автотранспортных средствах категорий М <sub>2</sub> , М <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , O <sub>3</sub> и O <sub>4</sub> . Должны быть установлены симметрично оси автотранспортного средства, как можно ближе к габаритной ширине автотранспортного средства и выше обязательных габаритных огней не менее, чем на 600 мм
Сигналы торможения	1 центральный, когда его установка не является обязательной, 2 боковых при отсутствии центрального	Красный	Должны быть направлены непосредственно назад. Должны располагаться не менее, чем на 600 мм выше обязательных сигналов торможения
Сигналы аварийного торможения <sup>1</sup> .			Должна быть обеспечена частота мигания (4 + 1) Гц
Указатели поворота боковые (повторители)	Любое число	Автожелтый	Должны быть подключены так, чтобы обеспечивалась их синхронная работа с остальными указателями поворота
Указатели поворота задние	По 2	Автожелтый	Разрешены на автотранспортных средствах категорий М <sub>2</sub> , М <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , O <sub>2</sub> , O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub> . Должны располагаться не менее, чем на 600 мм выше обязательных указателей поворота
Внешняя подсветка	Любое число	Белый	Разрешена на автотранспортных средствах категорий М и N и может включаться на стоящем автотранспортном средстве с выключенным двигателем при открытии дверей водителя, пассажирских или багажных отсеков. Внешняя подсветка должна быть такой, чтобы ее нельзя было перепутать с другими огнями автотранспортного средства
Задние светоотражающие устройства	Любое число, если они не снижают эффективности обязательных устройств.	Красный	Не должны иметь треугольную форму для автотранспортных средств категорий М и N. Должны иметь треугольную форму для автотранспортных средств категории O. Внешняя граница видимой поверхности не должна быть удалена от внешней границы автотранспортного средства больше, чем на 400 мм.
Боковые светоотражающие устройства	Любое число, если они не снижают эффективности обязательных устройств.	Красный	Внешняя граница видимой поверхности должна быть не ниже 250 мм и не выше 900 мм от опорной поверхности (1500 мм, если расстояние 900 мм невозможно выдержать из-за особенностей конструкции)

Примечание:

<sup>1</sup> Сигналы аварийного торможения представляют собой все одновременно мигающие указатели поворота и сигналы торможения.

54. Демонтаж, изменение цвета огней, режима работы и мест расположения предусмотренных конструкцией автотранспортного средства светотехнических устройств, дополнительная установка других светотехнических устройств, кроме указанных в таблицах 7 и 8, не допускаются.

На автотранспортных средствах, снятых с производства, допускается замена светотехнических устройств на используемые на автотранспортных средствах других типов.

55. Никакой огонь не должен быть мигающим, за исключением огней указателей поворота, огней аварийной сигнализации, огней аварийного сигнала торможения и боковых габаритных огней автожелтого цвета, применяемых совместно с указателями поворота.

56. Никакой свет красного цвета не должен излучаться в направлении вперед, и никакой свет белого цвета, за исключением света от фонаря заднего хода, не должен излучаться в направлении назад. Данное требование не распространяется на устройства освещения, устанавливаемые для внутреннего освещения автотранспортного средства.

57. Передние и задние габаритные фонари, контурные огни, если таковые имеются, боковые габаритные фонари, если таковые имеются, и фонарь заднего номерного знака должны включаться и выключаться только одновременно. Данное требование не применяется при использовании передних и задних габаритных фонарей, а также боковых габаритных фонарей в качестве стояночных огней.

58. Фары дальнего и ближнего света и передние противотуманные фары должны включаться только в том случае, если включены также огни, упоминаемые в пункте 57. Данное требование не применяется к фарам дальнего и ближнего света, когда мигание этих фар применяется для подачи кратковременных предупреждающих световых сигналов.

59. Обязательно наличие работоспособных, видимых водителем контрольных световых сигналов включения для фар дальнего света, передних противотуманных фар, указателей поворота, передних и задних габаритных огней, задних противотуманных фонарей. Требования данного подпункта в отношении передних и задних габаритных огней считаются выполненными, если одновременно с ними включается освещение комбинации приборов.

60. Отсутствие, разрушения и загрязнения рассеивателей световых приборов и установка дополнительных по отношению к конструкции светового прибора оптических элементов (в том числе бесцветных или окрашенных оптических деталей и пленок) не допускаются.

Данное требование не распространяется на оптические элементы, предназначенные для коррекции светового пучка фар в целях приведения его в соответствие с требованиями настоящего Технического регламента.

61. Повреждения и отслоения светоотражающей маркировки не допускаются.

62. Требования к фарам ближнего и дальнего света и противотуманным:

а) для фар ближнего и дальнего света и противотуманных форма, цвет,

размер должны быть одинаковыми, а расположение должно быть симметричным;

б) фары ближнего света должны предназначаться для дорог с правосторонним движением;

в) фары дальнего света могут включаться либо одновременно, либо попарно. При переключении дальнего света на ближний все фары дальнего света должны выключаться одновременно;

г) 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;

д) противотуманные фары должны включаться при включенных габаритных огнях независимо от включения фар дальнего и (или) ближнего света;

е) фары ближнего света с газоразрядными источниками света должны быть оснащены устройством фарочистки и работоспособным автоматическим корректирующим устройством регулировки угла наклона;

ж) в противотуманных фарах типа В разрешено применение только ламп накаливания. В противотуманных фарах типа ГЗ разрешено применение источников света, предусмотренных конструкцией фары;

з) должны применяться источники света, соответствующие типу оптического модуля. При необходимости замены предусмотренного конструкцией автотранспортного средства источника света на источник света иного типа (газоразрядный, светодиодный), такая замена может быть проведена только совместно с оптическим модулем, соответствующим заменяемому источнику света, в порядке, установленном настоящим Техническим регламентом для внесения изменений в конструкцию автотранспортного средства, и с соблюдением установленных настоящим Техническим регламентом требований;

и) на автотранспортных средствах, фары которых снабжены корректирующим устройством, последнее при загрузке автотранспортного средства должно устанавливаться в положение, соответствующее загрузке;

к) угол наклона плоскости, содержащей левую (от автотранспортного средства) часть следа верхней светотеневой границы пучка ближнего света фар типов С, НС, DC, CR, HCR, DCR должен быть в пределах  $\pm 0,2\%$  в вертикальном направлении от нормативного значения угла регулировки, указанного в эксплуатационной документации и (или) обозначенного на автотранспортном средстве. При отсутствии на автотранспортном средстве и в эксплуатационной документации данных о нормативном значении угла регулировки, фары типов С, НС, DC, CR, HCR, DCR должны быть отрегулированы в соответствии с указанными значениями угла  $\alpha$  наклона светового пучка к горизонтальной плоскости на рис. 1, или 2 и в таблице 9.

Нормативы угла регулировки заданы значениями угла  $\alpha$  в зависимости от высоты  $H$  установки оптического центра фары над плоскостью рабочей площадки для расстояния  $L$  от оптического центра фары до экрана, или

расстоянием  $R$  по экрану от проекции оптического центра фары до световой границы пучка света и расстояниями  $L$  и  $H$ .

Правый участок следа светотеневой границы пучка ближнего света фар типов С, НС, DC, CR, HCR, DCR на экране может быть наклонным или ломаным;

л) угловое отклонение в горизонтальном направлении точки пересечения левого горизонтального и правого наклонного участков светотеневой границы светового пучка фар типов С, НС, DC, CR, HCR, DCR от вертикальной плоскости, проходящей через ось отсчета, должно быть не более  $\pm 0,2\%$ ;

м) сила света каждой из фар в режиме «ближний свет», измеренная в направлении оптической оси фары и в направлении  $52'$  вниз от левой части светотеневой границы, должна соответствовать значениям, указанным в таблице 10;

н) проверку параметров, указанных в таблице 10, проводят после регулировки положения светового пучка ближнего света в соответствии с пунктом 62;

и) при несоответствии параметров фары указанным в таблице 10 нормативам, проводят повторную регулировку в пределах  $\pm 0,5\%$  в вертикальном направлении от номинального значения угла по таблице 12 и повторное измерение силы света.

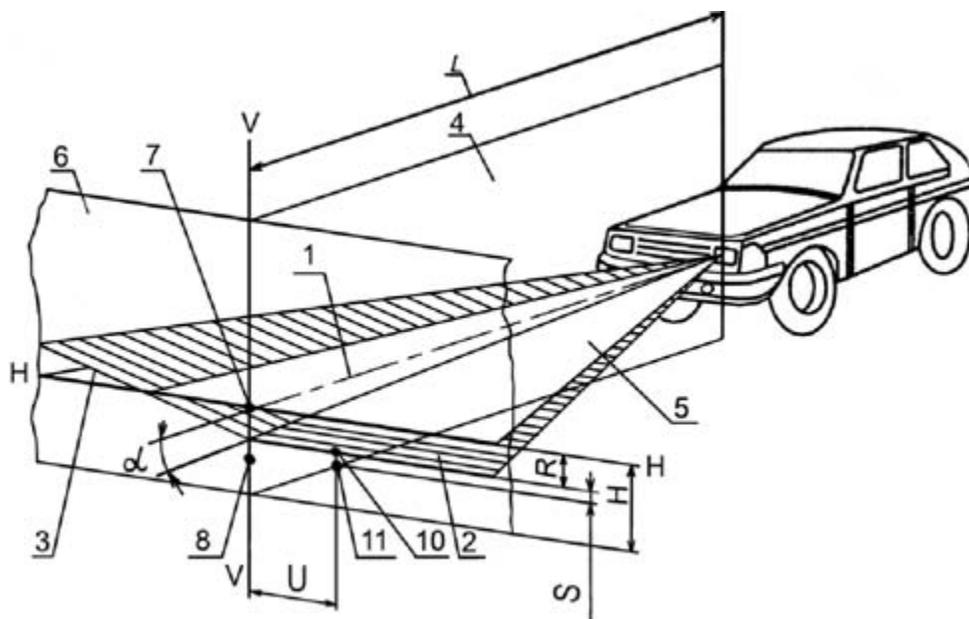


Рис 1.

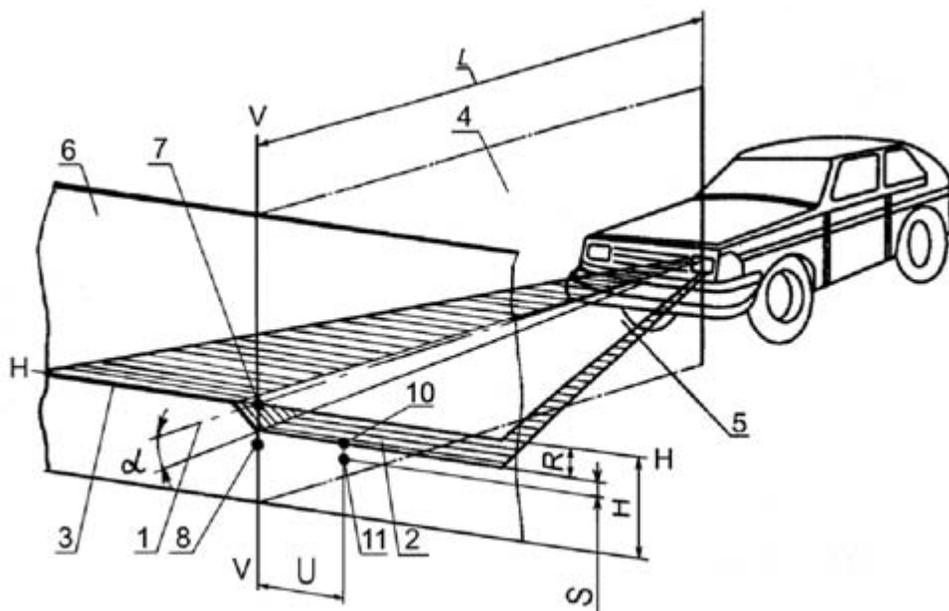


Рис 2.

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

Схема расположения автотранспортного средства на посту проверки света фар, форма светотеневой границы и размещение контрольных точек на экране:

Рис. 1. Для режима «ближний свет» с наклонным правым участком светотеневой границы.

Рис. 2. Для режима «ближний свет» с ломаным правым участком светотеневой границы.

о) сила света всех фар типов R, HR, CR, HCR, DR, DCR, расположенных на одной стороне автотранспортного средства, в режиме «дальний свет» должна быть не менее 10000 кд, а суммарная величина силы света всех головных фар указанных типов не должна быть более 225000 кд;

п) силу света фар типов CR, HCR, DCR в режиме «дальний свет» измеряют в направлении оптической оси фары;

р) фары типов R, HR, DR должны быть отрегулированы так, чтобы центр светового пучка совпадал с точкой пересечения оптической оси фары с экраном (точка 7 на рис. 1 и 2);

с) силу света фар типов R, HR, DR измеряют в направлении оптической оси фары после проведения регулировки в соответствии с пунктом «н»;

Таблица 9.

**ГЕОМЕТРИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ  
расположения светотеневой границы пучка ближнего  
света фар на матовом экране в зависимости от высоты  
установки фар и расстояния до экрана**

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

Таблица 10.

**СИЛА  
света фар в режиме «ближний свет»**

Тип фары	Сила света в направлении оптической оси фары, кд, не более	Сила света в направлении 52' вниз от левой части световой границы, кд, не менее
С; CR	800	1600*
HC; HCR; DC; DCR	950	2200*

\* В случае несоответствия параметров, полученных при неработающем двигателе, проводят измерение при работающем двигателе.

т) противотуманные фары должны быть отрегулированы так, чтобы светотеневая граница на измерительном экране находилась ниже линии Н для фар типа В на  $1,15^{\circ}$ , для фар типа F3 — на  $1^{\circ}$ .

63. Фонари заднего хода должны включаться при включении передачи заднего хода и работать в постоянном режиме.

64. Требования к указателям поворота и аварийной сигнализации:

а) указатели поворота должны работать в мигающем режиме. Частота следования проблесков должна находиться в пределах  $90 \pm 30$  проблесков в минуту или  $1,5 \pm 0,5$  Гц;

б) аварийная сигнализация должна обеспечивать синхронное включение всех указателей поворота в проблесковом режиме;

в) указатели поворота должны включаться независимо от включения других огней. Все указатели поворота, расположенные на одной и той же стороне автотранспортного средства, должны включаться и выключаться одним и тем же устройством и работать в одной фазе.

65. Требования к сигналам торможения:

а) сигналы торможения (основные и дополнительные) должны включаться при воздействии на элементы управления рабочей и аварийной тормозных систем и работать в постоянном режиме;

б) совмещение для центрального дополнительного сигнала торможения с другими огнями не допускается;

в) только в том случае, когда продольная средняя плоскость автотранспортного средства не проходит через стационарную панель кузова, а разделяет одну или две подвижные части автотранспортного средства (например, двери), и если нет достаточного пространства для установки одного дополнительного центрального сигнала торможения на средней продольной плоскости над такими подвижными частями, допускается смещение оптического центра дополнительного сигнала торможения влево или вправо от средней продольной плоскости на расстояние не более 150 мм, либо установка двух дополнительных сигналов торможения, которые в этом случае должны

находиться как можно ближе к средней продольной плоскости, по одному устройству с каждой стороны этой плоскости.

66. Требования к задним противотуманным фонарям:

а) задние противотуманные фонари должны включаться только при включенных фарах дальнего или ближнего света либо противотуманных фарах и работать в постоянном режиме;

б) задние противотуманные фонари могут оставаться включенными до тех пор, пока не выключены габаритные фонари, после чего задние противотуманные фонари должны оставаться выключенными до тех пор, пока они не будут включены еще раз;

в) задние противотуманные фонари не должны включаться при воздействии на педаль рабочей тормозной системы.

67. Стояночные огни, расположенные с одной стороны автотранспортного средства, должны включаться независимо от любых других огней, а также независимо от положения выключателя зажигания.

68. Габаритные и контурные огни должны работать в постоянном режиме.

69. Фонарь освещения заднего государственного регистрационного знака должен включаться одновременно с габаритными огнями и работать в постоянном режиме.

70. Требования к боковым фонарям:

а) боковые фонари не должны включаться, если при этом одновременно не включены фары дальнего света или фары ближнего света;

б) боковой фонарь, расположенный на одной стороне автотранспортного средства, может включаться автоматически только при включении указателей поворота, расположенных на той же стороне автотранспортного средства, и/или при изменении положения управляемых колес, соответствующего прямолинейному движению, в направлении той же стороны автотранспортного средства. Боковой фонарь должен выключаться автоматически при выключении указателя поворота и (или) при возвращении управляемых колес в положение, соответствующее прямолинейному движению;

в) боковые фонари не должны включаться при скорости движения автотранспортного средства, превышающей 40 км/ч.

71. Внутри светоотражающего устройства треугольной формы не должно быть никаких огней.

#### **§ 4. Требования к обеспечению обзорности**

72. Автотранспортное средство должно быть укомплектовано стеклами, предусмотренными его конструкцией.

73. Водитель, который будет управлять автотранспортным средством, должен иметь возможность беспрепятственно видеть дорогу впереди себя, а также иметь обзор справа и слева от автотранспортного средства.

Не допускается наличие дополнительных предметов или покрытий, ог-

раничивающих обзорность с места водителя (за исключением зеркал заднего вида, деталей стеклоочистителей, наружных и нанесенных или встроенных в стекла радиоантенн, нагревательных элементов устройств размораживания и осушения ветрового стекла).

В верхней части ветрового стекла допускается крепление полосы прозрачной цветной пленки шириной не более 140 мм, а на автотранспортных средствах категорий  $M_3$ ,  $N_2$ ,  $N_3$  — шириной, не превышающей минимального расстояния между верхним краем ветрового стекла и верхней границей зоны его очистки стеклоочистителем. При этом должны выполняться требования к светопропусканию, установленные в пункте 74.

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

74. Светопропускание ветрового стекла и стекол, через которые обеспечивается передняя обзорность для водителя, должно составлять не менее 70%.

Данное требование не применяется к задним стеклам автотранспортных средств категории  $M_1$  при условии, что автотранспортное средство оборудовано наружными зеркалами заднего вида, которые удовлетворяют требованиям настоящего Технического регламента. Однако не разрешается применять стекла с зеркальным эффектом.

Окрашенные в массу и тонированные ветровые стекла не должны искажать правильное восприятие белого, желтого, красного, зеленого и голубого цветов.

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

76. Автотранспортное средство должно быть оснащено хотя бы одним стеклоочистителем и хотя бы одной форсункой стеклоомывателя ветрового стекла.

77. Стеклоочистители и стеклоомыватели должны быть работоспособны. Не допускается демонтаж предусмотренных конструкцией автотранспортного средства стеклоочистителей и стеклоомывателей.

78. Стеклоомыватель должны обеспечивать подачу жидкости в зоны очистки стекла.

79. Автотранспортное средство должно быть укомплектовано противосолнечными козырьками.

80. Автотранспортное средство должно быть укомплектовано обеспечивающими поля обзора зеркалами заднего вида согласно таблице 11. Обязательные зеркала заднего вида должны быть установлены на автотранспортном средстве.

81. Автотранспортные средства, имеющие менее четырех колес, с кузовом, который полностью или частично закрывает водителя, должны быть оборудованы:

либо внутренним зеркалом заднего вида класса I и внешним зеркалом

заднего вида класса II или класса III, которые устанавливаются на автотранспортном средстве со стороны водителя;

либо двумя внешними зеркалами заднего вида класса II или класса III — по одному с каждой стороны автотранспортного средства.

Таблица 11.

**ТРЕБОВАНИЯ  
к наличию зеркал заднего вида на автотранспортных  
средствах**

Категория автотранспортного средства	Характеристика зеркала	Класс зеркала	Число и расположение зеркал на автотранспортном средстве	Наличие зеркала
M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub>	Внутреннее	I	Одно внутри	Обязательно только при наличии обзора через него
	Наружное основное	III (или II)	Одно слева	Обязательно
			Одно справа	Обязательно при недостаточном обзоре через внутреннее зеркало, в остальных случаях — допускается
	Наружное широкоугольное	IV	Одно справа, одно слева	Допускается
	Наружное бокового обзора	V*	Одно справа, одно слева	Допускается
Наружное переднего обзора	VI*	Одно спереди	Допускается	
M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	Наружное основное	II	Одно справа, одно слева	Обязательно
	Внутреннее	I	Одно внутри	Допускается
	Наружное широкоугольное	IV	Одно справа, одно слева	Допускается
	Наружное бокового обзора	V*	Одно справа, одно слева	Допускается
	Наружное переднего обзора	VI*	Одно спереди	Допускается
N <sub>2</sub> (не более 7,5 тонн)	Наружное основное	II	Одно справа, одно слева	Обязательно
	Внутреннее	I	Одно внутри	Допускается
	Наружное широкоугольное	IV	Одно справа, одно слева	Допускается
	Наружное бокового обзора	V*	Одно справа, одно слева	Допускается
	Наружное переднего обзора	VI*	Одно спереди	Допускается
N <sub>2</sub> (св. 7,5 тонн), N <sub>3</sub>	Наружное основное	II	Одно справа, одно слева	Обязательно для автотранспортных средств с передним расположением элементов управления**
	Наружное широкоугольное	IV	Одно справа	
	Наружное бокового обзора	V*	Одно справа	
	Наружное переднего обзора	VI*	Одно спереди	
	Внутреннее	I	Одно внутри	Допускается
	Наружное бокового обзора	V*	Одно слева	Допускается

Примечания:

\* Зеркало должно располагаться на высоте не менее 2 м от уровня опорной поверхности. Зеркало не должно устанавливаться на автотранспортных средствах, кабина которых располагается на такой высоте, что данное предписание не может быть выполнено.

\*\* Под «передним расположением элементов управления» понимается компоновка, в которой более половины длины двигателя находится за наиболее удаленной передней точкой основания ветрового стекла, а ступица рулевого колеса — в передней четверти длины автотранспортного средства.

Классы зеркал заднего вида:

I — внутренние зеркала заднего вида плоские или сферические;

II — основные внешние зеркала заднего вида большого размера сферические;

III — основные внешние зеркала заднего вида небольшого размера плоские или сферические (допускается меньший радиус кривизны, чем для зеркал класса II);

IV — широкоугольные внешние зеркала заднего вида сферические;

V — внешние зеркала бокового обзора сферические;

VI — зеркала переднего обзора сферические.

82. Обязательные зеркала заднего вида должны быть закреплены так, чтобы исключалась возможность их произвольного смещения во время движения автотранспортного средства, приводящая к изменению поля обзора.

## § 5. Требования к шинам и колесам

83. Автотранспортные средства должны быть укомплектованы шинами в соответствии с требованиями и согласно эксплуатационной документации изготовителей автотранспортных средств.

84. Каждая установленная на автотранспортном средстве шина должна: иметь номинальную размерность, соответствующую рекомендациям эксплуатационной документации на автотранспортное средство и размерности колеса, на котором она смонтирована;

иметь категорию скорости, адекватную максимальной конструктивной скорости автотранспортного средства.

85. Сдвоенные колеса должны быть установлены таким образом, чтобы вентиляционные отверстия в дисках были совмещены для обеспечения возможности измерения давления воздуха и подкачивания шин.

86. Шины с шипами противоскольжения в случае их применения должны быть установлены на все колеса автотранспортного средства.

87. Запрещается эксплуатация автотранспортных средств, укомплектованных шинами с шипами противоскольжения, в теплое время года.

88. Шина считается непригодной к эксплуатации при:

а) остаточной высоте рисунка протектора шин, не снабженных индикаторами износа, не более указанных предельных значений:

для автотранспортных средств категорий  $N_2, N_3, O_3, O_4$  — 1,0 мм;

для автотранспортных средств категорий  $M_1, N_1, O_1, O_2$  — 1,6 мм;

для автотранспортных средств категорий  $M_2, M_3$  — 2,0 мм;

для зимних шин, маркированных знаком в виде горной вершины с тремя пиками и снежинки внутри нее (рис. 3) — 4,0 мм;



Рис. 3. Маркировка, наносимая на зимнюю шину.

б) наличии участка беговой дорожки, на котором высота рисунка протектора по всей длине меньше указанной в подпункте «а» пункта 88. Размер участка ограничен прямоугольником, ширина которого не более половины ширины беговой дорожки протектора, а длина равна  $1/6$  длины окружности шины (соответствует длине дуги, хорда которой равна радиусу шины), если участок расположен посередине беговой дорожки протектора. При неравномерном износе шины учитывается несколько участков с разным износом, суммарная площадь которых имеет такую же величину;

в) появлении одного индикатора износа (выступа по дну канавки беговой дорожки, высота которого соответствует минимально допустимой высоте рисунка протектора шин) при равномерном износе или двух индикаторов в каждом из двух сечений при неравномерном износе беговой дорожки;

г) замене золотников заглушками, пробками и другими приспособлениями;

д) местных повреждениях шин (пробои, вздутия, сквозные и несквозные порезы), которые обнажают корд, а также местных отслоениях протектора и боковых стенок.

89. Не допускаются:

а) отсутствие хотя бы одного болта или гайки крепления дисков и ободьев колес;

б) наличие трещин на дисках и ободах колес, следов их устранения сваркой;

в) видимые нарушения формы и размеров крепежных отверстий в дисках колес;

г) установка на одну ось автотранспортного средства шин разных размеров, конструкций (радиальной, диагональной, камерной, бескамерной), моделей, с разными рисунками протектора, морозостойких и неморозос-

тойких, новых и восстановленных, новых и с углубленным рисунком протектора.

90. Применение восстановленных шин:

а) применение шин, восстановленных наложением нового протектора, не допускается на передней оси магистральных тягачей бескапотной компоновки категорий  $N_2$  и  $N_3$  и передней оси автотранспортных средств категории  $M_3$  классов II и III;

б) допускается применение шин, восстановленных наложением нового протектора, по следующим классам восстановления шин:

по классу I:

на всех осях автотранспортных средств категорий  $M_1$ ,  $M_2$ ,  $M_3$  класса I, средней и задней осях автотранспортных средств категории  $M_3$  классов II и III;

на всех осях автотранспортных средств категорий N и O, кроме передних осей магистральных тягачей с бескапотной компоновкой категорий  $N_2$  и  $N_3$ ;

по классу II:

на задних осях автотранспортных средств категорий  $M_1$ ,  $M_2$  и  $M_3$  класса I;

на задних осях автотранспортных средств категорий N и O;

по классу «Д»:

на задних осях автотранспортных средств категорий  $M_1$ ,  $M_2$  и  $M_3$  класса I;

на задних осях автотранспортных средств категорий N и O.

91. На задней оси автотранспортных средств категории M, средних и задней осях автотранспортных средств категории N, на любых осях автотранспортных средств категории O допускается применение шин с отремонтированными местными повреждениями, а в случае шин, имеющих маркировку «Regroovable», также с рисунком протектора, углубленным методом нарезки.

## § 6. Требования к сцепным устройствам

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

93. Одноосные прицепы (за исключением роспусков) и прицепы, не оборудованные рабочей тормозной системой, должны быть оборудованы предохранительными приспособлениями (цепями, тросами), которые долж-

ны быть работоспособны. Длина предохранительных цепей (тросов) должна предотвращать контакт сцепной петли дышла с дорожной поверхностью и при этом обеспечивать управление прицепом в случае обрыва (поломки) тягово-сцепного устройства.

94. Прицепы (за исключением одноосных и роспусков) должны быть оборудованы устройством, поддерживающим сцепную петлю дышла в положении, облегчающем сцепку и расцепку с тягачом.

95. Вертикальная статическая нагрузка на тяговое устройство автомобиля от сцепной петли одноосного прицепа (прицепа-роспуска) в снаряженном состоянии не должна быть более 490 Н. При вертикальной статической нагрузке от сцепной петли прицепа более 490 Н передняя опорная стойка должна быть оборудована механизмом подъема-опускания, обеспечивающим установку сцепной петли в положение сцепки (расцепки) прицепа с тягачом.

96. Деформации сцепной петли или дышла прицепа, грубо нарушающие их положение относительно продольной центральной плоскости симметрии прицепа, разрывы, трещины и другие видимые повреждения сцепной петли или дышла прицепа, не допускаются.

97. Ослабление болтовых соединений и фиксации крепления дышла к прицепу, сцепной петли к дышлу, шкворня и гаек реактивных штанг не допускается.

Гайка оси дышла должна быть завернута до отказа и зашплинтована.

Гайка крепления сцепной петли дышла должна быть завернута до отказа и зафиксирована замковой шайбой и гайкой.

Стопорные шайбы шкворня должны фиксировать завернутую до отказа гайку.

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

99. Тягово-сцепные устройства легковых автомобилей должны обеспечивать безззорную сцепку. Самопроизвольная расцепка не допускается.

100. Передние буксирные устройства автотранспортного средства (за исключением прицепов и полуприцепов), оборудованного этими устройствами, должны быть работоспособны.

101. Требования к размерным характеристикам сцепных устройств:

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

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

диаметр зева тягового крюка тягово-цепной 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 цепной петли — 43,9 мм, до 36 мм соответственно;

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

диаметр шара тягово-цепного устройства легковых автомобилей должен быть в пределах от номинального, равного 50,0 мм, до минимально допустимого, составляющего 49,6 мм.

### **§ 7. Требования к удерживающим системам пассивной безопасности**

102. Установленные на автотранспортных средствах ремни безопасности не должны иметь следующих дефектов:

надрыв на ляжке, видимый невооруженным глазом;

замок не фиксирует «язык» лямки или не выбрасывает его после нажатия на кнопку замыкающего устройства;

лямка не вытягивается или не втягивается во втягивающее устройство (катушку);

при резком вытягивании лямки ремня не обеспечивается прекращение (блокирование) ее вытягивания из втягивающего устройства (катушки).

103. Установка подушек безопасности, не предусмотренных конструкцией автотранспортного средства, не допускается.

### **§ 8. Требования к задним и боковым защитным устройствам**

104. На автотранспортных средствах категорий  $N_2$ ,  $N_3$  (за исключением седельных тягачей),  $O_3$  и  $O_4$  должны быть установлены задние и боковые защитные устройства, позволяющие исключить попадание легкового автомобиля под автотранспортное средство в случае дорожно-транспортного происшествия.

Демонтаж или изменение места размещения предусмотренных изготовителем заднего и боковых защитных устройств не допускается.

Допускается отсутствие задних защитных устройств на автотранспорт-

ных средствах, конструктивные особенности которых не позволяют выполнить установку соответствующих устройств.

Допускается установка боковых защитных устройств с отклонениями от установленных требований на автотранспортных средствах, конструктивные особенности и назначение которых не позволяют в полной мере обеспечить выполнение соответствующих требований.

105. Заднее защитное устройство по ширине должно быть не более ширины задней оси и не короче ее более, чем на 100 мм с каждой стороны.

106. Высота заднего защитного устройства должна быть не менее 100 мм.

107. Концы заднего защитного устройства не должны быть загнуты назад.

108. Задняя поверхность заднего защитного устройства должна отстоять от заднего габарита автотранспортного средства не более, чем на 400 мм.

109. Боковое защитное устройство не должно выступать за габариты автотранспортного средства по ширине.

110. Внешняя поверхность бокового защитного устройства должна отстоять от бокового габарита автотранспортного средства внутрь не более, чем на 120 мм. В задней части на протяжении не менее 250 мм наружная поверхность бокового защитного устройства должна отстоять от внешнего края наружной задней шины внутрь не более чем на 30 мм (без учета прогиба шины в нижней части под весом автотранспортного средства).

111. Внешняя поверхность бокового защитного устройства должна быть гладкой.

## § 9. Требования к двигателю и его системам

112. Требования в отношении выбросов вредных веществ.

Содержание оксида углерода (СО) в отработавших газах автотранспортного средства с бензиновыми и газовыми двигателями в режиме холостого хода на минимальной и повышенной частотах вращения коленчатого вала двигателя не должно превышать значений, установленных изготовителем автотранспортного средства, а при отсутствии таких данных — не должно превышать значений, указанных в таблице 12.

Таблица 12.

Категории и комплектация автотранспортных средств	Частота вращения коленчатого вала двигателя	СО, объемная доля, процентов
М и N, изготовленные до 1 октября 1986 г.	минимальная	4,5
М и N, не оснащенные системами нейтрализации отработавших газов	минимальная	3,5
	повышенная	2,0
М и N, оснащенные системами нейтрализации отработавших газов	минимальная	1,0
	повышенная	0,7

113. Дымность автотранспортных средств во время гарантийного пробега (гарантийного срока службы), а также в течение всего срока эксплуатации непосредственно после выполнения услуг по техническому обслуживанию и ремонту не должна превышать значений, указанных в таблице.

Режим измерения дымности	Предельно допускаемый натуральный показатель ослабления светового потока Кдоп, М- $\mu$ не более	Предельно допускаемый коэффициент ослабления светового потока Nдоп, %, не более
Свободное ускорение для автомобилей с дизелями:		
Без наддува	1,2	40
С наддувом	1,6	50
Максимальная частота вращения	0,4	15

114. При контрольных проверках дымности автомобилей в условиях эксплуатации (на дороге) допускается превышение установленных таблицей п. 113. норм для режима свободного ускорения Кдоп не более, чем на 0,5 М<sup>-1</sup>.

115. При проведении проверки соответствия требованиям пунктов 113 и 114 пробег автотранспортного средства должен быть не менее 3000 км. При меньшем пробеге проверка не проводится.

116. На автотранспортных средствах при визуальном осмотре проверяется наличие и техническое состояние элементов системы контроля выбросов вредных веществ (электронный блок управления двигателем, кислородный датчик, каталитический нейтрализатор и другие).

117. Показания размещенных на комбинации приборов сигнализаторов средств контроля двигателя и его систем должны соответствовать исправному состоянию двигателя и его систем. На автотранспортных средствах, конструкция которых предусматривает оснащение системой бортовой диагностики, проверяются ее комплектность, функциональная работоспособность, а также исправность автотранспортного средства посредством считывания кодов неисправностей, сохраненных системой бортовой диагностики.

118. Системы питания и выпуска автотранспортных средств должны находиться в комплектном состоянии и быть герметичными, что подтверждается при визуальном осмотре. Подтекания и каплепадение топлива в системе питания бензиновых и дизельных двигателей, не допускаются. Должны отсутствовать дефекты, вызывающие подсос воздуха и (или) утечку отработавших газов. Система улавливания паров топлива, система рециркуляции отработавших газов, система вентиляции картера должны находиться в комплектном состоянии и быть герметичными. Не допускается демонтаж указанных систем, если они предусмотрены конструкцией автотранспортного средства.

119. Запорные устройства топливных баков и устройства перекрытия топлива должны быть работоспособны. Крышки топливных баков должны фиксироваться в закрытом положении, повреждения уплотняющих элемен-

тов крышек не допускаются. Отсутствие, повреждение или ослабление деталей крепления элементов системы питания не допускается.

120. На газовых баллонах автотранспортных средств, работающих на сжатом природном и сжиженном нефтяном газах, должны быть нанесены их паспортные данные, в том числе дата действующего последующего освидетельствования. Не допускается использование газовых баллонов с истекшим сроком периодического их освидетельствования.

121. Уровень звука системы выпуска отработавших газов автотранспортного средства, измеренный на расстоянии 0,5 м от среза выпускной трубы под углом  $45^{\circ} \pm 10^{\circ}$  к оси потока газа на неподвижном автотранспортном средстве при работе двигателя на холостом ходу при поддержании постоянной целевой частоты вращения коленчатого вала двигателя и в режиме замедления работы двигателя от целевой частоты до частоты минимального холостого хода двигателя, не должен превышать значений, установленных изготовителем автотранспортного средства, а при отсутствии этих данных — значений, указанных в таблице 13.

Целевая частота вращения коленчатого вала двигателя составляет:

75% от частоты вращения, соответствующей максимальной мощности двигателя, для автотранспортных средств с частотой вращения коленчатого вала двигателя при максимальной мощности не выше 5000 мин<sup>-1</sup>;

3750 мин<sup>-1</sup> для автотранспортных средств с частотой вращения коленчатого вала двигателя при максимальной мощности более 5000 мин<sup>-1</sup>, но менее 7500 мин<sup>-1</sup>;

50% частоты вращения коленчатого вала двигателя для автотранспортных средств с частотой вращения коленчатого вала двигателя 7500 мин<sup>-1</sup> и выше.

Если двигатель внутреннего сгорания не может достичь вышеуказанной частоты вращения коленчатого вала, то целевая частота принимается на 5% ниже максимально возможной для неподвижного автотранспортного средства.

Для автотранспортного средства, у которого двигатель внутреннего сгорания не может работать, когда автотранспортное средство неподвижно, проверка не проводится.

122. Не допускается изменение конструкции системы выпуска отработавших газов, приводящее к повышению шума выпуска автотранспортного средства.

Таблица 13.

**Допустимые уровни звука выпускной системы  
двигателей автотранспортных средств**

Категория автотранспортного средства	Уровень звука, дБ А
M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub>	91
M <sub>2</sub> , N <sub>2</sub>	98
M <sub>3</sub> , N <sub>3</sub>	100

**§ 10. Требования к прочим элементам конструкции**

123. Замки дверей кузова или кабины, запоры бортов грузовой платформы, запоры горловин цистерн, механизмы регулировки и фиксирующие устройства сидений водителя и пассажиров, устройство обогрева и обдува ветрового стекла, предусмотренное изготовителем автотранспортного средства противоугонное устройство должны быть работоспособны.

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

125. Автотранспортное средство должно быть укомплектовано звуковым сигнальным прибором в работоспособном состоянии. Звуковой сигнальный прибор должен при приведении в действие элемента его управления издавать непрерывный и монотонный звук, акустический спектр которого не должен претерпевать значительных изменений. Уровень звука должен быть не ниже 90% предусмотренного изготовителем, но не менее 90 дБА.

126. Средства измерения скорости (спидометры) и пройденного пути, а также технические средства контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха (если их установка предусмотрена конструкцией автотранспортного средства) должны иметься на автотранспортном средстве и быть работоспособными. Не допускается демонтаж или отключение спидометра.

127. Ослабление затяжки болтовых соединений и разрушения деталей подвески и карданной передачи автотранспортного средства не допускаются.

128. Рычаг регулятора уровня пола (кузова) автотранспортного средства с пневмоподвеской в снаряженном состоянии должен находиться в положении, предписанном изготовителем в эксплуатационной документации. Давление на контрольном выводе регулятора уровня пола автотранспортного средства с пневматической подвеской должно соответствовать указанному в табличке изготовителя.

129. Деформации вследствие повреждений или изменения конструкции передних и задних бамперов автотранспортных средств категорий М и N, при которых радиус кривизны выступающих наружу частей бампера (за

исключением деталей, изготовленных из неметаллических эластичных материалов) менее 5 мм, не допускаются.

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

131. Запасное колесо, аккумуляторные батареи, сиденья должны быть надежно закреплены в местах, предусмотренных конструкцией автотранспортного средства.

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

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

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

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

136. Демонтирование опорного устройства полуприцепов не допускается. Фиксаторы автотранспортного положения опор должны быть работоспособны.

137. Каплепадение масел и рабочих жидкостей из двигателя, коробки передач, бортовых редукторов, заднего моста, сцепления, аккумуляторной батареи, систем охлаждения и кондиционирования воздуха и дополнительно устанавливаемых на автотранспортных средствах гидравлических устройств не допускается.

138. Ослабление крепления амортизаторов вследствие отсутствия, повреждения или сквозной коррозии деталей их крепления не допускается.

139. Трещины и разрушения щек кронштейнов подвески, а также стоек либо каркасов бортов и приспособлений для крепления грузов не допускаются.

140. Отсутствие предусмотренных конструкцией автотранспортного средства элементов системы защиты от разбрызгивания из-под колес не допускается.

141. Запрещено неправомерное оборудование автотранспортного средства специальными звуковыми и световыми сигнальными приборами, нанесение окраски по цветографическим схемам, установленным для автотранспортных средств оперативных служб.

142. Не допускается к эксплуатации автотранспортные средства, имею-

щих явные признаки коррозии кузова и движущих частей, (двери, порог, фартук и крыло автотранспортного средства).

### **§ 11. Требования к комплектации автотранспортных средств**

143. Автотранспортные средства должны быть укомплектованы медицинской аптечкой в зависимости от категории автотранспортного средства. Комплектация медицинских аптечек устанавливается Министерством здравоохранения Республики Узбекистан.

144. Автотранспортные средства категорий  $M_3$ ,  $N_2$ ,  $N_3$ , должны быть укомплектованы не менее, чем двумя противооткатными упорами, соответствующими диаметру колес автотранспортного средства.

145. Независимо от наличия автоматической установки пожаротушения, автотранспортные средства категорий  $M_1$  и  $N$  должны быть оснащены не менее чем одним порошковым или хладоновым огнетушителем емкостью не менее 2 л, а автотранспортные средства категорий  $M_2$  и  $M_3$  — двумя, один из которых должен размещаться в кабине водителя, а второй — в пассажирском салоне (кузове). Огнетушители должны быть опломбированы и на них должен быть указан срок окончания использования, который на момент проверки не должен быть завершен.

146. На автотранспортные средства, максимальная скорость которых по технической характеристике и (или) при выполнении технологических операций ниже разрешенной Правилами дорожного движения, должен быть установлен опознавательный знак ограничения скорости в соответствии с положениями по допуску автотранспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Если скорость движения автотранспортного средства при выполнении технологических операций ниже автотранспортной, то знак ограничения скорости при выполнении этих операций должен быть установлен спереди.

### **§ 12. Требования к обеспечению возможности идентификации автотранспортных средств**

147. Идентификационный номер, нанесенный на автотранспортное средство, должен соответствовать указанному в документах на это автотранспортное средство.

148. Государственные регистрационные знаки должны устанавливаться на автотранспортном средстве в местах, предусмотренных его конструкцией.

149. В случае внесения изменений в конструкцию автотранспортного средства, требующих оформления предусмотренного настоящим Техническим регламентом свидетельства о соответствии автотранспортного средства с

внесенными в конструкцию изменениями требованиям безопасности, такое свидетельство должно быть представлено при проведении государственного технического осмотра.

## **Глава V. Дополнительные требования к автотранспортным средствам**

### **§ 1. Дополнительные требования к автотранспортным средствам категорий M<sub>2</sub> и M<sub>3</sub>**

150. Аварийный выключатель дверей и сигнал требования остановки, аварийные выходы и устройства приведения их в действие, приборы внутреннего освещения салона, привод управления дверями и сигнализация их работы должны быть работоспособны.

151. Аварийные выходы должны быть обозначены и снабжены табличками по правилам их использования.

152. Детали приведения в действие аварийных выходов (рукоятки, скобы, ручки и др.) должны быть окрашены в ярко-красный цвет.

153. Не допускается оборудование салона дополнительными элементами конструкции или создание иных препятствий, ограничивающих свободный доступ к аварийным выходам.

154. Поручни должны быть закреплены в местах, предусмотренных конструкцией автотранспортного средства.

155. Сквозная коррозия или разрушение пола пассажирского помещения не допускаются.

156. Установка дополнительных мест для сидения пассажиров, не предусмотренных конструкцией автотранспортного средства, не допускается.

### **§ 2. Дополнительные требования к специальным автотранспортным средствам оперативных служб**

157. Оборудование автотранспортных средств оперативных служб специальными световыми и (или) звуковыми сигнальными приборами, нанесение окраски по специальным цветографическим схемам должно соответствовать установленным требованиям и без соответствующего разрешения не допускается.

158. Специальные световые и (или) звуковые сигнальные приборы должны быть работоспособны.

### **§ 3. Дополнительные требования к автотранспортным средствам для обслуживания строительного комплекса, коммунального хозяйства и содержания автомобильных дорог**

159. Ослабление крепления специального оборудования, затяжки болтовых соединений, трещины, повреждения деталей крепления, лонжеронов,

платформы или цистерны, разрывы и трещины сварных швов не допускаются.

160. Тросы для принудительного закрывания боковых бортов платформы самосвала, в лебедках и грузоподъемных устройствах специализированного автотранспортного средства, в системах управления поворотом тележек полуприцепов; крепежные тросы, цепи и канаты с закрепленными на них крюками должны быть работоспособны. Тросы должны быть пропитаны смазкой, наличие в них оборванных прядей и проволок не допускается. Трещины и повреждения звеньев цепей не допускаются.

161. Блокировочная система поворотного устройства полуприцепа-фермовоза, оборудованного тросовым поворотным устройством ходовой тележки, должна быть работоспособна.

162. Подтеки и каплепадение из дополнительной топливной системы в составе специального оборудования автобитумовозов, автобетоносмесителей и других специализированных автотранспортных средств, оборудованных такой системой, не допускаются.

163. Подтеки и потери раствора через неплотности шиберных затворов рабочего сосуда или соединений гидросмесительного устройства и бункера не допускаются.

164. Неработоспособность механических фиксаторов автотранспортного (закрытого) положения платформы самосвальных автотранспортных средств, за исключением самосвалов с задней разгрузкой, не допускается.

165. Неработоспособность приспособлений (крюков, скоб и др.) крепления тента в рабочем положении над платформой самосвалов для перевозки сыпучих грузов и уплотняющего устройства для исключения зазоров в стыках бортов и пола платформы не допускаются.

166. Элементы конструкции технологического оборудования, выступающие при движении машины за габаритную ширину автотранспортного средства более, чем на 0,4 м слева и (или) справа от внешнего края габаритных огней, или выступающие за габаритную длину автотранспортного средства более, чем на 1,0 м спереди и (или) сзади, должны быть окрашены полосами.

#### **§ 4. Дополнительные требования к автотранспортным средствам для перевозки грузов с использованием прицепа-ропуса**

167. Повреждения или неработоспособность лебедок, зажимов и других механизмов крепления груза не допускаются.

168. Провисание тросов крестовой сцепки лесовозного прицепа-ропуса более 100 мм не допускается, если иное значение не оговорено изготовителем автотранспортного средства в эксплуатационной документации.

169. Нарушения крепления и фиксации автотранспортного положения дышла прицепа-ропуса от смещения и поворота при размещении прицепа-ропуса на тягаче не допускается.

170. Нарращивание стоек коника, нарушения крепления стоек коника, крестовой сцепки, цепей и троса стоек коника не допускаются.

#### **§ 5. Дополнительные требования к автоэвакуаторам**

171. Разрушение проушин для дополнительной увязки канатами (тросами) перевозимых автомобилей и машин не допускается.

172. Опорные устройства и фиксаторы крепления опор в транспортном положении должны быть работоспособны.

173. Разрушение предохранительного бортика и упоров для фиксации перевозимых автотранспортных средств на платформе автоэвакуатора не допускается.

#### **§ 6. Дополнительные требования к автотранспортным средствам с грузоподъемными устройствами**

174. Приспособления (фиксаторы) для удержания в транспортном положении колес тары-оборудования на полу платформы внутри кузова специализированного автотранспортного средства должны быть работоспособны.

175. Выступающие за габарит по длине базового автотранспортного средства части подъемника (передняя и задняя части стрелы, люлька и др.) должны иметь световые приборы.

#### **§ 7. Дополнительные требования к автотранспортным средствам для перевозки опасных грузов**

176. По всему периметру цистерны на автоцистернах и прицепах (полуприцепах) — цистернах, на автотранспортных средствах для перевозки съёмных цистерн и автотранспортных средствах — батареях должны быть установлены боковые или задние защитные устройства.

Заднее защитное устройство не требуется на автотранспортных средствах с цистерной-самосвалом с разгрузкой через заднюю стенку, предназначенных для перевозки порошкообразных или гранулированных веществ, при условии выполнения функции защиты корпуса цистерны задней арматурой корпуса.

177. Расстояние между задней стенкой цистерны и задней частью защитного устройства (от крайней задней точки стенки цистерны или от выступающей арматуры, соприкасающейся с перевозимым веществом) должно быть не менее 100 мм.

178. Установка на автотранспортном средстве для перевозки опасных грузов дополнительных топливных баков, не предусмотренных изготовителем автотранспортного средства, запрещается.

179. Применение в кабине водителя топливных обогревательных при-

боров (в том числе, работающих на газообразном топливе) и их размещение в грузовых отделениях автотранспортного средства запрещается.

180. В качестве тента допускается применение прочного к разрыву, непромокаемого и трудновоспламеняющегося материала. Тент должен быть натянут, перекрывать борта кузова со всех сторон не менее, чем на 200 мм и удерживаться в этом положении фиксирующими приспособлениями.

181. Прицепы для перевозки опасных грузов должны иметь рабочую тормозную систему с функцией автоматического торможения.

182. Автотранспортные средства должны комплектоваться огнетушителями количеством и емкостью не менее следующих значений:

автотранспортные средства технической допустимой максимальной массой более 7,5 т — не менее, чем одним переносным огнетушителем емкостью не менее 12 кг или двумя огнетушителями емкостью каждого не менее 6 кг;

автотранспортные средства технической допустимой максимальной массой от 3,5 т до 7,5 т — не менее, чем одним переносным огнетушителем минимальной совокупной емкостью 8 кг или двумя огнетушителями, из которых один емкостью не менее 6 кг;

автотранспортные средства технической допустимой максимальной массой до 3,5 т включительно — одним или более переносными огнетушителями, общей емкостью не менее 4 кг;

автотранспортные средства для перевозки ограниченного количества опасных грузов в упаковках — одним переносным огнетушителем емкостью не менее 2 кг, пригодного для тушения пожара в двигателе или кабине автотранспортного средства;

автоцистерны для перевозки и заправки нефтепродуктов — не менее, чем двумя порошковыми огнетушителями емкостью не менее 6 кг каждый, один из которых должен размещаться на прицепе-цистерне (полуприцепе-цистерне);

при наличии на транспортном средстве системы автоматического пожаротушения двигателя допускается применение переносного огнетушителя, не приспособленного для тушения пожара в двигателе.

183. Автотранспортное средство для перевозки опасных грузов должно комплектоваться:

не менее чем двумя противооткатными упорами на каждое автотранспортное средство (звено автопоезда), размеры которых соответствуют диаметру колес;

двумя знаками аварийной остановки;

аптечкой и средствами нейтрализации перевозимых опасных веществ;

набором ручного инструмента для аварийного ремонта автотранспортного средства;

двумя фонарями автономного питания с мигающими или постоянными огнями оранжевого цвета;

лопатой и запасом песка для тушения пожара;

одеждой яркого цвета для каждого члена экипажа;  
карманными фонарями для каждого члена экипажа;

в соответствии с предписаниями аварийной карточки и условий на перевозку — средствами нейтрализации перевозимого опасного груза, индивидуальной защиты членов экипажа и персонала, сопровождающего груз; специальными средствами для обеспечения безопасности, указанными в аварийной карточке.

184. Электрические цепи автотранспортного средства для перевозки опасных грузов (кроме цепей аккумуляторная батарея — система холодного пуска и остановки двигателя; аккумуляторная батарея — генератор; генератор — блок плавких предохранителей или выключателей; аккумуляторная батарея — стартер двигателя; аккумуляторная батарея — корпус системы включения износостойкой тормозной системы; аккумуляторная батарея — электрический механизм для подъема оси балансира тележки) должны быть защищены плавкими предохранителями промышленного изготовления или автоматическими выключателями.

185. На автотранспортном средстве должны иметься элементы защиты от случайного срабатывания, а также обозначение выключателя для отсоединения аккумуляторной батареи от электрооборудования автотранспортного средства.

186. Номинальное напряжение электрооборудования не должно превышать 24 В.

187. Сопротивление заземляющего устройства вместе с контуром заземления должно быть не более 100 Ом.

188. Кузова автотранспортных средств, автоцистерны, прицепы и полуприцепы — цистерны, постоянно занятые на перевозках опасных грузов, должны быть окрашены в установленные для этих грузов опознавательные цвета и снабжены соответствующими надписями.

189. Не допускается:

использование для перевозки опасных грузов автотранспортным средством более, чем с одним прицепом или полуприцепом в его составе;

комплектование автотранспортного средства огнетушителями, огнетушащие составы которых выделяют токсичные газы;

разрушение панелей и досок кузова, щели и проломы в закрытых и крытых тентом кузовах;

нагрев при работе, нарушение крепления и демонтаж элементов защиты на автотранспортном средстве для перевозки легковоспламеняющихся и взрывчатых веществ и изделий;

изменение предусмотренного конструкцией автотранспортного средства места вывода выпускной трубы с глушителем;

демонтаж съемного искрогасителя с выпускной трубы;

изменение размещения топливного бака, сокращающее его удаление от аккумуляторной батареи, двигателя, электрических проводов или выпускной трубы с глушителем;

демонтаж защитной непроницаемой перегородки между топливным баком и аккумуляторной батареей;

изменение размещения топливного бака и других узлов системы питания, создающее возможность попадания топлива не на землю, а на перевозимый груз, детали электрооборудования или системы выпуска двигателя;

демонтаж защитного кожуха под днищем и с боков топливного бака;

демонтаж или ослабление крепления защитного экрана между цистерной или грузом и расположенными за задней стенкой кабины агрегатами, нагревающимися при эксплуатации (двигатель, трансмиссия, тормоз-замедлитель);

установка на автотранспортном средстве деревянных деталей без огнестойкой пропитки и установка элементов внутренней обшивки кузова без такой пропитки или из материалов, вызывающих искры;

демонтаж или неработоспособное состояние замков дверей и тентов на бортовых кузовах;

демонтаж, неработоспособное состояние, изменение места размещения или ограничение угла видимости специального светового сигнального прибора с излучением желтого (оранжевого) цвета на крыше или над крышей автотранспортного средства;

демонтаж или неработоспособное состояние выключателя для отсоединения аккумуляторной батареи от электрооборудования автотранспортного средства, а также его приводов прямого или дистанционного из кабины водителя и снаружи автотранспортного средства;

вынесение аккумуляторных батарей, расположенных вне подкапотного пространства двигателя, из вентилируемого отсека с изолирующими внутренними стенками;

применение на автотранспортном средстве ламп накаливания с винтовыми цоколями;

применение электрических разъемов между автомобилем-тягачом и прицепом (полуприцепом), не снабженных защитой от случайных разъединений;

замена на автотранспортном средстве аппаратов электрооборудования в пыленепроницаемом и взрывобезопасном исполнении на аппараты в незащищенном исполнении;

замена аппаратов электрооборудования во взрывозащищенном исполнении в отсеке технологического оборудования и в его пульте управления, на оборудование в менее защищенном исполнении;

прокладка электропроводки вне металлической оболочки, наружной электропроводки внутри кузова или с нарушением мер по изоляции электрооборудования от контакта с технологическим оборудованием;

нагрев электрических проводов, нарушение их изоляции, крепления, повреждение или удаление деталей защиты;

демонтаж оградительных сеток и решеток вокруг ламп накаливания

внутри кузова автотранспортного средства или прокладка наружных электропроводок внутри кузова;

нарушение электропроводности соединенной с шасси (сосудом, рамой) заземляющей цепочки, обеспечивающей при ненагруженном автотранспортном средстве соприкосновение с землей проводника (металлической цепи) длиной не менее 200 мм, и заземляющего троса со штырем-струбциной на конце для заглубления в землю или подсоединения к заземляющему контуру;

демонтаж или неработоспособное состояние элементов защиты трубопроводов и вспомогательного оборудования, установленного в верхней части резервуара, от повреждений в случае опрокидывания автоцистерны;

демонтаж или повреждения кронштейнов для крепления таблиц системы информации об опасности, расположенных спереди (на бампере) и сзади автотранспортного средства.

### **§ 8. Дополнительные требования к автотранспортным средствам — цистернам**

190. Запорное устройство загрузочного люка цистерны должно фиксироваться в закрытом и открытом положениях.

191. Не допускаются:

повреждения крышек загрузочных люков, их запоров и деталей уплотнения;

отсутствие заземляющих устройств на цистернах для перевозки пищевых жидкостей;

течи в соединениях трубопроводов и арматуры, потеки через уплотнения насосов, вентилях, задвижек, прокладки резьбовых соединений, заглушек и торцевых уплотнений, потеки и потери перевозимых жидкостей (материалов) через неплотности соединений цистерны и рукавов.

### **§ 9. Дополнительные требования к автотранспортным средствам — цистернам для перевозки и заправки нефтепродуктов и контейнерам-цистернам**

192. Для обеспечения электробезопасности при эксплуатации все узлы специального оборудования цистерны должны быть заземлены.

193. Сопротивление электрической цепи, образуемой электропроводящим покрытием между переходником и замком рукава, должно быть не более 1 Ома. На цистернах, снабженных антистатическими рукавами, сопротивление указанной цепи должно быть не более указанного в эксплуатационной документации. Сопротивление отдельных участков цепи должно быть не более 10 Ом.

194. Сопротивление каждого из звеньев электрических цепей «рама шасси — штырь», «цистерна-рама шасси», «рама шасси — контакты вилки провода заземления» не должно превышать 10 Ом.

195. Штуцеры резинотканевых рукавов должны быть соединены между собой припаянной металлической перемычкой, обеспечивающей замкнутость электрической цепи.

196. Цистерна должна быть снабжена табличкой с предупреждающей надписью: «При наполнении (опорожнении) топливом автоцистерна должна быть заземлена».

197. Надпись «Огнеопасно» на боковых сторонах и заднем днище сосуда должна быть читаема.

198. На цистерне должны размещаться два знака «Опасность», знак «Ограничение скорости», мигающий фонарь красного цвета или знак аварийной остановки, кошма, емкость для песка массой не менее 25 кг.

199. Автоцистерна должна быть оборудована проблесковым маячком оранжевого цвета.

200. Не допускаются:

демонтаж или неработоспособное состояние зажимов для подключения заземляющего провода, тросов и других элементов защиты автоцистерны от статического электричества, предусмотренных изготовителем автотранспортного средства;

нарушения электропроводности электрической цепи до болта заземления, образуемой металлическим и электропроводным неметаллическим оборудованием, в том числе трубопроводами цистерны;

удаление или разрушение защитной оболочки электропроводки, соприкасающейся или находящейся в зоне цистерны и отсека с технологическим оборудованием;

демонтаж или разрушения элементов защиты мест подсоединения и контактов электрических проводов;

отсутствие заглушек в рукавах, предотвращающих вытекание топлива.

#### **§ 10. Дополнительные требования к автотранспортным средствам — цистернам для перевозки и заправки сжиженных углеводородных газов**

201. На обеих сторонах сосуда от шва переднего днища до шва заднего днища должны быть нанесены отличительные полосы красного цвета шириной 200 мм вниз от продольной оси сосуда.

202. Надпись «Огнеопасно» на заднем днище сосуда и надпись черного цвета «Пропан — огнеопасно» над отличительными полосами должны быть читаемы.

203. Не допускается:

отсутствие заглушек на штуцерах при транспортировании и хранении газа;

отсутствие или неработоспособное состояние защитных кожухов, обеспечивающих возможность пломбирования запорной арматуры на время транспортирования и хранения газа в автоцистернах;

демонтаж предохранительных цепей (тросов), предусмотренных изготовителем цистерны для предотвращения падения передней части цистерны при несрабатывании седельно-цепного устройства тягача в момент начала движения.

### **§ 11. Дополнительные требования к автотранспортным средствам — фургонам**

204. Не допускаются:

самопроизвольное открывание дверей после отпирания замка фургона автотранспортного средства, установленного на горизонтальной площадке; нарушения работоспособности механизмов фиксирования дверей, рампы, дверей-трапов в открытом и закрытом (транспортном) положениях; отсутствие или повреждение устройств для предотвращения смещения груза при транспортировке;

демонтаж или повреждения съемных и стационарных перегородок кузова, в том числе снабженных кольцами для привязки животных, а также устройств их фиксации в транспортном положении;

нарушения работоспособности люков или механизмов закрывания люков в крыше фургона.

### **§ 12. Дополнительные требования к автотранспортным средствам — фургонам, имеющим места для перевозки людей**

205. Средства звуковой сигнализации открытых дверей или связи отсека для пассажиров с кабиной автотранспортного средства должны быть в работоспособном состоянии.

206. Дверь отсека для пассажиров должна открываться свободно, без затруднений.

207. Не допускаются:

демонтаж или разрушение перегородок, отделяющих отсек для пассажиров от грузового отсека фургона;

изменение мест расположения и повреждение сидений или их креплений в отсеке для пассажиров.

### **§ 13. Дополнительные требования к автотранспортным средствам для перевозки пищевых продуктов**

208. Не допускаются:

демонтаж, разрушение или неработоспособное состояние элементов защиты от загрязнения рукавов, вентиляционных патрубков, оборудования цистерны (насоса, контрольных приборов, средств управления), а также загрязнение мест присоединения трубопроводов для перекачки продукта;

разрушение теплоизоляции крышек и горловин люков изотермических цистерн с теплоизоляционным покрытием.

## **Глава VI. Государственный контроль за соблюдением настоящего Технического регламента**

209. Государственный контроль за соблюдением настоящего Технического регламента осуществляется должностными лицами Государственной службы безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Республики Узбекистан и органами государственного управления в порядке, установленном законодательством.

210. Контроль элементов, узлов, систем (объектов) и свойств автотранспортных средств при технических осмотрах проводится методами, приведенными в приложении № 8 к настоящему Техническому регламенту.

211. Не допускается эксплуатация автотранспортных средств не соответствующих требованиям настоящего Технического регламента.

## **Глава VII. Ответственность за несоблюдение настоящего Технического регламента**

211. Лица, виновные в нарушении настоящего Технического регламента, несут ответственность в порядке, установленном законодательством.

### **ПРИЛОЖЕНИЕ № 1**

к Общему техническому регламенту  
«О безопасности конструкции автотранспортных средств по условиям эксплуатации»

## **КЛАССИФИКАЦИЯ автотранспортных средств**

**Категория М** — механические автотранспортные средства, имеющие не менее четырех колес и используемые для перевозки пассажиров:

**Категория М<sub>1</sub>**: автотранспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие кроме места водителя не более восьми мест для сидения.

**Категория М<sub>2</sub>**: автотранспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие кроме места водителя более восьми мест для сидения, максимальная масса которых не превышает 5 т.

**Категория М<sub>3</sub>**: автотранспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие кроме места водителя более восьми мест для сидения, максимальная масса которых превышает 5 т.

Автотранспортные средства категорий  $M_2$  и  $M_3$  относятся к:

- а) одному или более из трех классов (I, II, III);
- б) одному из двух классов (A, B).

**Класс I** — автотранспортные средства, в конструкции которых предусмотрены места для стоящих пассажиров с целью свободного передвижения пассажиров по салону.

**Класс II** — автотранспортные средства, конструкции которых в основном предназначены для перевозки сидящих пассажиров и в которых предусматриваются перевозка стоящих пассажиров, находящихся в проходах и/или местах, не выходящих за пределы пространства, отведенного для двух двойных сидений.

**Класс III** — автотранспортные средства, конструкция которых предназначена исключительно для перевозки сидящих пассажиров.

**Класс A** — автотранспортные средства, предназначенные для перевозки стоящих пассажиров; транспортные средства этого класса оборудованы сиденьями и в них предусмотрена перевозка стоящих пассажиров.

**Класс B** — автотранспортные средства, не предназначенные для перевозки стоящих пассажиров.

**Микроавтобусы:** автотранспортные средства класса B, предназначенные для перевозки пассажиров, вместимостью не более 16 сидящих пассажиров, исключая водителя.

**Категория  $N_1$**  — автотранспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, максимальная масса которых не превышает 3,5 т.

**Категория  $N_2$**  — автотранспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, максимальная масса которых превышает 3,5 т, но не превышает 12 т.

**Категория  $N_3$**  — автотранспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, максимальная масса которых превышает 12 т.

**Категория O** — прицепы (включая полуприцепы):

**Категория  $O_1$** : прицепы, максимальная масса которых не превышает 0,75 т.

**Категория  $O_2$** : прицепы, максимальная масса которых превышает 0,75 т, но не более 3,5 т.

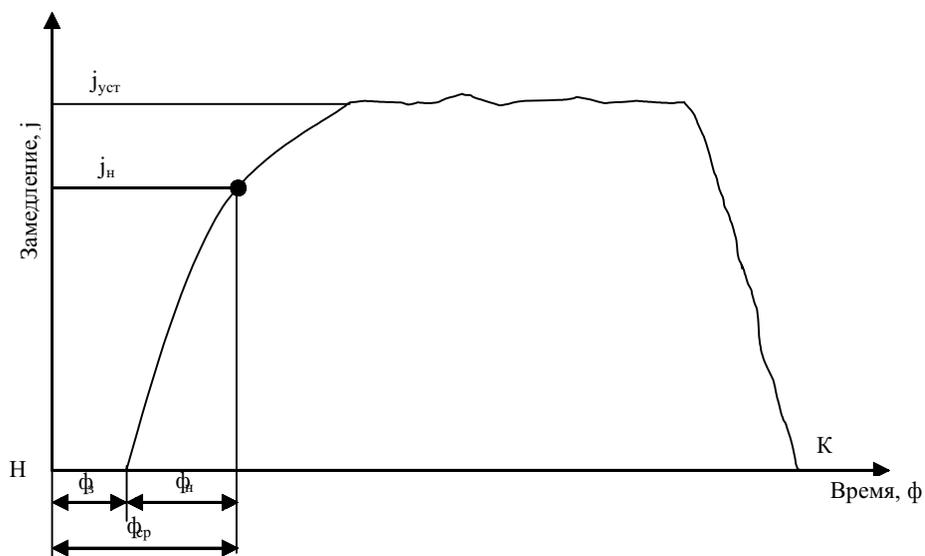
**Категория  $O_3$** : прицепы, максимальная масса которых превышает 3,5 т, но не более 10 т.

**Категория  $O_4$** : прицепы, максимальная масса которых превышает 10 т.

**Категория G** — автотранспортные средства повышенной проходимости.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2  
к Общему техническому регламенту  
«О безопасности конструкции автотранспортных средств по условиям эксплуатации»

**Тормозная диаграмма  
(схема)**



- $\tau_{\text{ср}}$  — время срабатывания тормозной системы;
- $j_{\text{н}}$  — нормативная величина замедления;
- $j_{\text{уст}}$  — установившееся замедление автотранспортного средства;
- $\tau_{\text{з}}$  — время запаздывания срабатывания тормозной системы;
- $\tau_{\text{н}}$  — время нарастания замедления;
- Н и К — соответственно начало и конец торможения.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3  
к Общему техническому регламенту  
«О безопасности конструкции автотранспортных средств по условиям эксплуатации»

**МЕТОДИКА ПЕРЕСЧЕТА  
нормативов тормозного пути с различной начальной  
скоростью торможения автотранспортных средств  
при дорожных испытаниях**

Значение нормативного тормозного пути —  $S_t$  (в метрах), для начальной скорости торможения, отличной от указанной в п. 9, определяется по формуле:

$$S_t = AV_0 + \frac{V_0^2}{26j_n}, \text{ где:}$$

$V_0$  — реальная начальная скорость торможения автотранспортного средства, км/ч;

$j_n$  — нормативное замедление, м/с<sup>2</sup>;

$A$  — коэффициент, характеризующий время срабатывания тормозной системы.

Значения коэффициента  $A$  и нормативного замедления для различных категорий автотранспортных средств приведены в таблице 1.

Таблица 1.

Тип автотранспортного средства	Категории автотранспортных средств	Полная масса автотранспортного средства	
		$A$	$j_n, \text{ м/с}^2$
Одиночные автотранспортные средства	$M_1$	0,10 (0,11)	5,2 (4,5)
	$M_2$	0,15 (0,19)	4,5 (4,0)
	$M_3$	0,15 (0,19)	4,5 (4,0)
	$N_1$	0,15 (0,19)	4,5 (4,0)
	$N_2$	0,15 (0,19)	4,5 (4,0)
	$N_3$	0,15 (0,19)	4,5 (4,0)
Автопоезда, тягачами которых является автотранспортные средства категорий М и N	$M_1$	0,1	4,9
	$N_1$	0,2 (0,24)	4,5 (4,0)
	$N_2$	0,2 (0,24)	4,5 (4,0)
	$N_3$	0,2 (0,24)	4,5 (4,0)

Примечание: в скобках приведены данные для автотранспортных средств выпуска до 01.01.81 г.

## ПРИЛОЖЕНИЕ № 4

к Общему техническому регламенту  
«О безопасности конструкции автотранспортных средств по условиям эксплуатации»

**Методика расчета показателей эффективности торможения и устойчивости автотранспортных средств при торможении по результатам контроля на стенде**

D.1. Общая удельная тормозная сила —  $\gamma_T$ , определяется отдельно для одиночного автомобиля (тягача) или прицепа по формуле:

$$\gamma_T = \frac{\sum P_T}{M * g},$$

для седельного автопоезда:

$$\gamma_T = \frac{\sum P_{T_i}}{\sum M_i * g}, \text{ где:}$$

$\sum P_T$  — сумма максимальных тормозных сил  $P_T$  на колесах автотранспортного средства (для седельного автопоезда  $\sum P_{T_i}$ , включая тормозные силы на колесах полуприцепа), Н;

$M$  — полная масса автомобиля или прицепа, кг;

$\sum M_i$  — сумма полных масс звеньев автопоезда, кг;

$g$  — ускорение свободного падения, м/с<sup>2</sup>.

D.2. Относительная разность тормозных сил на колесах одной оси автотранспортного средства  $\Delta P_T$  (в процентах) определяется по формуле:

$$\Delta P_T = \left| \frac{P_{T_{\text{пр}}} - P_{T_{\text{лев}}}}{P_{T_{\text{max}}}} \right| * 100\%, \text{ где:}$$

$P_{T_{\text{пр}}}$  и  $P_{T_{\text{лев}}}$  — тормозные силы, соответственно на правом и левом колесах контролируемой оси автотранспортного средства, Н.

## ПРИЛОЖЕНИЕ № 5

к Общему техническому регламенту  
«О безопасности конструкции автотранспортных средств по условиям эксплуатации»

**Нормативы эффективности торможения рабочей тормозной системой для контроля на стендах и в дорожных условиях для автотранспортных средств, производство которых начато до 01.01.81 г.**

Тип автотранспортного средства	Категория	Усилие на элементе управления Ру, Н, не более	Дорожные испытания			Стендовые испытания
			тормозной путь St, м, не более	нормативное замедление j <sub>н</sub> , м/с <sup>2</sup> , не более	время срабатывания торм. сист. ф <sub>т</sub> , с, не более	удельная тормозная сила Г, не менее
Пассажирские и грузопассажирские автомобили	M <sub>1</sub>	490	26,9	4,5	0,6	0,46
	M <sub>2</sub>	686	33,5	4,0	1,0	0,41
	M <sub>3</sub>	686	33,5	4,0	1,0	0,41
Грузовые автомобили	N <sub>1</sub>	686	33,5	4,0	1,0	0,41
	N <sub>2</sub>	686	33,5	4,0	1,0	0,41
	N <sub>3</sub>	686	33,5	4,0	1,0	0,41
Автопоезда, тягачами которых являются автомобили категорий N	N <sub>1</sub>	686	36	4,0	1,0	0,41
	N <sub>2</sub>	686	36	4,0	1,2	0,41
	N <sub>3</sub>	686	36	4,0	1,2	0,41

Примечания:

1. Начальная скорость торможения 13,88 м/с<sup>2</sup> (50 км/ч).
2. Показатели устойчивости при торможении приведены в таблицах 1, 3, 4.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 6  
к Общему техническому регламенту  
«О безопасности конструкции автотранспортных средств по условиям эксплуатации»

**Применение показателей эффективности торможения и устойчивости автотранспортных средств при торможении, используемых при дорожных и стендовых испытаниях**

**Испытания на дороге**

Показатели тормозных свойств	Категория и весовое состояние					
	$M_1, M_1', N_1, N_1', M_2$ с гидроприводом тормозов		$M_2, M_3$ с пневмоприводом тормозов		$N_2, N_3, N_2', N_3'$	
	снаряженная масса	полная масса	снаряженная масса	полная масса	снаряженная масса	полная масса
<b>Рабочая тормозная система</b>						
<i>Эффективность торможения</i>						
Тормозной путь, $S_T$ , м		+		+		+
Замедление, $j$ , $m/c^2$	+	A	+	A	+	A
Время срабатывания тормозной системы, $\phi_{\text{в}}$ , с			+	A	+	A
<i>Устойчивость торможения</i>						
Нормативный коридор движения, м	+	+	+	+	+	+
<b>Запасная тормозная система</b>						
<i>Эффективность торможения</i>						
Тормозной путь, $S_T$ , м		+		+		+
Замедление, $j$ , $m/c^2$	+	A	+	A	+	A
<b>Вспомогательная тормозная система</b>						
<i>Эффективность торможения</i>						
Замедление, $j$ , $m/c^2$	+	+	+	+	+	+
<b>Стояночная тормозная система</b>						
<i>Эффективность торможения</i>						
Уклон, %	+	+	+	+	+	+
Замедление, $j$ , $m/c^2$	B	B	B	B	B	B

Примечания:

«+» — означает, что данный параметр применяется.

«A» — означает, что данный параметр (группа параметров) применяется взамен контроля тормозного пути  $S_T$ .

«В» — означает, что данный параметр применяется взамен контроля уклона, при котором автотранспортное средство находится в неподвижном состоянии.

### Испытания на стенде

Показатели тормозных свойств	Категория автотранспортного средства	
	М <sub>1</sub> , М <sub>2</sub> , М <sub>1</sub> ' , N <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> ' с гидроприводом тормозов	М <sub>2</sub> , М <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> ' , N <sub>3</sub> ' с пневмоприводом тормозов
<b>Рабочая тормозная система</b>		
<i>Эффективность торможения</i>		
Общая удельная тормозная сила $\gamma_T$	+	+
Время срабатывания тормозной системы $\varphi_p$ , с*		+
<i>Устойчивость торможения</i>		
Неравномерность тормозных сил на колесах $DP_T$ , %	+	+
<b>Запасная тормозная система</b>		
<i>Эффективность торможения</i>		
Удельная тормозная сила $\gamma_T$	+	+
<b>Стояночная тормозная система</b>		
<i>Эффективность торможения</i>		
Удельная тормозная сила $\gamma_T$	+	+

Примечание.

\* Допускается контроль времени срабатывания тормозного привода  $t_{срп}$ .

### ПРИЛОЖЕНИЕ № 7

к Общему техническому регламенту  
«О безопасности конструкции автотранспортных средств по условиям эксплуатации»

### УСЛОВИЯ

#### **проведения испытаний при определении эффективности и устойчивости автотранспортного средства при торможении**

1. Автотранспортное средство испытывается при полной массе, с учетом возможности балластировки. Балластировка автотранспортного средства может производиться путем использования различных видов макетов, механических или автоматических догрузателей его осей или колес. Испытания проводятся при «холодных» тормозных механизмах.

2. При торможении рабочей тормозной системой эффективность тор-

можения и устойчивость при торможении прицепных звеньев проверяют в составе автопоезда.

3. Шины автотранспортных средств, проходящих контроль тормозных свойств, должны быть сухими и чистыми. Высота протектора шины должна быть не ниже допустимой.

4. Стендовые и дорожные испытания (кроме испытаний вспомогательной тормозной системы) проводят с отсоединенным от трансмиссии двигателем, а также при отключенных приводах дополнительных ведущих мостов и разблокированных трансмиссионных дифференциалах, если это позволяет конструкция автотранспортного средства.

5. Дорожные испытания проводят на прямой, ровной, горизонтальной, сухой дороге с цементным или асфальтобетонным покрытием, не имеющим на поверхности масла, сыпучих и других материалов.

6. При проведении испытаний торможение рабочей тормозной системой осуществляют в режиме экстренного полного торможения при однократном воздействии на элемент управления. Время приведения в действие элемента управления тормозной системой должно быть не более 0,2 с.

7. При дорожных испытаниях в процессе торможения рабочей (запасной) тормозной системой не допускается корректировка траектории движения (если этого не требует обеспечение безопасности испытаний).

8. Во время испытаний проводят не менее двух измерений определяемых параметров.

9. Погрешность измерения не должна превышать при определении:

тормозного пути	$\pm 3 \%$ ;
отклонения от траектории	$\pm 5 \%$ ;
начальной скорости торможения	$\pm 1,5 \text{ км/ч}$ ;
тормозной силы	$\pm 5 \%$ ;
силы воздействия на элементы управления	$\pm 5 \%$ ;
времени срабатывания тормозной системы (привода)	$\pm 0,03 \text{ с}$ ;
замедления	$\pm 4 \%$ ;
давления воздуха в пневматическом или пневмогидравлическом тормозном приводе	$\pm 5 \%$ ;
массы автотранспортного средства	$\pm 3 \%$ .

10. Общая масса средств измерений, применяемых при дорожных испытаниях не должна превышать 25 кг.

11. При испытаниях тормозных свойств на стендах следует руководствоваться технической документацией изготовителя стенда с учетом пунктов 2, 3, 4, 5, 9, 10, указанных выше. Тормозные стенды должны быть аттестованы соответствующими подразделениями агентства «Узстандарт», а их беговые барабаны обеспечивать реализацию коэффициента сцепления с шинами колес не менее  $0,6 \pm 0,05$ .

## ПРИЛОЖЕНИЕ № 8

к общему техническому регламенту «О безопасности конструкции автотранспортных средств по условиям эксплуатации»

**МЕТОДЫ  
контроля элементов, узлов, систем (объектов) и свойств  
автотранспортных средств при технических осмотрах**

Контролируемый объект или свойства	Методы контроля	Техническое состояние, при котором эксплуатация АТС запрещается	Нормативный документ для оценки
<b>1. Тормозное управление</b>			
<i>Общая оценка технического состояния узлов автотранспортного средства</i>			
Узел управления рабочей тормозной системы	Внешний осмотр деталей и опробование в рабочем режиме. Примечание: АТС, оснащенные тормозной системой с усилителем, проходят контроль с выключенным двигателем.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Шарнир педали тугой или заедает;</li> <li>2) Износ подшипника шарнира педали тормоза;</li> <li>3) Увеличенный, либо недостаточный свободный ход педали тормоза;</li> <li>4) Педаль не возвращается в исходное положение</li> </ol>	+
Вакуумный усилитель или насос и гидроаккумулятор (для гидравлического привода)	При выключенном двигателе несколько раз нажать на педаль тормоза, включить двигатель (педаль должна ощутимо податься вперед), выключить двигатель и нажать несколько раз на педаль	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) При нажатии на педаль тормоза слышен забор воздуха;</li> <li>2) При включении двигателя педаль не перемещается вперед;</li> <li>3) При выключенном двигателе запаса воздуха (давления) хватает менее чем на 2 нажатия на педаль до ощущения жесткой педали.</li> </ol>	
Главный тормозной цилиндр, разделитель контуров рабочей тормозной системы (для гидравлического привода)	Внешний осмотр узлов при включенной тормозной системе.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Наличие подтеков тормозной жидкости;</li> <li>2) Трещины на бачке, недостаточный уровень тормозной жидкости, отсутствие крышки бачка главного тормозного цилиндра;</li> <li>3) Горит или неисправна контрольная лампочка минимального уровня тормозной жидкости;</li> <li>4) Горит или неисправна контрольная лампочка исправности контуров тормозной системы;</li> <li>5) Повреждения рычажной системы привода;</li> <li>6) Отсутствует торможение;</li> <li>7) Неисправен клапан ограничения давления.</li> </ol>	

Контролируемый объект или свойства	Методы контроля	Техническое состояние, при котором эксплуатация АТС запрещается	Нормативный документ для оценки
Стояночный тормоз, рычаг управления, храповой механизм рычага стояночного тормоза	Визуальный осмотр частей при включенном тормозе.	1) Износ шкворня рычага или храпового механизма; 2) Свободный ход рычага, свидетельствующий о неправильной регулировке; 3) Установка элементов тормоза другой модификации	
Компрессор и устройства регулировки давления в системе	Произвести внешний осмотр. При выключенном двигателе несколько раз полностью нажать на педаль тормоза, до срабатывания сигнального устройства нижнего порога давления. Завести двигатель и замерить время достижения нормативной величины давления воздуха. Проверить работу регулятора давления и предохранительного клапана.	1) Повреждения корпуса; 2) Выброс масла; 3) Несрабатывание предохранительного клапана; 4) Давление в системе не соответствует нормам; 5) Время достижения минимально допустимого давления воздуха в системе превышает нормативное значение.	++
Датчики нижнего порога давления (для пневмопривода)	При выключенном двигателе снизить давление до порога срабатывания датчика и проверить его исправность	1) Датчик не срабатывает; 2) Неисправна контрольная лампочка.	
Тормозной кран рабочей тормозной системы, ручной тормозной кран, управляющие клапаны, регуляторы давления, воздухораспределительный кран (для пневмопривода)	Внешний осмотр узлов при включенной тормозной системе, проверка в рабочем режиме.	1) Ослабленное крепление узла; 2) Подтекание тормозной жидкости; 3) Повреждение или утечка воздуха; 4) Замена аппаратов не заданной модификации.	
Соединительное устройство тягача с прицепом (для пневмопривода)	Разъединить соединительное устройство	1) Неисправность разобшительного крана; 2) Повреждение корпуса или уплотнения соединительных головок; 3) Ослабленное крепление или несоответствие места и расположения установки ресивера; 4) Утечка воздуха	
Ресиверы для пневмопривода	Внешний осмотр, проверка исправности кранов слива конденсата	1) Повреждение, коррозия или не герметичность ресивера; 2) Неисправен кран слива конденсата; 3) Ослабленное крепление или несоответствие места и расположения установки ресивера; 4) Использование не заданной модификации.	
Жесткие трубки тормозных магистралей	Визуальный контроль при включенной тормозной системе	1) Негерметичность трубок или соединений; 2) Повреждение или коррозия; 3) Установка трубок, не соответствующих требованиям завода-изготовителя; 4) Использование трубок не заданной модификации.	

Контролируемый объект или свойства	Методы контроля	Техническое состояние, при котором эксплуатация АТС запрещается	Нормативный документ для оценки
Гибкие тормозные шланги	Визуальный контроль при включенной тормозной системе	1) Трещины, повреждения, перекручивание или недостаточная длина тормозных шлангов; 2) Не герметичность тормозных шлангов или соединений; 3) Вздутие шлангов под давлением.	
Автоматика затормаживания прицепа при аварийном расцеплении с тягачом	Разъединить тормозные магистрали соединяющие тягач с прицепом	1) Тормоза прицепа при разъединении не срабатывают автоматически.	
Герметичность пневмопривода	Замерить падение давления воздуха в системе за $30 \pm 1$ мин. при свободном положении органов управления тормозной системы и за $15 \pm 0,5$ мин. после приведения в действие органов управления. Контроль падения давления воздуха осуществляют на неподвижном АТС, путем подключения к контрольным выводам или соединительной головке манометров или электронных измерителей.	1) Падение давления воздуха хотя бы при одной из проверок превышает допустимые нормы.	++
Регуляторы тормозных сил (РТС)	Визуальный контроль деталей при включенной тормозной системе. Замерить давление на выходе РТС в положениях соответствующих полной нагрузке и снаряженному состоянию, (только для АТС с механическим управлением)	1) Неисправность или неправильная регулировка рычажного механизма; 2) Заедание или несрабатывание регулятора; 3) Отсутствие РТС, если он предусмотрен конструкцией; 4) Давление на выходе не соответствует норме.	+
Антиблокировочное устройство (АБС)	Визуальный контроль работы сигнального устройства АБС тягача и прицепов	1) Сигнальное устройство загорается в момент торможения АТС и снижения его скорости ниже $(15 \pm 1)$ км/ч; 2) Сигнальное устройство не гаснет после остановки АТС.	
Моторный замедлитель (если предусмотрен конструкцией)	Визуальный контроль**	1) Ненадежность соединений патрубков; 2) Очевидная неисправность системы.	
Фрикционные тормозные накладки, колодки	Визуальный контроль (по возможности)	1) Предельный износ накладок; 2) Загрязненность смазочными материалами, тормозной жидкостью и т. п.; 3) «Застекленность» — изменение структуры поверхности накладки под влиянием высокой температуры.	+
Тормозные барабаны, тормозные диски.	Визуальный контроль	1) Предельный износ, наличие глубоких рисок, трещин, сколы; 2) Загрязненность барабана или диска смазочными и др. материалами.	

Контролируемый объект или свойства	Методы контроля	Техническое состояние, при котором эксплуатация АТС запрещается	Нормативный документ для оценки
Тормозные тросики, тяги, рычажные механизмы	Проверка в рабочем режиме	1) Тросики повреждены или перекручены; 2) Затрудненное движение тросика в оболочке в результате коррозии или повреждения оболочки тросика; 3) Износ деталей механизмов; 4) Ненадежность соединения деталей.	
Приводы тормозных механизмов (включая энергоаккумуляторы или гидравлические цилиндры)	Визуальный контроль в рабочем режиме.	1) Трещины или повреждения деталей привода; 2) Не герметичность привода; 3) Ослабленное крепление или неправильная установка привода; 4) Коррозия деталей; 5) Увеличенный ход штоков тормозных камер, цилиндров или рабочего поршня; 6) Повреждение пыльника.	
Система замедления (если таковая установлена или требуется)	Визуальный осмотр.	1) Ослабление креплений соединительных патрубков или элементов устройства; 2) Очевидная неисправность системы.	
<b>Контроль тормозных свойств</b>			
Тормозные свойства АТС при торможении рабочей тормозной системой а) Дорожные испытания	Контроль осуществляется преимущественно методом стендовых испытаний, в случае отсутствия необходимого оборудования, методом дорожных испытаний. При этом оцениваются временные характеристики тормозной системы (только для АТС с пневмоприводом тормозов), эффективность торможения с помощью показывающего или записывающего деселерометра и устойчивость АТС при торможении в пределах нормативного коридора движения. АТС разгоняется до скорости 13,88 м/с (50 км/час), после чего выполняется экстренное торможение рабочей тормозной системой до полной остановки АТС.	1) Эффективность торможения не соответствует предписаниям; 2) Время срабатывания пневматического тормозного привода или тормозной системы превышает допустимое; 3) Колебания тормозного усилия вследствие деформации тормозных дисков или эллипсности тормозных барабанов; 4) Выход АТС за пределы нормативного коридора движения; 5) Превышение усилия на органе управления.	+ ++ ++
б) Стендовые испытания	Для проверки тормозных сил на колесах, АТС последовательно устанавливается всеми осями на стенд. При установке на стенд оси производится плавное торможение до блокировки колес, либо до достижения нормативного	1) Недостаточная удельная тормозная сила на одном и более колес(е); 2) Удельная тормозная сила АТС менее нормы; 3) Разница тормозных сил колес одной оси превышает допустимую;	++ ++ ++

Контролируемый объект или свойства	Методы контроля	Техническое состояние, при котором эксплуатация АТС запрещается	Нормативный документ для оценки
	усилия на органе управления. В ходе испытания замеряются тормозные силы всех колес, усилия прокручивания и колебаний тормозной силы. Если стенды не обеспечивают измерение массы АТС, приходящейся на контролируемые колеса, то используют предварительно весоизмерительные устройства или справочные данные о массе АТС. Затем рассчитывают показатели удельной тормозной силы и относительную разность тормозных сил оси. Для замера времени срабатывания тормозной системы АТС с пневмоприводом производится дополнительное торможение в экстренном режиме наиболее удаленной оси от крана управления.	4) Отсутствие возможности плавного изменения тормозного усилия; 5) Усилия прокручивания колес или колебания тормозной силы превышают допустимые; 6) Время срабатывания тормозной системы превышает допустимое.	+ ++
<b>Эффективность торможения АТС запасной тормозной системой</b>			
Эффективность торможения АТС	Контроль осуществляется преимущественно методом стендовых испытаний АТС, или методом дорожных испытаний аналогично методам по контролю тормозных свойств.	1) Недостаточная удельная тормозная сила или превышение допустимых параметров тормозного пути. 2) Отсутствие возможности плавного изменения тормозного усилия.	++
<b>Контроль эффективности вспомогательной тормозной системы</b>			
Эффективность вспомогательной тормозной системы	Проверка производится на дороге путем торможения вспомогательной тормозной системой в интервале скоростей (25 — 35) км/час, при этом включается передача, обеспечивающая частоту вращения коленчатого вала двигателя, не превышающую допустимых значений.	1) Не обеспечивается регламентированная эффективность торможения; 2) Невозможность постепенного изменения тормозного усилия; 3) Выход АТС за пределы нормативного коридора движения.	++
<b>Контроль эффективности стояночного тормоза</b>			
Эффективность стояночной тормозной системы	Контроль производится исходя из имеющихся возможностей одним из следующих способов: — путем проверки стояночной тормозной системы на уклоне заданной крутизны; — методом дорожных испытаний; — методом стендовых испытаний. а) Проверка на уклоне. АТС устанавливается на уклоне заданной величины и затормаживается стояночной тор-	Стояночная тормозная система не обеспечивает неподвижного состояния АТС 1) Не обеспечивается регламентированная эффективность торможения; 2) Не срабатывает тормоз одной стороны АТС	++ ++

Контролируемый объект или свойства	Методы контроля	Техническое состояние, при котором эксплуатация АТС запрещается	Нормативный документ для оценки
	мозной системой с регламентированным усилием на органе управления. б) Проверка на дороге, либо на стенде. Производится торможение стояночной тормозной системой и определяется замедление, либо удельная тормозная сила.		
<b>2. Рулевое управление</b>			
<i>Общая оценка технического состояния</i>			
Рулевое колесо и рулевая колонка	Визуально проверить состояние рулевого колеса. Покачать рулевое колесо в разные стороны под прямыми углами к его оси, покачать рулевое колесо вдоль оси. Оценить наличие продольного и поперечного люфта. Визуально проверить наличие люфтов и состояние гибких соединений и шарниров рулевой колонки.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Рулевое колесо ненадежно закреплено на рулевом валу;</li> <li>2) Неудовлетворительное состояние рулевого колеса;</li> <li>3) Наличие осевого или поперечного люфта рулевого колеса;</li> <li>4) Износ деталей гибких соединений.</li> </ol>	
Рулевой механизм и рулевой привод	<p>Установить автомобиль на осмотровую канаву либо поднять его при помощи подъемника, обеспечивающего нагруженное состояние управляемых колес;</p> <p>а) качая рулевое колесо по и против часовой стрелке визуальное оценить крепление картера рулевого механизма и состояние деталей и сочленений рулевого привода;</p> <p>б) вывесить управляемые колеса и вращать рулевое колесо от упора до упора, оценить работу рулевого механизма;</p> <p>в) опустить управляемые колеса на опорную поверхность (для автомобилей с гидроусилителем руля завести двигатель), вращая рулевое колесо от упора до упора, оценить работу привода.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Тяжелое вращение рулевого механизма;</li> <li>2) Ослабленное крепление картера рулевого механизма, наличие трещин на опорной поверхности;</li> <li>3) На шасси разбитые отверстия под крепежные болты рулевого механизма;</li> <li>4) Износ шарниров;</li> <li>5) Люфт между деталями, которые должны быть прочно закреплены;</li> <li>6) Отсутствие стопорных устройств;</li> <li>7) Рулевой привод задевает о соседние узлы или детали;</li> <li>8) Неисправны ограничители поворота управляемых колес;</li> <li>9) Утечка жидкости из системы гидроусилителя;</li> <li>10) Пониженный уровень жидкости;</li> <li>11) Механизм гидроусилителя не работает.</li> </ol>	

Контролируемый объект или свойства	Методы контроля	Техническое состояние, при котором эксплуатация АТС запрещается	Нормативный документ для оценки
<b>Контроль суммарного люфта в рулевом управлении</b>			
Суммарный люфт в рулевом управлении	Управляемые колеса автомобиля должны находиться на опорной поверхности в положении прямолинейного движения. Слегка покачивать рулевое колесо по и против часовой стрелки, не вызывая при этом поворота колес. Замерить суммарный люфт в рулевом управлении. Максимально допустимая погрешность измерений суммарного люфта не более 1°	Суммарный люфт в рулевом управлении превышает допустимое значение	++
<b>3. Обзорность</b>			
Зона обзора	Визуальный контроль и проверка специальным прибором	Наличие в зоне обзора водителя посторонних предметов, ухудшающих видимость спереди и по бокам АТС	
Лобовое, боковые и задние стекла	Визуальный контроль и проверка специальным прибором для измерения светопропускания	1) Наличие трещин на лобовом стекле; 2) Лобовое, боковые и задние стекла затемнены (за исключением полосы г-цветной пленки сверху лобового стекла); 3) Светопропускание стекол не соответствует норме.	
Устройства для обдува и обогрева лобового стекла	Проверка в рабочем режиме	1) Заедания или неисправность крана управления; 2) Не производится обдув и обогрев стекла.	
Зеркала заднего вида	Визуальный осмотр	1) Количество и тип зеркал не соответствуют действующим предписаниям; 2) Место и расположение зеркала не соответствует действующим предписаниям; 3) Ненадежное крепление зеркала.	++ +
Стеклоочистители	Визуальный контроль и проверка в рабочем режиме. При проверке стеклоочистителей с электроприводом должны быть включены фары дальнего света. Двигатель должен работать на минимально устойчивых оборотах.	1) Стеклоочистители неисправны; 2) Отсутствуют либо слишком изношены щетки стеклоочистителя; 3) Очищаемая щетками зона недостаточна, неудовлетворительное качество очистки стекла; 4) Максимальная частота перемещения щеток менее нормативной.	++
Стеклоомыватели	Визуальный контроль и проверка в рабочем режиме	1) Стеклоомыватели неисправны; 2) Жидкость из сопла не попадает в зону очистки стеклоочистителя.	

Контролируемый объект или свойства	Методы контроля	Техническое состояние, при котором эксплуатация АТС запрещается	Нормативный документ для оценки
<b>4. Внешние световые приборы</b>			
<p>Фары</p> <p>а) Состояние и функционирование</p> <p>б) Регулировка</p> <p>в) Переключение</p>	<p>Визуальный контроль и проверка работы и силы света фар.</p> <p>Определить горизонтальное и вертикальное направление световых лучей ближнего и дальнего света фар при помощи прибора для определения направления света фар или специально размеченного экрана.</p> <p>Визуальный контроль и проверка работы.</p>	<p>1) Перегоревшие лампы накаливания;</p> <p>2) Фары не соответствуют действующим предписаниям;</p> <p>3) Коррозия или загрязнение отражателей;</p> <p>4) Сквозные повреждение стекла фары;</p> <p>5) Фары закреплены ненадежно;</p> <p>6) Наличие посторонних веществ (жидкостей) в фарах.</p> <p>Направление светового луча фары не соответствует положениям действующих предписаний.</p> <p>1) Неисправен переключатель света;</p> <p>2) Не горит контрольная лампа дальнего света;</p> <p>3) Комбинация наружных огней которые можно включить одновременно не соответствует предписаниям.</p>	<p>++</p> <p>++</p>
<p>Указатели поворотов</p>	<p>Визуальный контроль и проверка специальным прибором</p>	<p>1) Неисправные лампы накаливания;</p> <p>2) Повреждение рассеивателей;</p> <p>3) Ненадежность крепления;</p> <p>4) Расположение, цвет, или сила света не соответствуют предписаниям;</p> <p>5) Частота проблесков (мигания ламп) не соответствует предписаниям;</p> <p>6) Не работает аварийная сигнализация.</p>	<p>++</p> <p>++</p>
<p>Подфарники, габаритные задние огни, стоп-сигналы, боковые сигнальные огни, фонари заднего хода, освещение заднего номерного знака.</p>	<p>Визуальный контроль и проверка специальным прибором</p>	<p>1) Неисправные лампы накаливания;</p> <p>2) Фонари ненадежно закреплены;</p> <p>3) Повреждены рассеиватели;</p> <p>4) Цвет, положение или сила света не соответствуют предписаниям;</p> <p>5) На рассеивателе или лампе накаливания имеются вещества уменьшающие силу света или изменяющие его цвет.</p>	<p>++</p>
<p>Передние противотуманные фары и задние противотуманные фонари</p>	<p>Визуальный контроль и проверка специальным прибором</p>	<p>1) Неисправные лампы накаливания;</p> <p>2) Неисправные рассеиватели;</p> <p>3) Коррозия отражателей;</p> <p>4) Фары закреплены ненадежно;</p> <p>5) Установка фар или их коммутация не соответствуют предписаниям.</p>	<p>++</p>

Контролируемый объект или свойства	Методы контроля	Техническое состояние, при котором эксплуатация АТС запрещается	Нормативный документ для оценки
Светоотражатели, боковые отражатели, задняя опознавательная маркировка.	Визуальный контроль	1) Ненадежность крепления; 2) Повреждение отражателей; 3) Расположение или цвет не соответствуют предписаниям.	+
<b>5. Электрооборудование</b>			
Аккумулятор	Визуальный контроль	1) Ненадежность крепления; 2) Утечка электролита; 3) Отсутствие выключателя массы (если он предусмотрен конструкцией)	
Электропроводка	Визуальный контроль. АТС устанавливается на смотровую канаву или приподнимается с помощью подъемного механизма.	1) Ненадежность крепления; 2) Изношенность или повреждение изоляции.	
Электрические соединения между тягачом и прицепом (полуприцепом)	Визуальный контроль	1) Повреждение или отсутствие розетки; 2) Повреждение изоляции.	
<b>6. Оси, колеса, шины</b>			
Оси, балки осей	Визуальный контроль.	1) Трещины или деформация оси; 2) Ненадежное крепление оси к транспортному средству.	
Поворотные цапфы, кулаки	Визуальный контроль, проверка люфта в опорах путем покачивания вывешенного колеса в вертикальном и боковом направлениях.	1) Трещина или деформация в поворотной цапфе; 2) Износ втулок или шаровых опор; 3) Ослабленное крепление шкворня к вилке оси.	
Колеса	Визуальный контроль с обеих сторон каждого колеса, при этом АТС устанавливается либо на смотровой канаве, либо на подъемнике. Простукивание болтовых соединений и деталей крепления дисков и ободьев колес.	1) Отсутствуют или ослаблены гайки или болты крепления колес; 2) Трещины или дефекты сварки на ободе или диске; 3) Глубокие вмятины на ободе; 4) Замочные кольца установлены ненадежно; 5) Значительное искривление колеса.	
Шины	Замер давления в шинах. Контроль производить шинными манометрами. Внешний осмотр всех шин, колеса должны быть вывешены при помощи подъемного механизма. Замерить остаточную высоту протектора шин с помощью специальных шаблонов, приборов или линейки.	1) Несоответствие шин по грузоподъемности или скоростной характеристике; 2) Разный размер, тип, конструкция, рисунок протектора шин установленных на одной оси или являющихся частью двускатного колеса; 3) Повреждение или порез шины; 4) Давление в шинах не соответствует нормативным значениям; 5) Остаточная высота протектора шины менее допустимых норм;	+

Контролируемый объект или свойства	Методы контроля	Техническое состояние, при котором эксплуатация АТС запрещается	Нормативный документ для оценки
		6) Наличие на передних осях легковых автомобилей и автобусов шин с восстановленным протектором либо с отремонтированными местными повреждениями; 7) Трение поверхности шины о другие элементы АТС.	
<b>7. Подвеска</b>			
Рессоры, пружины, пневмобаллоны	Внешний осмотр.	1) Ненадежное крепление узла к шасси оси или элементам подвески; 2) Повреждения или трещины; 3) Не герметичность пневмобаллона.	
Амортизаторы	Внешний осмотр, по возможности проверка работы при помощи специального оборудования.	1) Ненадежное крепление амортизатора; 2) Повреждение или течь амортизатора.	
Направляющий аппарат подвески	Визуальный контроль.	1) Ненадежное крепление деталей; 2) Наличие у деталей повреждения или трещин.	
Шарнирные соединения	Визуальный контроль.	1) Износ втулок сайленблоков, шаровых опор; 2) Отсутствие или повреждение пылезащитного чехла на шаровых опорах.	
<b>8. Шасси</b>			
Рама, несущие элементы кузова	Визуальный контроль.	1) Трещины или деформация рамы или несущих элементов; 2) Ненадежность соединений; 3) Коррозия, снижающая прочность.	
Бамперы, боковые защитные и заднее противоткатное устройство	Визуальный контроль.	1) Ненадежное крепление или повреждение которое может послужить причиной травмы; 2) Боковые защитные или задние противоткатные устройства не соответствуют действующим предписаниям.	
Кронштейн запасного колеса	Визуальный контроль.	1) Трещины или деформация кронштейна; 2) Запасное колесо закреплено ненадежно.	
Сцепные устройства	Визуальный контроль с целью определения степени износа и наличия предохранительных устройств.	1) Предельный износ деталей; 2) Ненадежное крепление сцепного устройства к раме; 3) Отсутствие, либо неисправность предохранительных устройств.	++
Карданный вал	Визуальный контроль	1) Ослаблены, либо отсутствуют крепежные детали; 2) Поврежден, либо изогнут карданный вал; 3) Отсутствуют, либо повреждены защитные элементы трансмиссии; 4) Износ подшипников карданного вала.	

Контролируемый объект или свойства	Методы контроля	Техническое состояние, при котором эксплуатация АТС запрещается	Нормативный документ для оценки
Опорные устройства полу-прицепов	Визуальный контроль, проверка работоспособности механизмов подъема, опускания и фиксации опор.	1) Ослаблены, либо отсутствуют крепежные детали; 2) Заедание механизма подъема и опускания опор; 3) Самопроизвольное опускание опор при движении АТС.	
<b>9. Кабина и кузов</b>			
Общее состояние и установка	Визуальный контроль.	1) Непрочно закрепленная или поврежденная панель кузова, которая может послужить причиной травмы; 2) Трещины на стойках кузова; 3) Не герметичность салона, допускающая проникновение газов из моторного отсека или выпускной системы двигателя; 4) Кузов или кабина ненадежно или геометрически неточно закреплены на раме; 5) Коррозия несущих элементов кузова; 6) Неисправны замки бортов грузового кузова.	
Двери и дверные замки	Визуальный контроль.	1) Дверь плохо открывается или закрывается; 2) Дверь не остается в закрытом положении; 3) Изношены петли и замки дверей.	
Пол	Визуальный контроль на смотровой канаве.	Пол сильно изношен или закреплен ненадежно.	
Сиденья	Визуальный контроль.	1) Сиденье водителя плохо закреплено, не работает механизм регулировки положения кресла; 2) Пассажирские сиденья неисправны или закреплены ненадежно.	
Подножки кабины	Визуальный контроль.	Подножки закреплены ненадежно, либо их состояние может послужить причиной травмы.	
Брызговики	Визуальный контроль.	1) Отсутствуют, плохо закреплены; 2) Недостаточное пространство между брызговиком и колесом.	
<b>10. Двигатели и системы, связанные с воздействием на окружающую среду</b>			
Отработавшие газы. Двигатели с искровым зажиганием (бензиновые, газовые)	Замерить содержание токсичных веществ в отработавших газах, в соответствии с действующими предписаниями.	1) Превышение предельно допустимой нормы любым токсичным компонентом отработавших газов; 2) Неисправность оборудования для снижения токсичности отработавших газов.	
Двигатели с воспламенением от сжатия (дизельные)	Замерить дымность отработавших газов.	Дымность отработавших газов превышает допустимые нормы.	
Топливный бак, трубопроводы и топливная аппаратура	Визуальный контроль.	1) Ненадежное крепление или повреждение бака или трубопроводов;	

Контролируемый объект или свойства	Методы контроля	Техническое состояние, при котором эксплуатация АТС запрещается	Нормативный документ для оценки
		2) Негерметичность или отсутствие крышки заливной горловины; 3) Утечки топлива из бака в соединениях или из аппаратов топливной аппаратуры; 4) Не соблюдаются требования, предъявляемые к газовой аппаратуре.	
Выхлопные трубы и глушители	Визуальный контроль	1) Ненадежное крепление системы выпуска, негерметичность труб соединений и глушителей; 2) В кабину или пассажирский салон проникают выхлопные газы.	
<b>11. Другое оборудование</b>			
Ремни безопасности	Визуальный контроль.	1) Ремни безопасности отсутствуют или повреждены; 2) Неисправен инерционный механизм ремня.	
Огнетушитель	Визуальный контроль.	1) Отсутствует или количество огнетушителей не соответствует предписаниям; 2) Нет пломбы, либо истекший срок годности.	
Знак аварийной остановки	Визуальный контроль.	Отсутствуют, либо не соответствует предписаниям.	
Аптечка для оказания первой медицинской помощи	Визуальный контроль.	Отсутствуют, либо не соответствует предписаниям.	
Система звуковой сигнализации	Визуальный контроль и проверка работы.	1) Звуковой сигнал не работает; 2) Орган управления работает не четко.	
Спидометр	Проверка при дорожном испытании.	1) Не работает; 2) Неисправна подсветка.	
Тахограф (если установка на АТС предусмотрена нормативными документами)	Визуальный контроль.	1) Тахограф не работает; 2) Пломбы отсутствуют, либо нарушены; 3) Калибровочная табличка отсутствует или просрочен срок очередного контроля; 4) Наличие признаков вмешательства в его работу.	
<b>12. Дополнительный контроль для автобусов</b>			
Двери	Визуальный контроль проверка работы.	1) Неисправны или сильно изношены; 2) Не работает система аварийного открывания дверей.	
Аварийные выходы	Визуальный контроль проверка работы.	1) Неисправны; 2) Отсутствует или неразборчива маркировка.	
Сиденья для пассажиров	Визуальный контроль.	1) Сиденья неисправны или ненадежно закреплены; 2) Изменены конструкция или место расположения сидений; 3) Не работает механизм фиксации откидного сиденья.	

Контролируемый объект или свойства	Методы контроля	Техническое состояние, при котором эксплуатация АТС запрещается	Нормативный документ для оценки
Сиденье водителя (дополнительные требования)	Визуальный осмотр.	1) Неисправны специальные приспособления, такие как противосолнечный козырек или противоослепляющий фильтр; 2) Ненадежная защита водителя.	
Проходы, места для стоящих пассажиров	Визуальный контроль.	1) Повреждены или ненадежно закреплены поручни; 2) Неудовлетворительное состояние пола.	
Лестницы и ступеньки	Визуальный контроль.	Изнанное состояние.	
Система вентиляции	Визуальный осмотр и проверка работы.	Работает неисправно.	
Устройства внутреннего освещения и табличка с указанием маршрута	Визуальный осмотр и проверка работы.	Устройство неисправно или не соответствует действующим предписаниям.	
Система связи для пассажиров	Визуальный осмотр.	1) Поврежден сигнал; 2) Повреждены сигнал требования остановки или предупредительное устройство для водителя.	

+ Инструкция завода-изготовителя АТС.

++ Общий технический регламент.