

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
КАБИНЕТА МИНИСТРОВ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН

299 Об утверждении **Общего технического регламента о безопасности колесных транспортных средств, выпускаемых в обращение**

В соответствии с Законом Республики Узбекистан «О техническом регулировании», в целях установления единых требований к безопасности колесных транспортных средств, выпускаемых в обращение, Кабинет Министров **постановляет:**

1. Утвердить **Общий технический регламент о безопасности колесных транспортных средств, выпускаемых в обращение**, согласно приложению № 1.

2. Принять к сведению, что в соответствии с требованиями Закона Республики Узбекистан «О техническом регулировании» с введением в действие технических регламентов принятые ранее соответствующие нормативные документы по стандартизации на указанную в них продукцию и услуги утрачивают обязательный характер и приобретают добровольность применения в установленном порядке.

3. Агентству «Узстандарт» совместно с:

уполномоченными органами принять меры по отмене обязательного характера и обеспечению добровольности при применении нормативных документов по стандартизации, устанавливающих обязательные требования к колесным транспортным средствам, выпускаемым в обращение, со дня введения в действие утвержденного настоящим постановлением **Общего технического регламента** в установленном порядке;

Узбекским агентством автомобильного и речного транспорта и Национальной телерадиокомпанией Узбекистана обеспечить широкое информирование населения, органов государственного и хозяйственного управления,

субъектов предпринимательской деятельности о целях, содержании и порядке применения утвержденного настоящим постановлением Общего технического регламента.

4. Внести изменения и дополнения в некоторые решения Правительства Республики Узбекистан согласно приложению № 2.

5. Министерствам и ведомствам в двухмесячный срок привести принятые ими нормативно-правовые акты в соответствие с настоящим постановлением.

6. Настоящее постановление вступает в силу по истечении шести месяцев со дня его официального опубликования

7. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на заместителя Премьер-министра Республики Узбекистан У.У. Розукулова.

**Премьер-министр
Республики Узбекистан**

А. АРИПОВ

г. Ташкент,
25 апреля 2017 г.,
№ 237

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к постановлению Кабинета Министров
от 25 апреля 2017 года № 237

**ОБЩИЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ
о безопасности колесных транспортных средств,
выпускаемых в обращение**

Глава 1. Общие положения

1. Настоящий Общий технический регламент (далее — Технический регламент) устанавливает требования к безопасности колесных транспортных средств, выпускаемых в обращение, по перечню, приведенному в приложении № 1 к Техническому регламенту.

2. Действие Технического регламента не распространяется на транспортные средства:

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;

предназначенные исключительно для участия в спортивных соревнованиях;

категории L и M₁, с даты выпуска которых прошло 30 и более лет, а также категории M₂, M₃ и N, не предназначенные для коммерческих перевозок пассажиров и грузов, с даты выпуска которых прошло 50 и более лет;

принадлежащие дипломатическим и консульским представительством, международным (межгосударственным) организациям, пользующимся привилегиями и иммунитетом в соответствии с нормами международного права и международными договорами Республики Узбекистан, а также сотрудникам этих представительств (организаций) и членам их семей;

внедорожные транспортные средства повышенной грузоподъемности.

Глава 2. Термины и определения

3. В Техническом регламенте используются следующие термины и определения:

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

база транспортного 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 транспортное средство — выпущенное в обращение транспортное средство, которое в целом, или его кузов или шасси были использованы для создания другого транспортного средства;

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

вентиляция — обеспечение воздухообмена в кабине и пассажирском помещении транспортного средства;

внедорожные транспортные средства повышенной грузоподъемности — механические транспортные средства, созданные на базе дорожных транспортных средств путем усиления рам, ходовых частей, по конструкции и назначению специально предназначенные для перевозки грузов преимущественно вне автомобильных дорог общего пользования, а технически допустимая максимальная осевая масса, приходящаяся хотя бы на одну ось, превышает установленной нормы;

внешние световые приборы — устройства для освещения дороги, го-

сударственного регистрационного знака, а также устройства световой сигнализации;

восстановление соответствия — комплекс мер, принимаемых на производстве в том случае, когда допущен выпуск продукции, не соответствующей требованиям Технического регламента;

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

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

выпуск в обращение транспортных средств (шасси) — реализация транспортного средства, произведенного в Республике Узбекистан, или ввоз на территорию Республики Узбекистан транспортного средства, не находившихся ранее в эксплуатации на данной территории;

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

единичное транспортное средство — транспортное средство, изготовленное в Республике Узбекистан:

в условиях серийного производства в конструкцию которого в индивидуальном порядке были внесены изменения до выпуска в обращение;

в индивидуальном порядке из сборочного комплекта либо являющееся результатом индивидуального технического творчества;

транспортное средство, ввозимое на территорию Республики Узбекистан:

национальными автопроизводителями — для изучения и опытно-конструкторских работ;

физическим лицом — для собственных нужд не более одного раза за календарный год;

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

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

изготовитель — лицо, осуществляющее изготовление транспортного средства (шасси) с намерением выпуска их в обращение для реализации либо собственного пользования;

инновационное транспортное средство — транспортное средство,

в котором применены новые конструктивные решения, качественно изменяющие его основные эксплуатационные показатели, и которое не может быть оценено в соответствии с Техническим регламентом;

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

категория транспортного средства — классификационная характеристика транспортного средства, применяемая в целях установления в Техническом регламенте требований;

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

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

корректор света фар — устройство для регулирования механическим путем или в автоматическом режиме угла наклона светового пучка фары ближнего и (или) дальнего света в зависимости от загрузки транспортного средства, профиля дороги и условий видимости;

масса снаряженного транспортного средства — определенная изготовителем масса комплектного транспортного средства с водителем, без нагрузки. Масса включает не менее 90% топлива;

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

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

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

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

одобрение типа — свод результатов оценки соответствия транспортного средства (шасси) требованиям Технического регламента, установленным в отношении типа транспортного средства (шасси) по результатам сертификации;

одобрение типа транспортного средства (шасси) — документ, оформленный в установленном порядке на основании положительных результатов оценки соответствия транспортных средств и удостоверяющий соответствие выпускаемых в обращение транспортных средств (шасси), отнесенных к одному типу, требованиям Технического регламента;

опознавательные знаки — графическое изображение информации о

ведомственной принадлежности и (или) функциональном назначении транспортного средства (гербы, эмблемы, логотипы и т. д.);

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

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

представитель изготовителя — юридическое лицо, зарегистрированное в установленном порядке в Республике Узбекистан, действующее на основании соглашения с изготовителем и уполномоченное изготовителем представлять его и действовать в его интересах при выполнении процедур оценки соответствия требованиям Технического регламента;

продольная средняя плоскость транспортного средства — плоскость, перпендикулярная плоскости опорной поверхности и проходящая через середину колеи транспортного средства;

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

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

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

самоходное шасси — шасси транспортного средства категории N, оснащенное кабиной и двигателем, которое может быть допущено к участию в дорожном движении с ограничениями;

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

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

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

сообщение об официальном утверждении по типу конструкции транспортного средства на основании Правил Европейской экономической комиссии ООН — документ, удостоверяющий соответствие транспортного средства или его компонента требованиям Правил Европейской экономической комиссии ООН (далее — Правила ЕЭК ООН), выдаваемый уполномоченным органом зарубежного государства, являющегося участником Соглашения о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, кото-

рые могут быть установлены и (или) использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, заключенного в г. Женеве 20 марта 1958 года;

сочлененное транспортное средство — транспортное средство, которое состоит из двух или более жестких секций, шарнирно сочлененных друг с другом;

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

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

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

технически допустимая грузоподъемность — значение, полученное при вычитании массы транспортного средства в снаряженном состоянии из технически допустимой максимальной массы;

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

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

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

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

технически допустимая максимальная осевая масса — масса, приходящаяся на ось (группу осей), соответствующая максимально допустимой статической вертикальной нагрузке, передаваемой осью (группой осей) на

опорную поверхность, обусловленная конструкцией оси (группы осей) и транспортного средства, установленная его изготовителем:

техническое описание — перечень основных параметров и технических характеристик продукции, заявленной для оценки соответствия требованиям Технического регламента;

тип транспортного средства (шасси) — транспортные средства (шасси) с одинаковыми конструктивными признаками, зафиксированными в техническом описании, изготовленные одним изготовителем;

торможение — процесс создания и изменения искусственного сопротивления движению транспортного средства;

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

транспортное средство — устройство, предназначенное для перевозки людей, грузов или для производства специальных работ;

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

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

цикл стеклоочистителя — один прямой и обратный ход щетки стеклоочистителя;

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

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

эксплуатация — стадия жизненного цикла транспортного средства, включающая промежуток времени, когда транспортное средство используется по назначению, с момента его приобретения для использования по назначению до момента утилизации.

Глава 3. Требования к безопасности колесных транспортных средств, выпускаемых в обращение

§ 1. Общие требования

4. Транспортные средства допускаются к обращению на территории Республики Узбекистан при их соответствии Техническому регламенту.

5. Документами, удостоверяющими соответствие требованиям Технического регламента при выпуске в обращение, являются:

для транспортных средств (шасси) (кроме единичных транспортных средств) — одобрение типа транспортного средства (шасси);

для единичных транспортных средств — сертификат соответствия.

6. Каждая единица транспортного средства (шасси) (кроме единичных транспортных средств) должно сопровождаться руководством (инструкцией) по эксплуатации транспортного средства (шасси), включающим информацию на государственном языке в части расшифровки:

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

аббревиатур;

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

единиц измерения;

маркировок официальных утверждений типа транспортного средства, предусмотренных обязательными требованиями Правил ЕЭК ООН;

сообщений и надписей, специально предназначенных для работников сервисных станций.

7. Выпускаемые в обращения транспортные средства (шасси) (кроме единичных транспортных средств) должны соответствовать природно-климатическим условиям Республики Узбекистан с умеренным и холодным (УХЛ), сухим тропическим (ТС) климатом.

8. Не допускается в составе кондиционеров, а также холодильного оборудования, применяемых на транспортных средствах, наличие запрещенных озоноразрушающих веществ, перечень которых утверждается Кабинетом Министров Республики Узбекистан.

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

10. Запрещается выпуск в обращение транспортных средств с правосторонним расположением рулевого управления.

§ 2. Требования к механической безопасности

11. Каждое транспортное средство должно иметь индивидуальный идентификационный номер.

Идентификационные номера и маркировка выпускаемых в обращение транспортных средств (шасси) должны соответствовать требованиям, указанным в приложении № 2 к Техническому регламенту.

12. Конструкция транспортного средства с учетом его категории и назначения в соответствии с приложением № 3 к Техническому регламенту должна обеспечивать:

соответствие установленным требованиям в отношении торможения;

эффективное действие рулевого управления, управляемость и устойчивость;

минимизацию травмирующих воздействий на находящихся в транспортном средстве людей и возможность их эвакуации после дорожно-транспортного происшествия;

минимизацию физических воздействий на других участников движения; пожарную безопасность;

обзорность внешнего пространства для водителя;

измерение скорости транспортного средства, а также регистрации и ограничение максимальной скорости, при наличии такого устройства;

электробезопасность;

защиту транспортного средства от несанкционированного использования;

минимально установленный уровень выбросов вредных (загрязняющих) веществ;

минимально установленный уровень внешнего и внутреннего шума;

устойчивость к воздействию внешних источников электромагнитного излучения и электромагнитную совместимость;

безопасное для здоровья состояние микроклимата в кабине водителя и пассажирском помещении и минимально установленный уровень содержания вредных веществ в воздухе кабины водителя и пассажирского помещения транспортного средства;

наличие минимально необходимого количества, светотехнических и звуковых сигнальных устройств, их соответствующие расположение, характеристики и функциональность;

эргономичное расположение и возможность идентификации органов управления и средств контроля транспортного средства;

соответствие отдельным требованиям, устанавливаемым к пассажирским транспортным средствам большой вместимости.

требования по габаритным размерам, маневренности и весовым параметрам;

приспособленность к природно-климатическим условиям Республики Узбекистан.

13. Реализация требований безопасности обеспечивается выполнением требований главы 3, а также:

приложения № 3 — в отношении выпускаемых в обращение транспортных средств (шасси), базовых требований;

приложения № 4 — в отношении отдельных элементов и свойств транспортных средств (шасси), выпускаемых в обращение для оценки соответствия;

приложения № 5 — в отношении ограничений маневренности, габаритных и весовых параметров транспортных средств, выпускаемых в обращение;

приложения № 6 — устанавливаемых дополнительных требований, в отношении выпускаемых в обращение специальных и специализированных транспортных средств, с учетом их функционального назначения;

приложения № 7 — в отношении выпускаемых в обращение транспортных средств повышенной проходимости (категории G);

приложения № 8 — в отношении требований по экологическим классам к транспортным средствам категорий M, N.

В отношении инновационных транспортных средств требования безопасности устанавливаются решением уполномоченного органа в области технического регулирования.

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

15. В конструкции выпускаемых в обращение транспортных средств категорий M и N должно быть предусмотрено место установки для огнетушителя(ей).

16. Запрещается установка на транспортные средства категорий M₁ и N₁ конструкций, выступающих вперед относительно линии бампера, соответствующей внешней контуру проекции транспортного средства на горизонтальную плоскость опорной поверхности, изготавливаемых из стали или других материалов с аналогичными прочностными характеристиками. Данное требование не распространяется на конструкции, предусмотренные штатной комплектацией транспортного средства и (или) прошедшие оценку соответствия в установленном порядке, а также на металлические решетки массой менее 0,5 кг, предназначенные для защиты только фар.

Глава 4. Оценка соответствия транспортных средств перед выпуском их в обращение

§ 1. Оценка соответствия типов транспортных средств (шасси)

17. Оценка соответствия транспортных средств (шасси) перед выпуском их в обращение проводится путем сертификации, с последующим оформлением одобрения типа транспортного средства (шасси).

18. Оценка соответствия в целях выдачи одобрения типа транспортного средства (шасси) проводится на соответствие требованиям, предусмотренным в приложениях №№ 2 — 8 к Техническому регламенту.

19. Оценка соответствия шасси производится:

в обязательном порядке для ввозимых на территорию Республики Узбекистан шасси, независимо от целей их последующего использования;

с целью перемещения шасси своим ходом по автомобильным дорогам общего пользования к месту дальнейшей достройки.

20. Оценка соответствия транспортных средств (шасси) осуществляет-

ся аккредитованными органами по сертификации, по поручению Национального органа по сертификации.

21. Заявителем при проведении одобрения типа изготавливаемых в Республике Узбекистан транспортных средств (шасси) может быть юридическое лицо — резидент Республики Узбекистан, имеющий международный идентификационный код изготовителя транспортного средства.

22. Заявителем при проведении одобрения типа ввозимых в Республику Узбекистан транспортных средств (шасси) может быть только резидент Республики Узбекистан — представитель изготовителя.

Представитель изготовителя несет солидарную с изготовителем ответственность за обеспечение безопасности транспортных средств (шасси) в соответствии с требованиями Технического регламента.

23. В случае прекращения полномочий представителя изготовителя прекращается действие одобрения типа транспортного средства (шасси), в котором указан прекративший свои полномочия представитель изготовителя.

24. Для получения сертификата соответствия и (или) одобрения типа транспортного средства (шасси) заявителем подается заявка в Национальный орган по сертификации с приложением документов по перечню, приведенному в приложении № 9 к Техническому регламенту.

25. Национальный орган по сертификации при положительном результате рассмотрения представленных документов для получения сертификата соответствия и (или) одобрения типа транспортного средства (шасси) принимает решение по условиям сертификации транспортного средства (шасси), с определением:

органа по сертификации, осуществляющего оценку соответствия транспортного средства (шасси);

места проведения идентификации, сертификационных испытаний и обследования состояния производства;

возможности признания результатов ранее проведенных испытаний и (или) одобрения типа транспортного средства (шасси).

Национальный орган по сертификации в однодневный срок уведомляет заявителя о принятом решении.

26. В случае признания протоколов ранее проведенных испытаний срок давности протоколов не должен превышать двух лет с момента их оформления.

27. Испытания транспортного средства (шасси) на соответствие требованиям Технического регламента осуществляются в соответствии с методиками, установленными нормативными документами в области технического регулирования и оформляются протоколами испытаний.

Протоколы испытаний должны сопровождаться техническими описаниями изготовителя транспортных средств, которые заверяются испытательной лабораторией.

28. Обследование состояния производства проводится органом по сертификации с выездом на место, с обязательным изучением основных вопросов согласно приложению № 10 к Техническому регламенту.

29. Для типов транспортных средств, изготавливаемых в режиме промышленной сборки, разрешается представление сообщений об официальном утверждении по типу конструкции транспортного средства на основании Правил ЕЭК ООН, оформленных на аналогичные транспортные средства (шасси), изготовленных в условиях другого производства.

При этом Национальный орган по сертификации вправе запросить дополнительные доказательственные материалы, подтверждающие соответствие транспортного средства (шасси) требованиям Технического регламента или потребовать проведения контрольных испытаний при участии представителей органа по сертификации (испытательной лаборатории) у изготовителя транспортных средств (шасси), выпускаемых в режиме промышленной сборки.

30. В случаях изготовления транспортных средств на базе или на шасси других транспортных средств заявителем представляются материалы, подтверждающие выполнение ограничений, установленных изготовителем базового транспортного средства (шасси) в отношении возможностей его доработки.

31. Изготовитель конечного транспортного средства несет ответственность за соответствие его требованиям Технического регламента в полном объеме.

32. Обязательными условиями сертификации для оформления одобрения типа транспортного средства (шасси) являются положительные результаты анализа представленных документов, сертификационных испытаний и обследования состояния производства изготовителя.

33. При ввозе транспортных средств (шасси) по отдельным решениям Правительства Республики Узбекистан порядок оценки соответствия и перечень устанавливаемых требований определяются Национальным органом по сертификации.

34. Одобрение типа транспортного средства (шасси) оформляется и регистрируется Национальным органом по сертификации по форме согласно приложению № 11 к Техническому регламенту.

35. В одобрении типа транспортного средства, оформленном на самоходное шасси, делается запись о возможности перемещения самоходного шасси по дорогам общего пользования, если было подтверждено его соответствие требованиям пунктов 1, 10, 11, 26, 32, 39, 41, 49, 59 и 60 приложения № 3 к Техническому регламенту.

36. Одобрение типа транспортного средства (шасси) оформляется:
на 3 года — для серийно производимых транспортных средств (шасси);
для партии транспортных средств (шасси) — без ограничения срока действия.

37. Орган по сертификации или по его поручению инспекционный орган в период действия одобрения типа транспортного средства (шасси), оформленного на серийное производство, проводит ежегодный инспекционный контроль за соответствием транспортных средств требованиям Технического регламента.

При отрицательных результатах инспекционного контроля или отказе изготовителя от его проведения Национальный орган по сертификации прекращает действие одобрения типа транспортного средства (шасси).

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

На основании оценки этих изменений Национальный орган по сертификации принимает решение о возможности сохранения действия выданных одобрений типа транспортных средств (шасси) или внесения в них соответствующих изменений, либо оформлении нового одобрения типа транспортного средства (шасси).

39. Действие одобрения типа транспортного средства (шасси), оформленного для серийного производства, распространяется только на транспортные средства (шасси), изготовленные в период его действия, независимо от срока их последующей реализации.

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

§ 2. Оценка соответствия единичных транспортных средств

41. Оценка соответствия единичного транспортного средства осуществляется путем сертификации, с последующим оформлением сертификата соответствия.

42. Сертификация единичного транспортного средства проводится на соответствие требованиям, предусмотренным пунктами 1, 19 — 21, 23 — 29, 31 — 34, 38, 39, 41, 44, 46 — 61 приложения № 3, а также приложений №№ 2 и 6 к Техническому регламенту.

43. Сертификация единичного транспортного средства проводится в соответствии с правилами проведения сертификации продукции, установленными законодательством.

44. При представлении заявителем протоколов испытаний на соответствие Правилам ЕЭК ООН испытания по требованиям, указанным в пунктах 20-21, 23-24, 27, 32, 38, 44, 49 и 60 приложения № 3 к Техническому регламенту, не проводятся.

Глава 5. Государственный контроль за соблюдением требований Технического регламента

45. Государственный контроль за соблюдением установленных Техническим регламентом требований к выпускаемым в обращение транспортным средствам (шасси) осуществляют Агентство «Узстандарт», Государственный

комитет Республики Узбекистан по охране природы, Министерство внутренних дел Республики Узбекистан и их территориальные органы, а также иные специально уполномоченные государственные органы в пределах их компетенции.

Глава 6. Ответственность за несоблюдение Технического регламента

46. Лица, виновные в нарушении Технического регламента, несут ответственность в порядке, установленном законодательством Республики Узбекистан.

Глава 7. Переходной период

47. С момента вступления в силу Технического регламента нормативные документы в области технического регулирования, действующие на территории Республики Узбекистан и устанавливающие требования к безопасности колесных транспортных средств, предусмотренные приложением № 1 к Техническому регламенту, до приведения их в соответствие с Техническим регламентом применяются в части, не противоречащей Техническому регламенту.

48. Сертификаты соответствия (одобрения типа транспортного средства), полученные на колесные транспортные средства (шасси), предусмотренные приложением № 1 к Техническому регламенту, до вступления в силу Технического регламента, продолжают действовать в течение срока, установленного в этих сертификатах.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к Общему техническому регламенту
о безопасности колесных транспортных
средств, выпускаемых в обращение

ПЕРЕЧЕНЬ
колесных транспортных средств, выпускаемых
в обращение, в отношении которых устанавливаются
требования безопасности

Категория	Требования и определения
L	Мототранспортные средства:
Мопеды, мотовелосипеды, мокики:	
L ₁	двухколесное транспортное средство, максимальной конструктивной скоростью не более 50 км/ч, рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания не более 50 куб. см, или с электродвигателем — номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не более 4 кВт.
L ₂	трехколесное транспортное средство, максимальной конструктивной скоростью не более 50 км/ч, рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания, не более 50 куб. см, или с электродвигателем — номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не более 4 кВт.
Мотоциклы, мотороллеры, трициклы:	
L ₃	двухколесное транспортное средство, рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания более 50 куб. см или максимальной конструктивной скоростью (при любом двигателе) более 50 км/ч.
L ₄	трехколесное транспортное средство с колесами, асимметричными по отношению к средней продольной плоскости, рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания более 50 куб. см или максимальной конструктивной скоростью (при любом двигателе) более 50 км/ч.
L ₅	трехколесное транспортное средство с колесами, симметричными по отношению к средней продольной плоскости транспортного средства, рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания более 50 куб. см или максимальной конструктивной скоростью (при любом двигателе) более 50 км/ч.
Квадроциклы:	
L ₆	четырёхколесное транспортное средство, масса которого не превышает 350 кг, без учета массы аккумуляторов (в случае электрического транспортного средства), максимальной конструктивной скоростью не более 50 км/ч, или рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания не более 50 куб. см, либо с электродвигателем — номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не более 4 кВт.
L ₇	четырёхколесное транспортное средство, иное, чем транспортное средство категории L ₆ , масса которого, не превышает 400 кг (550 кг для транспортного средства, предназначенного для перевозки грузов) без учета массы аккумуляторов (в случае электрического транспортного средства) и максимальная эффективная мощность двигателя не превышает 15 кВт.

Категория	Требования и определения
М	Механические транспортные средства, имеющие не менее четырех колес и используемые для перевозки пассажиров:
М ₁	транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие кроме места водителя не более восьми мест для сидения.
Автобусы, троллейбусы, микроавтобусы, специализированные пассажирские транспортные средства и их шасси:	
М ₂	транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие кроме места водителя более восьми мест для сидения, максимальная масса которых не превышает 5 т.
М ₃	транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие кроме места водителя более восьми мест для сидения, максимальная масса которых превышает 5 т.
<p>Транспортные средства категорий М₂ и М₃ относятся к:</p> <p>а) одному или более из трех классов (I, II, III);</p> <p>б) одному из двух классов (А, В).</p> <p>Класс I — транспортные средства, в конструкции которых предусмотрены места для стоящих пассажиров с целью свободного передвижения пассажиров по салону.</p> <p>Класс II — транспортные 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 сдвоенных сидений.</p> <p>Класс III — транспортные средства, конструкция которых предназначена исключительно для перевозки сидящих пассажиров.</p> <p>Класс А — транспортные средства, предназначенные для перевозки стоящих пассажиров; транспортные средства этого класса оборудованы сиденьями и в них предусмотрена перевозка стоящих пассажиров.</p> <p>Класс В — транспортные средства, не предназначенные для перевозки стоящих пассажиров.</p> <p>Микроавтобусы: транспортные средства класса В, предназначенные для перевозки пассажиров, вместимостью не более 16 сидящих пассажиров, исключая водителя.</p>	
Н	Транспортные средства, используемые для перевозки грузов, автомобили грузовые и их шасси:
Н ₁	транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, максимальная масса которых не превышает 3,5 т.
Н ₂	транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие максимальную массу свыше 3,5 т, но не более 12 т.
Н ₃	транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, максимальная масса которых превышает 12 т.
О	Прицепы (включая полуприцепы):
О ₁	прицепы, максимальная масса которых не превышает 0,75 т.
О ₂	прицепы, максимальная масса которых превышает 0,75 т, но не более 3,5 т.
О ₃	прицепы, максимальная масса которых превышает 3,5 т, но не более 10 т.
О ₄	прицепы, максимальная масса которых превышает 10 т.
Г	автотранспортные средства повышенной проходимости.

Примечания:

1. Транспортное средство, имеющее не более восьми мест для сидения, не считая места водителя, предназначенное для перевозки пассажиров и грузов, относится к категории:

М, если произведение предусмотренной конструкцией числа пассажиров на условную массу одного пассажира (68 кг) превышает массу перевозимого одновременно с пассажирами груза;

Н, если это условие не выполняется.

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

3. Буква G для обозначения категории транспортного средства отдельно не применяется. Обозначения категории М и N могут быть дополнены обозначением G. Например: транспортное средство категории N₁, пригодное для движения по бездорожью, может быть обозначено как N₁G.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2

к Общему техническому регламенту о безопасности колесных транспортных средств, выпускаемых в обращение

ТРЕБОВАНИЯ

к идентификационным номерам и маркировке выпускаемых в обращение транспортных средств (шасси)

§ 1. Требования к идентификационным номерам транспортных средств (шасси)

1. На каждое транспортное средство изготовителем должен быть нанесен идентификационный номер транспортного средства (Vehicle Identification Number) (далее — код VIN), который является уникальным в течение 30 лет.

2. Код VIN должен состоять из 17 знаков и образоваться из трех разделов:

международного идентификационного кода изготовителя (кода WMI);
описательной части (VDS);
указательной части (VIS).

В качестве знаков, составляющих код VIN, используются:

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.

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

4. Код WMI состоит из трех знаков.

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

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. Комбинацию (комбинации) первого и второго знаков каждой стране присваивается по правилам Международной организации по стандартизации.

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 транспортных 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.

5. Описательная часть VDS кода VIN состоит из знаков (букв или цифр), размещаемых на шести позициях. Выбор знаков для кодирования и их последовательность определяются изготовителем.

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

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

8. 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.

9. Коды для обозначения года выпуска (модельного года) приведены в таблице № 1.

Таблица № 1

КОДЫ
для обозначения года выпуска (модельного года) автотранспортных средств

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

10. 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.

Примечание. 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.

11. Одному транспортному средству может быть присвоен только один код VIN. Ответственность за неповторяемость кода VIN несет изготовитель.

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

13. Изготовитель, использующий для производства транспортных средств покупные шасси или базовые транспортные средства иного изготовителя, формирует и наносит на такие транспортные средства новый идентификационный номер, отличный от идентификационного номера покупных шасси. Ранее присвоенный идентификационный номер шасси (базового транспортного средства) должен быть сохранен на транспортном средстве.

14. На изготовленные в Республики Узбекистан транспортные средства, являющиеся результатом индивидуального технического творчества, изготовитель наносит идентификационный номер транспортного средства, который присваивается каждому транспортному средству уполномоченным органом Республики Узбекистан.

15. На изготовленные (собранные) в Республике Узбекистан транспортные средства методом крупноузловой сборки VIN номер производителя должен оставаться неизменным.

16. Идентификационный номер должен быть нанесен четко, способом, обеспечивающим его долговечность и исключающим легкое изменение его знаков, без пробелов между знаками в одном месте на раму или часть кузова, не являющуюся легкоъемной.

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

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

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

20. Идентификационный номер, по возможности, должен наноситься с

правой стороны, в передней части транспортного средства, в легкодоступном для считывания месте.

§ 2. Требования к маркировке транспортных средств (шасси)

21. Маркировка транспортных средств (шасси) наносится изготовителем на табличку, устанавливаемую на транспортном средстве (шасси) и непосредственно на поверхность транспортного средства (шасси) в виде надписи.

22. Табличка размещается в удобном для считывания месте — части транспортного средства (шасси), не подлежащей замене в процессе эксплуатации, и не должна быть снимаемой без применения специального инструмента.

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

- наименование изготовителя;
- разрешенная полная масса транспортного средства;
- разрешенная максимальная масса автопоезда, если транспортное средство может быть использовано для буксировки прицепа (полуприцепа);
- разрешенная максимальная осевая масса, приходящаяся на каждую из осей транспортного средства, начиная с передней оси;
- технически допустимая максимальная масса, приходящаяся на седельно-сцепное устройство (полуприцеп) (при наличии);
- номер «одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси);
- год изготовления или модельный год по усмотрению изготовителя транспортного средства;
- идентификационный номер транспортного средства.

24. Если технически допустимая максимальная масса превышает соответствующую разрешенную максимальную массу, указываемую в соответствии с абзацами 2, 3, 5 пункта 23, то значения масс указываются в двух столбцах: разрешенная максимальная масса — в левом столбце; технически допустимая максимальная масса — в правом столбце.

25. Информация, содержащаяся в абзацах 7 — 9 пункта 23, может, по выбору изготовителя, располагаться на дополнительной табличке (наклейке), расположенной ниже или сбоку от основной таблички.

26. Таблички, указанные в пунктах 23 и 25, могут быть выполнены в виде наклеек, которые должны разрушаться, при попытке снять их механическим путем.

27. Информация на табличке изготовителя должна быть нанесена шрифтом размером не менее 4 мм для транспортных средств категорий М, N, O и не менее 3 мм для транспортных средств категории L, четко и способом, исключающим истирание.

28. В случае если информация на табличке изготовителя представлена

на иностранном языке, ее перевод должен быть приведен в инструкции (руководстве) по эксплуатации.

29. Надписи на иностранном языке, нанесенные изготовителем на наружную или внутреннюю поверхность транспортного средства с целью предупреждения или информирования потребителей о конструктивных особенностях данного транспортного средства, должны быть продублированы на государственном языке.

30. Разрешается не дублировать на государственном языке общеизвестные надписи, состоящие из одного или двух слов, нанесенные на органы управления. Перевод и разъяснение таких надписей должны быть приведены в инструкции по эксплуатации транспортного средства.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3

к Общему техническому регламенту о безопасности колесных транспортных средств, выпускаемых в обращение

ПЕРЕЧЕНЬ базовых требований, установленных в отношении выпускаемых в обращение типов транспортных средств (шасси)

Содержание требования	Требования, устанавливаемые к транспортным средствам с учетом их категорий и назначений	Категории транспортных средств	Документы, содержащие требования*	Примечание
Требованиям в отношении торможения	1. Эффективность тормозных систем	M ₂ , M ₃ , N ₃ , N ₃ , O	Правила ЕЭК ООН № 13-10	13
		M ₁ , N ₁	Правила ЕЭК ООН № 13-11, включая дополнение 2	16
Эффективное действие рулевого управления, управляемость и устойчивость	2. Рулевое управление 3. Управляемость и устойчивость 4. Оснащение шинами 5. Сцепление шин на мокром покрытии 6. Оснащение сцепными устройствами 7. Система мониторинга давления в шинах 8. Оснащение укороченными сцепными устройствами 9. Травмобезопасность рулевого управления 10. Места крепления ремней безопасности 11. Требования к ремням безопасности и оснащению удерживающими системами 12. Прочность сидений и их креплений	L	Правила ЕЭК ООН № 78-03, включая дополнение 1	14
		M, N, O	Правила ЕЭК ООН № 79-01, включая дополнение 1-3	1
		M ₁	Параграф 4 Приложения № 4 к Техническому регламенту	6, 10, 13
		M ₁ , O ₁ , O ₂	Правила ЕЭК ООН № 30-02, включая дополнение 1-15	
		M ₂ , M ₃ , N, O ₃ и O ₄	Правила ЕЭК ООН № 54-00, включая дополнение 1-16	
		M ₁ , N ₁	Правила ЕЭК ООН № 64-01	15
		L	Правила ЕЭК ООН № 75-00, включая дополнение 1-12	
			Правила ЕЭК ООН № 88-00, включая дополнение 1	
		M ₁ , N ₁ , O ₁ , O ₂	Правила ЕЭК ООН № 117-01	13, 17
		M, N, O	Правила ЕЭК ООН № 55-01	15
		M ₁	Правила ЕЭК ООН № 64-02	13
			Правила ЕЭК ООН № 102-00	15
Минимизация травмирующих воздействий на находящихся в транспортном средстве людей и возможность их эвакуации после дорожно-транспортного происшествия		N ₂ , N ₃ , O ₃ , O ₄	Правила ЕЭК ООН № 12-03, включая дополнение 1-3	10
		M ₁ , N ₁	Правила ЕЭК ООН № 14-07, включая дополнение 1-4	1
		M, N, L ₆ , L ₇	Правила ЕЭК ООН № 16-06, включая дополнение 1	1
		M ₁ , M ₂ , M ₃ , N, M ₂ , M ₃	Правила ЕЭК ООН № 17-08	10, 12
		M ₂ , M ₃	Правила ЕЭК ООН № 80-01, включая дополнение 1-3	2, 12

Содержание требования	Требования, устанавливаемые к транспортным средствам с учетом их категорий и назначений	Категории транспортных средств	Документы, содержащие требования*	Примечание	
Минимизация физических воздействий на других участников движения	13. Подготовка сидений	M ₁ , M ₂ (полной массой до 3,5 т), N ₁	Правила ЕЭК ООН № 25-04	5	
	14. Защитные свойства кабин	N	Правила ЕЭК ООН № 29-02, включая дополнение 1		
	15. Прочность верхней части конструкции кузова	M ₂ , M ₃ (II и III классы)	Правила ЕЭК ООН № 66-01, включая дополнение 1	13	
	16. Травмобезопасность внутреннего оборудования	M ₁	Правила ЕЭК ООН № 21-01, включая дополнения 1-3	10	
	17. Защита водителя и пассажиров при фронтальном столкновении	M ₁	Правила ЕЭК ООН № 94-01, включая дополнения 1-3	10, 13	
	18. Защита водителя и пассажиров при боковом столкновении	M ₁	Правила ЕЭК ООН № 95-02, включая дополнение 1	10, 13	
	19. Оснащение безопасными стеклами	M, N, O, L ₆ , L ₇	Правила ЕЭК ООН № 43-00, включая дополнения 1-12	1	
	20. Замки и петли дверей	M ₁ , N ₁	Правила ЕЭК ООН № 11-03, включая дополнение 1	1, 10	
	21. Травмобезопасность наружных выступов	M ₁	Правила ЕЭК ООН № 26-03, включая дополнение 1	1, 10	
	22. Обеспечение защиты пешеходов	N	Правила ЕЭК ООН № 61-00, включая дополнение 1		
	23. Оснащение задними защитными устройствами грузовых транспортных средств	M ₁ , N ₁	Правила ЕЭК ООН № 127-00	13	
	24. Оснащение боковыми защитными устройствами грузовых транспортных средств	N ₂ , N ₃ , O ₃ , O ₄	Правила ЕЭК ООН № 58-02		
	25. Оснащение передними защитными устройствами грузовых транспортных средств	N ₂ , N ₃ , O ₃ , O ₄	Правила ЕЭК ООН № 73-00, включая дополнение 1		
	26. Защита от разбрызгивания из-под колес	N ₂ , N ₃	Правила ЕЭК ООН № 93-00		
	Пожарная безопасность	27. Пожарная безопасность	M ₁	Параграф 9 Приложения № 4 к Техническому регламенту	
		28. Оснащение транспортных средств системами питания на сжиженном нефтяном газе (СНГ)	N ₂ , N ₃ , O	Параграф 10 Приложения 4 к Техническому регламенту	
		29. Оснащение транспортных средств системами питания на сжатом природном газе (СПГ)	M, N, O	Правила ЕЭК ООН № 34-02, включая дополнения 1-3	
		30. Противопожарные свойства интерьера	M, N	Правила ЕЭК ООН № 67-01, включая дополнения 1-8	
			M ₁ , N	Правила ЕЖКООН № 110-00, включая дополнения 1-8	
			M ₃ (II и III классы)	Правила ЕЭК ООН № 118-00	

Содержание требования	Требования, устанавливаемые к транспортным средствам с учетом их категорий и назначений	Категории транспортных средств	Документы, содержащие требования*	Примечание
Обзорность внешнего пространства для водителя	31. Передняя обзорность	M ₁	Правила ЕЭК ООН № 125-00	10
		M ₂ , M ₃ , N	Параграф 5 Приложения № 4 к Техническому регламенту	
32. Оснащение устройствами непрямого обзора	33. Системы очистки ветрового стекла от обледенения и запотевания	M, N, L ₆ , L ₇ L ₁ -L ₅	Правила ЕЭК ООН № 46-02, включая дополнения 1-4	
		M ₁	Правила ЕЭК ООН № 81-00, включая дополнения 1-2	
Измерение, регистрация и ограничение скорости транспортного средства	34. Системы очистки и омывания ветрового стекла	M ₁	Параграф 7 Приложения № 4 к Техническому регламенту	10
		M ₁	Параграф 8 Приложения № 4 к Техническому регламенту	
Электробезопасность	35. Механизмы измерения скорости	M, N, L ₃ , L ₄ , L ₅ , L ₇	Правила ЕЭК ООН № 39-00, включая дополнения 1-5	1
		M, N	Правила ЕЭК ООН № 89-00, включая дополнение 1	
Защита транспортного средства от несанкционированного использования	36. Устройства ограничения максимальной скорости	M, N	Правила ЕЭК ООН № 100-00, включая дополнение 1	15
		M, N	Правила ЕЭК ООН № 100-00, включая дополнение 1	
Минимально установленный уровень выбросов вредных (загрязняющих) веществ	37. Электробезопасность аккумуляторных электромобилей	M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ , L ₆ , L ₇	Правила ЕЭК ООН № 18-03, включая дополнения 1-2	1
		M ₁ , Ni	Правила ЕЭК ООН № 116-00 включая дополнения 1-2	
39. Выбросы вредных (загрязняющих) веществ	38. Защита транспортного средства от несанкционированного использования	M ₁ , Ni	Правила ЕЭК ООН № 62-00, включая дополнения 1-2	7, 10
		M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃	Правила ЕЭК ООН № 49, № 83	
39. Выбросы вредных (загрязняющих) веществ	40. Расход топлива и выбросы углекислого газа. Расход электроэнергии и запас хода электромобилей	M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃	Правила ЕЭК ООН № 49, № 83	13
		L ₃ , L ₄ , L ₅ , L ₆ , L ₇	Правила ЕЭК ООН № 40-01, включая дополнение 1	
Минимально установленный уровень внешнего и внутреннего шума,	41. Внешний шум	L ₁ , L ₂	Правила ЕЭК ООН № 47-00, включая дополнение 1	
		L ₆ , L ₇	Правила ЕЭК ООН № 24-03, включая дополнения 1-3	
Минимально установленный уровень внешнего и внутреннего шума,	42. Уровень шума от качания шин	M ₁ , Ni	Правила ЕЭК ООН № 101-00, включая дополнения 1-8	10, 13
		L ₃ , L ₄ , L ₅ , L ₆ , L ₇	Правила ЕЭКООН № 9-06, включая дополнение 1	
Минимально установленный уровень внешнего и внутреннего шума,	43. Внутренний шум	L ₃	Правила ЕЭК ООН № 41-03, включая дополнение 1	8
		M ₁	Правила ЕЭК ООН № 51-02, включая дополнения 1-4, 6	
Минимально установленный уровень внешнего и внутреннего шума,	43. Внутренний шум	M ₂ , M ₃ , N	Правила ЕЭК ООН № 51-02, включая дополнения 1-4, 6	8, 13
		L ₁	Правила ЕЭК ООН № 63-01, включая дополнение 1	
Минимально установленный уровень внешнего и внутреннего шума,	43. Внутренний шум	M ₁ , Ni, O ₁ , O ₂	Правила ЕЭК ООН № 117-01	13
		M ₁	Параграф 2 Приложения №4 к Техническому регламенту	
Минимально установленный уровень внешнего и внутреннего шума,	43. Внутренний шум	M ₂ , M ₃ , N		17
		L ₆ и L ₇ с закрытым кузовом			13

Содержание требования	Требования, устанавливаемые к транспортным средствам с учетом их категорий и назначений	Категории транспортных средств	Документы, содержащие требования*	Примечание
Устойчивость к воздействию внешних источников электромагнитного излучения и электромагнитная совместимость	44. Устойчивость к воздействию внешних источников электромагнитного излучения и электромагнитная совместимость 45. Радиомехани индустриальные от троллейбусов	M ₁ M ₂ , M ₃ , N, O, L	Общий технический регламент об электромагнитной совместимости технических средств утвержденный постановлением Кабинета Министров № 389 от 21 ноября 2016 г. и Правила ЕЭК ООН № 10-03 Параграф 11 Приложения № 4 к Техническому регламенту	13
Безопасное для здоровья состояние микроклимата в кабине водителя и пассажирском помещении и минимизация содержания вредных веществ в воздухе кабины водителя и пассажирского помещения транспортного средства	46. Системы отопления 47. Вентиляция, отопление и кондиционирование 48. Содержание вредных веществ в воздухе кабины водителя и пассажирского помещения транспортного средства	(Троллейбусы) M, N M, N	Правила ЕЭК ООН № 122-00, включая дополнение 1 Параграф 6 Приложения № 4 к Техническому регламенту Параграф 3 Приложения № 4 к Техническому регламенту	
Наличие минимально необходимого количества светотехнических и звуковых сигнальных устройств их	49. Количество, месторасположение, характеристики и действие устройств освещения и световой сигнализации	M, N, O L ₃ L ₂ , L ₄ , L ₅ , L ₆ , L ₇ L ₁	Правила ЕЭК ООН № 48-04, включая дополнения 1-3 Правила ЕЭК ООН № 53-01, включая дополнения 1-9 Параграф 1 Приложения № 4 к Техническому регламенту Правила ЕЭК ООН № 74-01, включая дополнения 1-6	9, 11 9 9
соответствующие расположению, характеристике и функциональности	50. Требования к отдельным устройствам освещения и световой сигнализации: 1) Фары ближнего и дальнего света	M, N, L M, N и L (в зависимости от типа фар)	Правила ЕЭК ООН № 1-02 Правила ЕЭК ООН № 8-05 Правила ЕЭК ООН № 20-03 Правила ЕЭК ООН № 31-02, включая дополнения 1-7 Правила ЕЭК ООН № 56-01 Правила ЕЭК ООН № 57-02 Правила ЕЭК ООН № 72-01 Правила ЕЭК ООН № 76-01 Правила ЕЭК ООН № 82-01 Правила ЕЭК ООН № 98-00, включая дополнения 1-11 Правила ЕЭК ООН № 112-00, включая дополнения 1-10 Правила ЕЭК ООН № 3-02, включая дополнения 1-10 Правила ЕЭК ООН № 4-00, включая дополнения 1-14	
	2) Световозвращатели	M, N, O, L		
	3) Устройства для освещения заднего номерного знака	M, N, O		
	4) Указатели поворота	M, N, O, L		
	5) Габаритные огни, сигналы торможения	M, N, O, L	Правила ЕЭК ООН № 6-01, включая дополнения 1-17 Правила ЕЭК ООН № 7-02, включая дополнения 1-14	1

Содержание требования	Требования, устанавливаемые к транспортным средствам с учетом их категорий и назначений	Категории транспортных средств	Документы, содержащие требования*	Примечание
	6) Передние противотуманные фары	M, N, L ₃ , L ₄ , L ₅ , L ₇	Правила ЕЭК ООН № 19-03, включая дополнение 1	1, 15
	7) Фонари заднего хода	M, N, O	Правила ЕЭК ООН № 23-00, включая дополнения 1-15	
	8) Лампы накаливания	M, N, O, L	Правила ЕЭК ООН № 37-03, включая дополнения 1-32	15
	9) Задние противотуманные огни	M, N, O, L ₃ , L ₄ , L ₅ , L ₇	Правила ЕЭК ООН № 38-00, включая дополнения 1-14	1
	10) Передние и задние габаритные огни, сигналы торможения, указатели поворота, устройства для освещения заднего номерного знака	L	Правила ЕЭК ООН № 50-00, включая дополнения 1-12	
	11) Стояночные огни	M, N	Правила ЕЭК ООН № 77-00, включая дополнения 1-12	
	12) Дневные ходовые огни	M ₁	Правила ЕЭК ООН № 87-00, включая дополнения 1-13	13
	13) Боковые габаритные фонари	M, N, O	Правила ЕЭК ООН № 91-00, включая дополнения 1-11	
	14) Газоразрядные источники света	M, N	Правила ЕЭК ООН № 99-00, включая дополнения 1-4	15
	15) Угловые фонари	M ₁	Правила ЕЭК ООН № 119-00, включая дополнения 1-4	
	51. Специальные предупреждающие огни	M, N	Правила ЕЭК ООН № 65-00, включая дополнения 1-6	15
	52. Светоотражающая маркировка	N ₂ , N ₃ , O ₃ , O ₄	Правила ЕЭК ООН № 104-00, включая дополнения 1-5	
	53. Количество, месторасположение и характеристики задних опознавательных знаков	N ₃ , O	Правила ЕЭК ООН № 70-01, включая дополнения 1-6	
	54. Звуковые сигнальные приборы	M, N, L ₃ , L ₄ , L ₅ , L ₆ , L ₇	Правила ЕЭК ООН № 28-00, включая дополнения 1-3	
Эргономичное расположение и возможность идентификации органов управления и средств контроля транспортного средства	55 Расположение педалей управления 56 Органы управления мопедов и двухколесных мотоциклов 57. Органы управления транспортных средств — идентификация	M ₁ L ₁ , L ₃ M, N, L ₆ , L ₇	Правила ЕЭК ООН № 35-00, включая дополнение 1 Правила ЕЭК ООН № 60-00, включая дополнения 1-3 Правила ЕЭК ООН № 121-00, включая дополнения 1-2	10 1, 10
Отдельные требования, устанавливаемые к пассажирским транспортным средствам	58. Общие требования безопасности к пассажирским транспортным средствам	M ₂ , M ₃	Правила ЕЭК ООН № 107-02, включая дополнения 1-3	
транспортным средствам большой вместимости	59. Общие требования безопасности к транспортным средствам вместимостью не более 22 пассажиров	M ₂ , M ₃	Правила ЕЭК ООН № 52-01, включая дополнения 1-9	4, 18
	60. Общие требования безопасности к транспортным средствам вместимостью более 22 пассажиров	M ₂ , M ₃	Правила ЕЭК ООН № 36-03, включая дополнения 1-12	3, 18

Содержание требования	Требования, устанавливаемые к транспортным средствам с учетом их категорий и назначений	Категории транспортных средств	Документы, содержащие требования*	Примечание
Требования по габаритным размерам, маневренности и весовым параметрам	61. Требования к габаритным размерам, маневренности и весовым параметрам	M, N, O, L	Приложение № 5 к Техническому регламенту	
Приспособленность к природно-климатическим условиям Республики Узбекистан	62. Приспособленность природно-климатическим условиям Республики Узбекистан	M, N, L	Выпускаемые в обращение транспортные средства (шасси) (кроме единичных транспортных средств) должны соответствовать природно-климатическим условиям Республики Узбекистан с умеренным и холодным (УХЛ), сухим тропическим (ТС) климатом.	13

* При обеспечении выполнения требований, установленных в отношении выпускаемых в обращение типов транспортных средств допускается применять действующие в Республике Узбекистан нормативные документы в области технического регулирования

Примечания.

1. Требования не применяются в отношении квадроциклов с мотоциклетной посадкой;
2. В качестве альтернативы для транспортных средств категории M₂ разрешается применять Правила ЕЭК ООН № 17;
3. В отношении специализированных пассажирских транспортных средств требования пунктов 5.1, 5.3, 5.6.1.1, 5.7.5 — 5.7.8, 5.10 Правил ЕЭК ООН № 36–03 не применяются;
4. В отношении специализированных пассажирских транспортных средств требования пунктов 5.1, 5.3, 5.6.1.1, 5.6.3.1, 5.7.1.1 — 5.7.1.7, 5.7.5 — 5.7.8, 5.9, 5.10 Правил ЕЭК ООН № 52–01 не применяются;
5. В качестве доказательственных материалов принимаются таковые в отношении сидений, если последние испытывались вместе с подголовниками;
6. При оценке соответствия признаются «Сообщение об официальном утверждении по типу конструкции транспортного средства» в отношении Правил ЕЭК ООН № 111;
7. При представлении «Сообщение об официальном утверждении по типу конструкции транспортного средства» в отношении Правил ЕЭК ООН № 116 «Сообщение об официальном утверждении по типу конструкции транспортного средства» в отношении Правил ЕЭК ООН № 18 представлять не требуется;

8. Для полноприводных транспортных средств категорий M_2G , M_3G , N_2G и N_3G допускается применение Правил ЕЭК ООН № 51-01 при проведении испытаний по методу Правил ЕЭК ООН № 51-02;
9. При наличии «Сообщение об официальном утверждении по типу конструкции транспортного средства» в отношении данных Правил предъявление копий «Сообщение об официальном утверждении по типу конструкции транспортного средства» на отдельные приборы освещения и световой сигнализации, а также светоотражающую маркировку не обязательно;
10. Для автомобилей-домов, автомобилей скорой медицинской помощи и автомобилей-катафалков категории M_1 , M_2 , M_3 уровень предъявляемых требований должен соответствовать уровню требований к базовому транспортному средству;
11. Установка дневных ходовых огней и угловых фонарей является факультативной, однако, в случае их установки они должны соответствовать установленным предписаниям Правил ЕЭК ООН;
12. Требования применяются в зависимости от типа сидений;
13. Применяется в отношении транспортных средств, впервые сертифицируемых с выдачей одобрения типа транспортного средства (шасси) в Республике Узбекистан;
14. Оснащение электронными системами контроля устойчивости и помощи при экстренном торможении обязательно для впервые сертифицируемых транспортных средств, не подпадающих под действие абзаца первого примечания, антиблокировочными тормозными системами;
15. Применяется в случае установки на транспортное средство;
16. Требование вводится с 01.01.2020 г. взамен Правил ЕЭК ООН № 13-10;
17. Подтверждение соответствия транспортных средств (шасси), получивших «Одобрение типа транспортного средства» до введения в действие Технического регламента, осуществляется в соответствии с нормативными документами в области технического регулирования, действующими до введения в действие Технического регламента;
18. Допускается альтернативное применение Правил ЕЭК ООН № 107-03 Правилам ЕЭК ООН № 36-03 и 52-01.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4

к Общему техническому регламенту о безопасности колесных транспортных средств, выпускаемых в обращение

ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ
в отношении отдельных элементов и свойств для оценки
соответствия транспортных средств (шасси), выпускаемых
в обращение

§ 1. Требования к мототранспортным средствам
в отношении наличие светотехнических сигнальных
устройств их соответствующие расположение,
характеристики и функциональность

1. Устройства освещения и световой сигнализации должны быть установлены таким образом, чтобы при обычных условиях эксплуатации и вибрации, которой они могут подвергаться, сохранять характеристики, предписанные в настоящем параграфе, и чтобы транспортное средство удовлетворяло требованиям настоящего параграфа.

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

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

В каждом направлении разрешается допуск, равный $\pm 3^\circ$. Кроме того, должны соблюдаться конкретные технические условия на установку, если таковые предусмотрены изготовителем устройств освещения и световой сигнализации.

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

5. Огни одной и той же пары, имеющие одинаковое назначение, должны: устанавливаться на транспортном средстве симметрично по отношению к средней продольной плоскости;

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

удовлетворять одним и тем же колориметрическим требованиям;

иметь практически одинаковые фотометрические характеристики.

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

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

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

9. Функциональная электрическая схема должна быть такой, чтобы передние и задние габаритные огни и фонарь освещения заднего регистрационного знака могли включаться и выключаться одновременно.

10. Функциональная электрическая схема должна быть такой, чтобы огни дальнего и ближнего света и передний противотуманный огонь могли включаться только в том случае, если включены также огни, указанные в пункте 9.

Это условие не является обязательным для огней дальнего или ближнего света, если их световые сигналы предназначены для многократного и кратковременного включения и выключения дальнего или ближнего света или для кратковременного попеременного включения ближнего и дальнего света.

11. Световые контрольные сигналы

Каждый световой контрольный сигнал должен быть хорошо виден водителю.

Контрольный сигнал включения может быть заменен контрольным сигналом функционирования.

12. Цвета огней

Огни, фары, указатели поворота, светоотражающие приспособления должны иметь цвета, указанные в таблице № 1.

Таблица №1

**ЦВЕТА
огней, фар, указателей поворота и светоотражающих
приспособлений**

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

13. Трехколесные мопеды и квадроциклы категорий L_2 и L_6 должны быть оборудованы следующими устройствами освещения и световой сигнализации в следующем количестве:

фарой ближнего света — 1 или 2;

передним и задним габаритным фонарем — 1 или 2 каждого. Если габаритная ширина транспортного средства более 1300 мм, требуются два габаритных огня;

задним светоотражателем нетреугольной формы — 1 или 2. Если габаритная ширина транспортного средства более 1000 мм, то требуются два задних отражателя;

педальным светоотражателем, если имеются педали — 4;

сигналом торможения — 1 или 2. Если габаритная ширина транспортного средства более 1300 мм, требуются два сигнала торможения;

указателем поворота для трехколесных мопедов с закрытым кузовом — по 2 на каждую сторону.

14. Они также могут быть оборудованы следующими устройствами освещения световой сигнализации в следующем количестве:

фарой дальнего света — 1 или 2;

указателем поворота для трехколесных мопедов с открытым кузовом — по 2 на каждую сторону;

фонарем освещения регистрационного знака — 1;

боковыми светоотражателями нетреугольной формы — 1 или 2 на каждую сторону;

аварийным сигналом.

15. Установка любых других устройств освещения и световой сигнализации, за исключением указанных в пунктах 13 и 14, запрещена.

16. Мотоциклы с коляской категории L_4 должны быть оборудованы следующими устройствами освещения и световой сигнализации в следующем количестве:

фарой дальнего света — 1 или 2;

фарой ближнего света — 1 или 2;

указателем поворота — по 2 на каждую сторону;

сигналом торможения — 2 или 3 (один из которых расположен на боковом прицепе);

передним и задним габаритным фонарем — 2 или 3 каждого (по одному каждому расположены на боковом прицепе);

фонарем освещения регистрационного знака — 1;

задними светоотражателями нетреугольной формы — 2.

17. Они также могут быть оборудованы следующими устройствами освещения и световой сигнализации в следующем количестве:

передней противотуманной фарой — 1 или 2;

задней противотуманной фарой — 1 или 2;

аварийным сигналом;

боковыми светоотражателями нетреугольной формы — по 1 или 2 с каждой стороны.

18. Установка любых других устройств освещения и световой сигнализации, за исключением указанных в пп. 16 и 17, запрещена.

19. Трициклы и квадроциклы категорий L_5 и L_7 должны быть оборудованы следующими устройствами освещения и световой сигнализации в следующем количестве:

фарой дальнего света — 1 или 2. Если габаритная ширина транспортного средства более 1300 мм, то требуется устанавливать две фары дальнего света;

фарой ближнего света — 1 или 2. Если габаритная ширина транспортного средства более 1300 мм, то требуется устанавливать две фары ближнего света;

указателем поворота — по 2 на каждую сторону. Допускается наличие одного бокового указателя поворота на каждую сторону;

сигналом торможения — 1 или 2. Если габаритная ширина транспортного средства более 1300 мм, то требуется устанавливать два сигнала торможения;

передним и задним габаритным фонарем — по 1 или 2 каждого. Если габаритная ширина транспортного средства более 1300 мм, то требуется устанавливать по два каждого габаритного фонаря;

фонарем освещения регистрационного знака — 1;

задними светоотражателями нетреугольной формы — 1 или 2. Если габаритная ширина транспортного средства превышает 1000 мм, то требуются два задних отражателя нетреугольной формы;

аварийным сигналом.

20. Они также могут быть оборудованы следующими устройствами освещения и световой сигнализации в следующем количестве:

передней противотуманной фарой — 1 или 2;

задней противотуманной фарой — 1 или 2;

фонарем заднего хода — 1 или 2;

боковыми светоотражателями нетреугольной формы — 1 или 2 на каждую сторону.

21. Установка любых других устройств освещения и световой сигнализации, за исключением указанных в пунктах 19 и 20 запрещена.

22. Двухколесные мототранспортные средства категорий L_3 должны быть оборудованы следующими устройствами освещения и световой сигнализацией в следующем количестве:

фарой дальнего света — 1 или 2;

фарой ближнего света — 1 или 2;

указателем поворота — по 2 на каждую сторону;

сигналом торможения — 1 или 2;

передним и задним габаритным фонарем — по 1 или 2 каждого;

фонарем освещения регистрационного знака — 1;

задними светоотражателями нетреугольной формы — 1 или 2;

боковыми светоотражателями нетреугольной формы — 1 или 2 на каждую сторону.

23. Они также могут быть оборудованы следующими устройствами освещения и световой сигнализации в следующем количестве:

аварийный сигнал;

передней противотуманной фарой — 1 или 2;

задней противотуманной фарой — 1 или 2.

24. Установка любых других устройств освещения и световой сигнализации, за исключением указанных в пунктах 22 и 23 запрещена.

25. Двухколесные мототранспортные средства без коляски, категорий L_1 должны быть оборудованы следующими устройствами освещения и световой сигнализации в следующем количестве:

фарой ближнего света — 1 или 2;

сигналом торможения — 1 или 2;

задним габаритным фонарем — по 1 или 2 каждого;

фонарем освещения регистрационного знака — 1;

задними светоотражателями нетреугольной формы — 1 или 2;

боковыми светоотражателями нетреугольной формы — 1 или 2 на каждую сторону.

педальным светоотражателем, если имеются педали — 4;

26. Они также могут быть оборудованы следующими устройствами освещения и световой сигнализации в следующем количестве:

фарой дальнего света — 1 или 2;

передний габаритный фонарь (подфарник) — 1 или 2;

передний светоотражатель нетреугольной формы — 1;

указателем поворота — по 2 на каждую сторону.

27. Установка любых других устройств освещения и световой сигнализации, за исключением указанных в пунктах 25 и 26 запрещена.

28. На трех- и четырехколесных мототранспортных средствах могут устанавливаться устройства освещения и световой сигнализации, как соответствующие требованиям настоящего параграфа, так и отвечающие требованиям соответствующих Правил ЕЭК ООН для транспортных средств категорий M_1 и N_1 .

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

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

§ 2. Требования к транспортным средствам в отношении их внутреннего шума

31. Допустимые уровни внутреннего шума транспортных средств приведены в таблице № 2.

**ДОПУСТИМЫЕ УРОВНИ
внутреннего шума транспортных средств**

№ п/п	Транспортное средство	Допустимый уровень звука, дБ А
1.	Транспортные средства категории М ₁ с компоновкой кузова вагонной или полукапотной	79
2.	Транспортные средства категории М ₁ с компоновкой кузова, за исключением указанной в пункте 1	77
3.	Транспортные средства категорий М ₂ и М ₃ с расположением двигателя впереди или на одном уровне с местом водителя относительно продольной оси транспортного средства, в том числе вахтовые, и другие специальные автобусы, изготовленные на шасси грузовых автомобилей — на рабочем месте водителя и в пассажирском помещении	79
4.	Транспортные средства категорий М ₂ и М ₃ , за исключением указанных в пункте 3 — на рабочем месте водителя	77
5.	Транспортные средства категорий М ₂ и М ₃ , за исключением указанных в п. 3, относящиеся к классам II и III в соответствии с Правилами ЕЭК ООН № 36 или к классу В в соответствии с Правилами ЕЭК ООН № 52 — в пассажирском помещении	79
6.	Транспортные средства категорий М ₂ и М ₃ , за исключением указанных в пункте 3, относящиеся к классу I в соответствии с Правилами ЕЭК ООН № 36 или к классу А в соответствии с Правилами ЕЭК ООН № 52 — в пассажирском помещении	81
7.	Полуприцепы (категория О), предназначенные для перевозки пассажиров	79
8.	Транспортные средства категории N ₁ полной массой не более 2 т	79
9.	Транспортные средства категории N ₁ , за исключением указанных в пункте 8	81
10.	Транспортные средства категорий N ₂ и N ₃ при наличии спального места в кабине	78
11.	Транспортные средства категорий N ₂ и N ₃ , за исключением указанных в пункте 10	81
12.	Квадроциклы (категории L ₆ , L ₇) с закрытым кузовом	86

Примечания:

1) Для полноприводных транспортных средств повышенной проходимости категории М₁G допускается превышение допустимых уровней звука не более на 2 дБ А.

2) Для полноприводных транспортных средств повышенной проходимости категорий М₂G, М₃G, N₁G, N₂G, N₃G допускается превышение допустимых уровней звука не более чем на 1 дБ А.

3) Для транспортных средств категории М₁ полной массой до 2 т с удельной мощностью на единицу массы более 75 кВт/т на режиме разгона допускается превышение допустимых уровней звука не более чем на 4 дБ А.

Для транспортных средств категории М₁ с удельной мощностью на единицу массы более 110 кВт/т допустимые уровни звука устанавливаются только для испытательного режима движения на постоянной скорости.

Транспортные средства, удовлетворяющие требованиям таблицы № 2 с учетом оговорок, указанных в настоящем подпункте, не могут применяться для общественного пользования (например, в качестве такси), что также указывается в сопроводительной документации на автомобиль, предоставляемой покупателю.

4) Для транспортных средств специального назначения (автомобиль-дом, бронированное транспортное средство, автомобиль для ритуальных услуг, транспортное средство медицинской помощи и др.) категорий М и N, уровень звука не должен превышать допустимых уровней, установленных для базового транспортного средства.

5) Для специализированных пассажирских транспортных средств в случае, когда кабина (рабочее место водителя) и пассажирское помещение конструктивно разделены, для рабочего места водителя применяются нормы пунктов 10 или 11, для пассажирского помещения — нормы пункта 3 таблицы № 2.

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

33. При проверке уровня внутреннего шума в транспортном средстве, проводимой при контроле за объектами оценки соответствия, допускается превышение указанных в таблице № 2 допустимых уровней звука не более чем на 1 дБ А.

§ 3. Требования к транспортным средствам в отношении содержания вредных веществ в воздухе кабины водителя и пассажирского помещения

34. Номенклатура вредных веществ, подлежащих проверке, зависит от установленного на транспортном средстве типа двигателя и применяемого топлива. Содержание вредных веществ в воздухе кабины водителя и пассажирского помещения транспортного средства не должно превышать предельных концентраций, приведенных в таблице № 3.

Таблица № 3

**Предельная концентрация содержания вредных веществ
в воздухе кабины водителя и пассажирского помещения
транспортного средства**

Вредное (загрязняющее) вещество	Предельная концентрация в воздухе кабины водителя и пассажирского помещения, мг/м³	Типы двигателей
Оксид углерода CO	5,0	1, 2, 3, 4, 5
Диоксид азота NO ₂	0,2	1, 2, 3, 4, 5
Оксид азота NO	0,4	1, 2, 3, 4, 5
Метан CH ₄	50	3, 5
Углеводороды предельные C ₂ H ₆ -C ₇ H ₁₆	50	1, 2, 3
Формальдегид CH ₂ O	0,035	3, 4, 5

Примечания: типы двигателей, указанные в таблице № 3:

- 1 — двигатели с принудительным зажиганием, работающие на бензине;
- 2 — двигатели с принудительным зажиганием, работающие на сжиженном нефтяном газе (СНГ);
- 3 — двигатели с принудительным зажиганием, работающие на сжатом природном газе (СПГ);
- 4 — двигатели с воспламенением от сжатия (дизели);
- 5 — двигатели с воспламенением от сжатия, работающие на смешанном топливе (дизельное топливо и СПГ).

**§ 4. Требования к транспортным средствам категории M₁
в отношении их управляемости и устойчивости**

35. Требования настоящего параграфа не распространяются на транспортные средства, имеющие максимальную конструктивную скорость менее 40 км/ч.

36. Угол поворота рулевого колеса после его освобождения не должен увеличиваться.

37. Управляемые колеса и рулевое колесо должны самостоятельно возвращаться в сторону нейтрального положения.

38. Максимальное значение угла поворота рулевого колеса, не достигшего нейтрального положения в течение 6 секунд после его освобождения, не должно превышать 30 процентов величины угла поворота рулевого колеса, соответствующего движению транспортного средства по окружности радиусом 50 м.

39. Процесс возврата рулевого колеса в нейтральное положение не должен быть колебательным. При проведении испытательного заезда допускается один переход рулевого колеса через нейтральное положение.

§ 5. Требования к транспортным средствам в отношении их передней обзорности

40. Требования настоящего параграфа не распространяются на: выступающие вперед за габарит по длине транспортного средства части специального оборудования автокранов, транспортных средств, оснащенных подъемниками с рабочими платформами, автобетононасосов; транспортные средства для коммунального хозяйства.

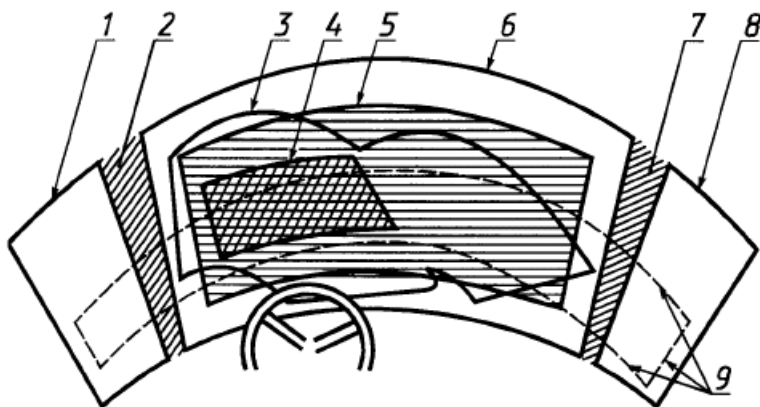
41. Передняя обзорность характеризуется (рисунок 1): размерами и расположением нормативных зон А и Б на наружной поверхности переднего окна;

степенью очистки нормативных зон А и Б;

непросматриваемыми зонами, создаваемыми стойками переднего окна;

нормативным полем обзора П;

непросматриваемыми зонами в нормативном поле обзора П;



Обозначения:

1 — граница прозрачной части левого бокового окна;

2 — левая боковая стойка переднего окна;

3 — контур очистки переднего окна;

4 — граница нормативной зоны А;

5 — граница нормативной зоны Б;

6 — граница прозрачной части переднего окна;

7 — правая боковая стойка переднего окна;

8 — граница прозрачной части правого бокового окна;

9 — следы от плоскостей, являющихся границами нормативного поля обзора П.

Рисунок 1. Расположение нормативных зон А и Б переднего окна и нормативного поля обзора П.

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

размеры и расположение нормативных зон А и Б определяются углами в соответствии с таблицей № 4.

расстояние между границами прозрачной части переднего окна и нормативной зоны Б по всему контуру должно быть не менее 25 мм.

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

Таблица № 4

Углы определения размеров и расположений нормативных зон А и Б

Категория транспортного средства	Компоновка транспортного средства по расположению двигателя	Зона	Нормативный угол, градусы, не менее			
			вверх	вниз	влево	вправо
M_1	Все варианты	А	3	1	13	20
		Б	7	5	17	+
M_2	Капотная	А	3	1	13	20
		Б	7	5	17	+
	Полукапотная	А	7	4	15	20
		Б	12	8	19	+
	Вагонная	А	7	4	15	20
		Б	12	11	19	+
M_3	Капотная	А	6	3	15	20
		Б	9	7	19	+
	Полукапотная	А	9	15	20	20
		Б	10	21	22	+
	Вагонная	А	9	15	20	20
		Б	10	21	22	+
N_1	Капотная	А	3	1	13	20
		Б	7	5	17	+
	Полукапотная	А	5	2	14	20
		Б	8	6	18	+
	С кабиной над двигателем	А	5	2	14	20
		Б	8	6	18	+
N_2	Все варианты	А	6	3	15	16
		Б	9	7	18	+
N_3	Все варианты	А	6	7	15	16
		Б	7 (6*)	10	18	+

Примечания: значения, установленные для транспортных средств категории M_1 , применяются для целей подпунктов а, б пункта 57 и подпункта в пункта 59 настоящего приложения;

+ — правая граница нормативной зоны Б симметрична левой границе относительно средней продольной плоскости транспортного средства;

* — значение применяется к транспортным средствам капотной компоновки с составным ветровым стеклом и боковыми разделительными стойками.

43. Требования степени очистки нормативных зон А и Б устанавливаются в соответствии с таблицей № 8.

Таблица № 8

ТРЕБОВАНИЯ
степени очистки нормативных зон А и Б

Конструкция переднего окна	Степень очистки, %, не менее, по нормативным зонам		
	А		Б
	категория транспортного средства		
	М ₁ , М ₂ , N ₁	М ₃ , N ₂ , N ₃	М ₂ , М ₃ , N ₁ , N ₂ , N ₃
Без средней стойки	98	100	80
Со средней стойкой	97	100	70
Откидывающаяся оконная рама	84	84	70

Примечание: значения, установленные для транспортных средств категории М₁, применяются для целей подпункта а пункта 58 настоящего приложения;

44. Требования к непросматриваемым зонам, создаваемым стойками переднего окна:

количество боковых стоек должно быть не более двух. Для транспортных средств, не относящихся к категории М₁, допускается наличие средней стойки.

угловые величины непросматриваемых зон устанавливаются в соответствии с таблицей № 9.

Таблица № 9

Угловые величины непросматриваемых зон

Категория транспортного средства	Углы образуемые стойками, градусы, не более	
	боковой	средней
М ₂ , N ₁	6	4
М ₃ , N ₂ , N ₃	7	4

45. Границы нормативного поля обзора П характеризуются следующим расположением:

а) нормативное поле обзора П находится впереди плоскости, параллельной Х (ZY) и проходящей через точки V₁ и V₂ (рисунок 2.).

Из точек V₁ и V₂ на боковые окна (стены кабины) наносят следы указанной плоскости, ограничивающей нормативное поле обзора П в переднем 180°-ном секторе;

б) сверху нормативное поле обзора Π ограничено горизонтальной плоскостью, проходящей через точку V_1 .

Из точки V_1 на окна и стойки переднего окна наносят след горизонтальной плоскости, ограничивающей нормативное поле обзора Π сверху, до пересечения со следами, ограничивающими нормативное поле обзора Π в переднем 180° -ном секторе;

в) Снизу нормативное поле обзора Π ограничено тремя плоскостями, проходящими через точку V_2 и наклоненными вниз к горизонтальной плоскости, параллельной Z (XY) под углом α .

Первая плоскость перпендикулярна плоскости Y (XZ) и проходит под наклоном вперед. Вторая плоскость перпендикулярна плоскости X (ZY) и проходит под наклоном влево. Третья плоскость перпендикулярна плоскости X (ZY) и проходит под наклоном вправо.

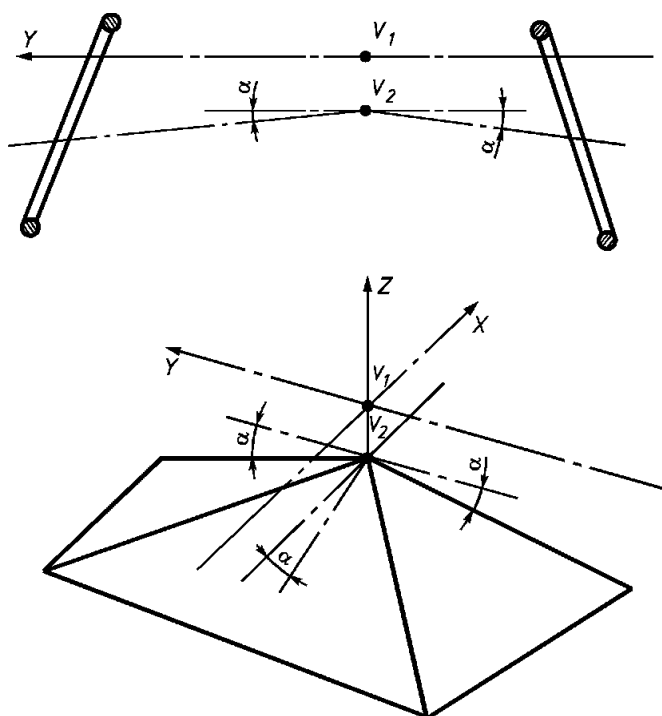


Рисунок 2. Расположение плоскостей, являющихся границами нормативного поля обзора Π

46. Значения углов α для различных категорий транспортных средств приведены в таблице № 10.

Таблица № 10

Значение углов α для различных категорий транспортных средств

Категория АТС	Варианты компоновок двигателей на транспортных средствах	б, градусы
M ₂	Капотная	4
	Полукапотная	6
	Вагонная	9
M ₃	Капотная	6
	Полукапотная и вагонная	17
N ₁	Капотная	4
	Полукапотная и с кабиной над двигателем	5
N ₂	Все варианты	6
N ₃		8

47. В нормативном поле обзора П не должно быть непросматриваемых зон, за исключением создаваемых:

- средней и боковыми стойками переднего окна;
- разделительными стойками боковых окон;
- рамками вентиляционных форточек;
- зеркалами заднего вида;
- детальями стеклоочистителей;
- наружными радиоантеннами;

рулевым колесом и комбинацией приборов при условии, что верхняя точка рулевого колеса или панели приборов не попадает в зону А;

проводниками радиоантенн, не превышающими по ширине следующих значений: залитых в стекло проводников — 0,5 мм, нанесенных на стекло проводников — 1,0 мм. При этом в нормативной зоне А должно проходить не более трех указанных выше проводников радиоантенн, а ширина каждого из них не должна превышать 0,5 мм;

проволочными нагревательными элементами для размораживания и сушки переднего окна, обычно зигзагообразных или синусоидальных, если их максимальная ширина не превышает 0,03 мм, а максимальная плотность проводов, проходящих вертикально 8 шт./кв. см, проходящих горизонтально 5 шт./кв. см.

48. Для транспортных средств категорий M₃, N₃ допускается наличие боковых разделительных стоек переднего окна в количестве не более двух.

49. Для транспортных средств категории M₃ вагонной компоновки допускается попадание в нормативное поле обзора П:

кузовных элементов конструкции с примыкающими к ним рамками створок дверей, расположенных с правой стороны по ходу движения, если нанесенный на правое боковое окно след плоскости, ограничивающей нормативное поле обзора П в переднем 180 градусном секторе, попадает в свето-

вой проем створки, или, по крайней мере, имеется еще один световой проем, расположенный в непосредственной близости за следом указанной плоскости. В любых случаях угловые значения непросматриваемых зон, образуемые указанными элементами конструкции, не должны превышать 7°;

непрозрачных элементов конструкции в зоне обзора через боковое окно, расположенное с правой стороны по ходу движения, при условии, что уменьшение площади требуемого поля обзора через правое окно не превышает 10 процентов;

непрозрачных элементов конструкции в зоне обзора через боковое окно, расположенное с правой стороны по ходу движения, при условии, что уменьшение площади требуемого поля обзора через правое окно не превышает 10 процентов.

50. В непросматриваемые зоны, создаваемые элементами конструкции, допускается попадание других элементов конструкции, при условии, что непросматриваемые зоны не увеличиваются.

51. В нормативное поле обзора П допускается попадание технических средств, расположенных внутри кабины, при выполнении следующих условий:

конструкция технических средств должна позволять водителю без затруднений, не отвлекаясь от управления, освободить от них нормативное поле обзора П;

точки крепления технических средств не должны находиться в нормативных зонах А, Б и нормативном поле обзора П.

§ 6. Требования к транспортным средствам категории М и N в отношении вентиляции, отопления и кондиционирования воздуха

52. Каждое транспортное средство оборудуется системой вентиляции и системой (системами) отопления кабины и пассажирского помещения.

При наличии в конструкции транспортного средства системы кондиционирования и выполнения ею требований, предъявляемых к системе вентиляции, допускается не оборудовать транспортное средство отдельной системой вентиляции.

Допускается оборудовать транспортное средство системой управления климатом, выполняющей функции систем вентиляции, отопления и кондиционирования.

53. Требования к системе вентиляции:

а) Система вентиляции при самостоятельной работе или работе в составе систем отопления и кондиционирования должна обеспечивать приток свежего (наружного) воздуха в кабину и пассажирское помещение из расчета на одного человека:

не менее 30 м³/ч (за исключением пассажирских помещений автобусов, относящиеся к классу I в соответствии с Правилами ЕЭК ООН № 36, с отделенной кабиной водителя);

не менее $7 \text{ м}^3/\text{ч}$ — в пассажирские помещения автобусов, относящиеся к классу I в соответствии с Правилами ЕЭК ООН № 36, с отделенной кабиной водителя.

б) Скорости воздушных потоков на выходе из системы вентиляции не должны превышать 12 м/с .

в) Система вентиляции должна обеспечивать:

подвижность воздуха в кабине и пассажирском помещении в зоне головы и пояса водителя при открытых форточках и люках при движении автотранспортного средства $0,5 — 1,5 \text{ м/с}$;

перепад между температурой наружного воздуха и температурами в кабине и пассажирском помещении, в зоне головы водителя (пассажира) при температуре окружающего воздуха 25° С не более 5° С .

54. Требования к системе отопления:

а) система отопления должна обеспечивать подвижность воздуха в кабине в зоне головы и пояса водителя не более $0,6 \text{ м/с}$, для транспортных средств категории M_2 и M_3 (класса I) не более $1,0 \text{ м/с}$;

б) температура внутренних поверхностей кабины, нагреваемых источниками тепла, не должна превышать:

плюс 45° С — при работающей системе отопления (при этом допускается повышение температур наружных поверхностей воздухопроводов до 70° С);

плюс 35° С — при отключенной системе отопления.

в) температура воздуха на выходе из отопителя не должна превышать 80° С .

55. Требования к системе кондиционирования (при наличии):

а) конструкция системы кондиционирования должна исключать возможность охлаждения воздуха в зоне головы человека (водителя, пассажира) более чем на 8° С относительно температуры внешней среды;

б) скорость воздушного потока на выходе из системы кондиционирования не должна превышать 12 м/с , а температура воздуха должна быть не ниже 0° С ;

в) скорость воздуха в зоне головы водителя (пассажиров) при работе системы кондиционирования не должна превышать $0,5 \text{ м/с}$;

г) относительная влажность воздуха в кабине и пассажирском помещении, должна находиться в пределах от 30% до 60% ;

д) температура наружных поверхностей воздухопроводов для холодного воздуха должна быть не менее 15° С .

§ 7. Требования к транспортным средствам в отношении систем очистки ветрового стекла от обледенения и запотевания

56. Эффективность системы очистки ветрового стекла от обледенения определяется зоной ветрового стекла, очищенной после запуска двигателя, от обледенения, образовавшегося на транспортном средстве, находящемся в

холодильной камере, в течение не менее 10 часов с неработающим двигателем при температуре минус $18 \pm 3^\circ \text{C}$:

а) через 20 минут после начала испытаний нормативная зона А, размеры которой для категории транспортных средств M_1 установлены в соответствии с § 5 настоящего Приложения, должна быть очищена на 80%;

б) через 25 минут после начала испытаний очищенная поверхность ветрового стекла на стороне пассажира должна быть сравнима с аналогичной поверхностью на стороне водителя;

в) через 40 минут после начала испытаний нормативная зона Б, размеры которой для категории транспортных средств M_1 установлены в соответствии с § 5 настоящего Приложения, должна быть очищена на 95%.

57. Эффективность системы очистки ветрового стекла от запотевания определяется зоной ветрового стекла, очищенной после запуска двигателя, от запотевания, образовавшегося в связи с применением парогенератора, на транспортном средстве, находящемся в климатической камере, оборудованной для поддержания температуры минус $3 \pm 1^\circ \text{C}$ в течение всего испытания:

а) в течение 10 минут после начала испытаний нормативная зона А, размеры которой для категории транспортных средств M_1 установлены в соответствии с параграфом 5 настоящего Приложения, должна быть очищена от запотевания на 90%;

б) в течение 10 минут после начала испытаний нормативная зона Б, размеры которой для категории транспортных средств M_1 установлены в соответствии с параграфом 5 настоящего приложения, должна быть очищена от запотевания на 80%.

§ 8. Требования к транспортным средствам категории M_1 в отношении систем очистки и омыwania ветрового стекла

58. Требования к системе очистки ветрового стекла:

а) требования к зоне очистки ветрового стекла установлены в параграфе 5 настоящего приложения.

б) механизм стеклоочистителя должен обеспечивать не менее двух рабочих частот движения после предварительной работы по мокрой поверхности в течение 20 минут, при выполнении следующих требований:

первая частота — не менее 45 циклов/мин.;

вторая частота — не менее 10 и не более 55 циклов/мин.;

разница между наибольшей и одной из наименьших частот движения должна быть не менее 15 циклов/мин.;

прерывистый режим работы системы может быть использован для выполнения требований при условии, что одна из частот составляет не менее 45 цикл/мин, а другая частота, полученная прерыванием главной частоты, составляет не менее 10 циклов/мин;

в) при воздействии потока воздуха, движущегося со скоростью равной 80% от максимальной скорости транспортного средства, но не превышаю-

шей 160 км/ч, и при максимальной рабочей частоте эффективность работы системы должна сохраняться;

г) когда система очистки выключена с помощью органа управления, щетки должны автоматически вернуться в исходное положение;

д) система должна выдерживать принудительную остановку в течение 15 секунд. Допускается использование автоматических предохранителей, при условии, что для возврата в рабочее состояние не потребуются воздействия ни на какие другие органы управления, за исключением органа управления стеклоочистителем;

е) конструкция и способ крепления щетки должны обеспечивать возможность отведения щетки от поверхности ветрового стекла для его ручной очистки. Эти требования не относятся к устройствам, которые в исходном положении находятся в зоне ветрового стекла, которая закрыта частями транспортного средства (такими как капот, панель приборов и т. д.);

ж) система должна работать в течение 2 мин при сухом ветровом стекле и температуре окружающего воздуха минус $18 \pm 3^{\circ}\text{C}$ после выдержки транспортного средства при такой температуре не менее 4 часов. Стеклоочиститель должен работать при условиях, указанных в пункте г) для систем с электроприводом, а орган управления должен находиться в положении, соответствующем максимальной частоте. При этом не предъявляются требования, относящиеся к зоне очистки;

59. Требования к системе омывания ветрового стекла:

а) система омывания ветрового стекла должна выдерживать режим, когда форсунки заблокированы и система функционирует после их разблокирования;

б) эксплуатационные качества системы не должны ухудшаться при перепадах температур окружающего воздуха в диапазоне от минус $18 \pm 3^{\circ}\text{C}$ до плюс $80 \pm 3^{\circ}\text{C}$;

в) система должна обеспечивать подачу жидкости в количестве, достаточном для очистки 60% нормативной зоны А в соответствии с параграфом 5 настоящего Приложения после 10 полных циклов автоматической работы стеклоочистителя на максимальной частоте;

г) проверка выполнения требований подпунктов а-б настоящего пункта должна проводиться на одном и том же образце системы;

д) резервуар для омывающей жидкости должен быть вместимостью не менее 1 литра.

§ 9. Требования к транспортным средствам категории М₁ в отношении защиты от разбрызгивания из-под колес

60. Общие требования:

а) транспортное средство должно быть оборудовано системой защиты от разбрызгивания;

б) система защиты от разбрызгивания должна быть сконструирована таким образом, чтобы защитить, насколько это возможно, других участни-

ков дорожного движения от выбросов воды, а также грязи, льда, снега и камней из-под колес транспортного средства и снизить для участников дорожного движения опасности, которые могут возникать вследствие контакта с движущимися колесами;

61. Специальные требования:

а) Для транспортного средства, находящегося в снаряженном состоянии, с одним пассажиром на переднем сидении и колесами, установленными для движения по прямой, устройства защиты должны отвечать перечисленным ниже требованиям:

в зоне, образованной радиальными плоскостями, расположенными под углом 30° в направлении движения передним ходом, и 50° в направлении движения задним ходом относительно центра вращения колес, габаритная ширина устройств защиты должна быть, по крайней мере, достаточной, чтобы закрыть габаритную ширину колеса с шиной с учетом пределов комбинации шина/колесо, установленной изготовителем. В случае сдвоенных колес должна быть учтена общая ширина обоих колес с шинами. При определении ширины шины маркировку и товарные знаки, защитные реборды и ребра на боковых поверхностях шин не учитывают;

задняя часть устройств защиты должна заканчиваться не выше горизонтальной плоскости, расположенной на расстоянии 150 мм над осью вращения колес. Пересечение кромки устройства защиты с этой плоскостью должно располагаться снаружи центральной продольной плоскости колеса с шиной или — в случае сдвоенных колес — снаружи центральной продольной плоскости колеса с шиной;

контур и положение устройства защиты должны быть такими, чтобы расстояние между устройством и шиной было минимально возможным, в частности, в пределах зоны, образованной плоскостями, описанными в подпункте а настоящего пункта;

в случае, если транспортное средство имеет подвеску, регулируемую по высоте, изложенные выше требования должны выполняться, когда транспортное средство находится в положении, установленном изготовителем транспортного средства;

б) устройства защиты могут состоять из различных компонентов, обеспечивающих отсутствие зазоров между или внутри отдельных частей устройства в собранном состоянии;

в) устройства защиты должны быть прочно закреплены. Однако они могут быть сняты как по частям, так и целиком.

§ 10. Требования к транспортным средствам категорий N_2 с полной массой от 7,5 т, N_3 и О в отношении защиты от разбрызгивания из-под колес

62. Требования настоящего приложения не распространяются на транспортные средства категории G.

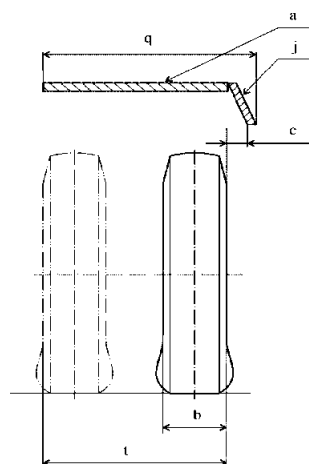
Требования настоящего приложения, относящиеся к устройствам для

уменьшения разбрызгивания, не распространяются на транспортные средства категорий N_2 с технически допустимой максимальной массой не более 7,5 т, O_1 и O_2 , шасси с кабиной, а также транспортные средства, конструкция которых не позволяет реализовать функцию защиты от разбрызгивания из-под колес. Если такие транспортные средства оборудованы устройствами для уменьшения разбрызгивания, требования настоящего приложения должны выполняться в полном объеме.

63. Общие требования:

а) транспортное средство должно быть оборудовано системой защиты от разбрызгивания, состоящей из грязезащитных кожухов, брызговиков и наружных боковин и включающей устройства для уменьшения разбрызгивания. Если транспортное средство оснащено одной или несколькими выдвижными осями, система защиты от разбрызгивания должна охватывать все колеса при любом положении осей. Если транспортное средство оснащено самоуправляемой осью, система защиты от разбрызгивания должна соответствовать требованиям, применяемым к осям с управляемыми колесами, если система защиты от разбрызгивания поворачивается вместе с осью; в противном случае — требованиям, применяемым к осям с неуправляемыми колесами;

б) в случае неуправляемых колес расстояние между продольной плоскостью, касательной к наружной боковой поверхности шины, за исключением ее деформированных участков вблизи опорной поверхности, и внутренним краем наружной боковины не должно превышать 75 мм (рисунок 4). Если расстояние по радиусу от оси колеса до внутренней кромки наружной боковины меньше радиуса шины R , установленной на транспортное средство, расстояние не должно превышать 100 мм. В случае управляемых и самоустанавливающихся колес расстояние не должно превышать 100 мм (рисунок 5 а);



- а — грязезащитный кожух;
- j — наружная боковина;
- с — расстояние между боковой поверхностью шины и наружной боковиной;
- q — ширина грязезащитного кожуха вместе с наружной боковиной;
- b — ширина шины;
- t — ширина сдвоенных шин.

Рисунок 4. Схема расположения грязезащитного кожуха и наружной боковины

в) среднее значение содержания задержанной воды в процентах при испытаниях на специальных установках устройствами для уменьшения разбрызгивания должно составлять:

для энергопоглощающего устройства — не менее 70%;

для устройства типа сепаратор «воздух — вода» — не менее 85%.

64. Требования к системе защиты от разбрызгивания с энергопоглощающим устройством для осей с управляемыми, самоустанавливающимися и неуправляемыми колесами (Рисунки 5 и 6):

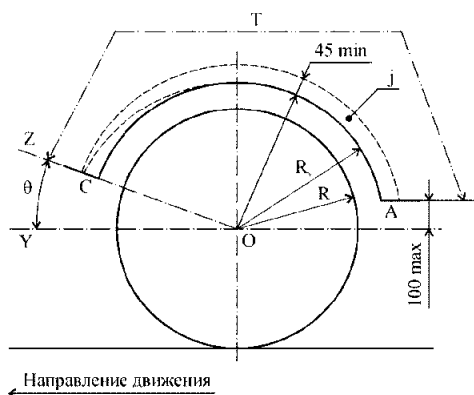
а) грязезащитный кожух должен охватывать зону непосредственно перед шиной (или шинами), над ней и позади нее;

б) на внутренней стороне задней части грязезащитного кожуха должно быть установлено устройство для уменьшения разбрызгивания. Это устройство должно покрывать внутреннюю часть грязезащитного кожуха до линии его пересечения с плоскостью, проходящей через ось колеса под углом не менее 30° к горизонтали;

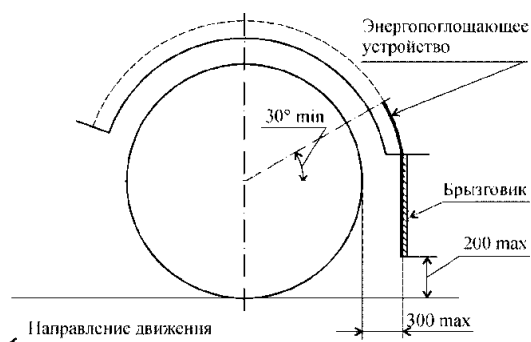
в) если грязезащитный кожух изготовлен из нескольких составных частей, то между ними не допускаются зазоры, через которые может происходить разбрызгивание;

г) глубина наружной боковины должна быть не менее 45 мм во всех точках от вертикальной линии, проходящей через центр колеса, до задней части боковины. Глубина наружной боковины в направлении от указанной линии к передней части может плавно уменьшаться;

д) в наружной боковине или между наружной боковиной и другими частями кожуха не допускаются зазоры, через которые может происходить разбрызгивание;



а) Расположение грязезащитного кожуха и наружной боковины

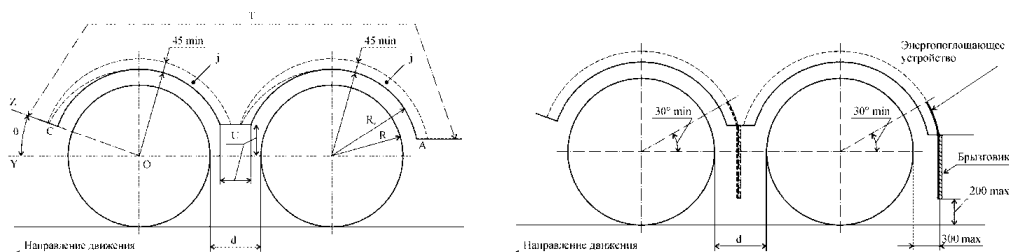


б) Расположение брызговика и энергопоглощающего устройства

j — наружная боковина θ — угол между горизонталью (O — Y) и плоскостью, проходящей через ось колеса (O — Z)

T — протяженность грязезащитного кожуха. R_v, R — см. рисунок 6.

Рисунок 5. Схема системы защиты от разбрызгивания для одиночных осей



а) Расположение грязезащитных кожухов и наружных боковин

б) Расположение брызговиков и устройств для уменьшения разбрызгивания

$d \leq 300$ мм — расстояние между шинами, установленными на соседние оси;

j — наружная боковина; θ — угол между горизонталью (O — Y) и плоскостью, проходящей через ось колеса (O — Z); U — высота краев боковины; W — расстояние между нижними крайними точками краев боковины; T — протяженность грязезащитного кожуха; R — радиус шины, установленной на транспортное средство; R_v — расстояние по радиусу от оси колеса до наиболее удаленной точки внутренней кромки наружной боковины

Рисунок 6. Схема системы защиты от разбрызгивания для осей многоосных транспортных средств

е) ширина части брызговика, находящейся внутри грязезащитного кожуха, должна быть не менее ширины протектора шины;

ж) брызговик должен быть расположен в плоскости, близкой к вертикальной;

з) максимальная высота нижнего края брызговика не должна превышать 200 мм от уровня опорной поверхности шины. Эта высота может быть увеличена до 300 мм для последней оси, если зазор между колесной аркой и колесом минимален;

и) расстояние между брызговиком и задним краем шины, измеренным по горизонтали, должно быть не более 300 мм;

к) для осей многоосных транспортных средств, у которых расстояние между шинами осевой группы менее 250 мм, брызговики должны быть установлены только за колесами последней оси группы. Если расстояние между шинами составляет 250 мм и более, брызговик должен быть установлен позади каждого колеса;

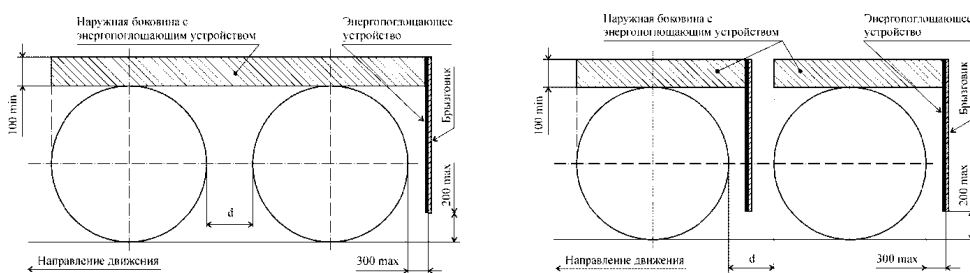
л) нижний край брызговика не должен отклоняться более чем на 100 мм

в направлении, противоположном направлению движения, под действием усилия 3 Н на каждые 100 мм ширины брызговика, прикладываемого в точке, находящейся в середине брызговика и отстоящей на 50 мм от его нижнего края;

м) на внутренней поверхности брызговика должно быть установлено устройство для уменьшения разбрызгивания;

н) между грязезащитным кожухом и брызговиком не допускаются зазоры, через которые может происходить разбрызгивание;

65. Требования к системе защиты от разбрызгивания с энергопоглощающим устройством для осей с неуправляемыми или самоустанавливающимися колесами, которые закрываются кузовом или нижней частью погрузочной платформы (Рисунок 7):



а) Оси многоосных транспортных средств при расстоянии между шинами d менее 250 мм

б) Одиночные оси и оси многоосных транспортных средств при расстоянии между шинами d не менее 250 мм

Рисунок 7. Схема системы защиты от разбрызгивания с энергопоглощающими устройствами для осей с неуправляемыми и самоустанавливающимися колесами

а) грязезащитный кожух должен охватывать зону непосредственно над шиной или шинами. Его передняя и задняя кромки должны доходить, по крайней мере, до горизонтальной плоскости, касательной к верхней поверхности шины или шин. Задняя кромка может быть ограничена плоскостью брызговика, который должен доходить до верхней части грязезащитного кожуха (или эквивалентного компонента);

б) внутренняя поверхность задней части грязезащитного кожуха должна быть оборудована устройством для уменьшения разбрызгивания;

в) для одиночных осей и осей многоосных транспортных средств, у которых расстояние между шинами составляет не менее 250 мм, наружная боковина должна охватывать поверхность, ограниченную: спереди — вертикальной плоскостью, касательной к передней части шины, снизу — горизонтальной плоскостью, касательной к верхней части шины, сзади — плоскостью брызговика;

г) в случае осей многоосных транспортных средств наружная боковина должна быть расположена над каждым колесом;

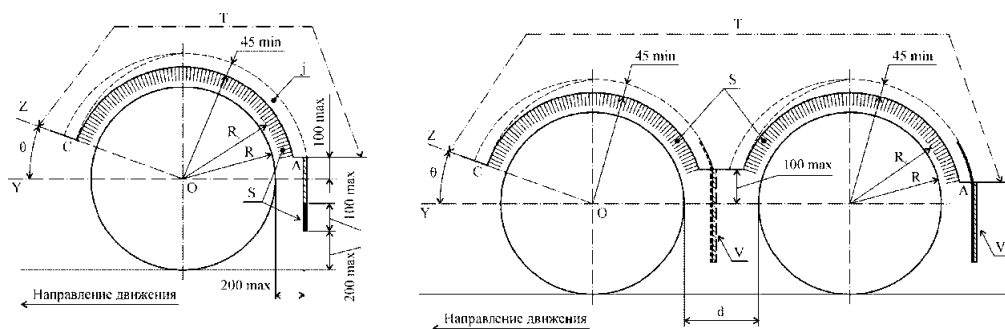
д) между наружной боковиной и внутренней частью грязезащитного кожуха не допускаются зазоры, через которые может происходить разбрызгивание;

е) для осей многоосных транспортных средств, у которых расстояние между шинами составляет менее 250 мм, наружная боковина должна быть сплошной и ограничиваться: спереди — вертикальной плоскостью, касательной к передней поверхности шины первой оси, сзади — плоскостью брызговика;

ж) на всей внутренней поверхности наружной боковины, высота которой должна быть не менее 100 мм, должно быть установлено энергопоглощающее устройство;

з) брызговик должен располагаться на задней кромке грязезащитного кожуха и соответствовать требованиям подпунктов е — н пункта 64.

66. Требования к системе защиты от разбрызгивания с устройством типа сепаратор «воздух — вода» для осей с управляемыми, самоустанавливающимися и неуправляемыми колесами (Рисунок 8):



б) Одиночные оси и оси многоосных транспортных средств при расстоянии между шинами не более 300 мм

а) Оси многоосных транспортных средств при расстоянии между шинами d более 300 мм

ж — наружная боковина; θ — угол между горизонталью (O — Y) и плоскостью, проходящей через ось колес (O — Z); S — сепаратор «воздух — вода»; T — протяженность грязезащитного кожуха; V — брызговик; R — радиус шины, установленной на транспортное средство; Rv — расстояние по радиусу от оси колеса до наиболее удаленной точки внутренней кромки наружной боковины; $d \leq 300$ мм — расстояние между шинами, установленными на соседние оси. При $d \geq 250$ мм между шинами должен быть установлен брызговик.

Рисунок 8. Схема системы защиты от разбрызгивания с сепаратором «воздух — вода»

а) грязезащитный кожух должен соответствовать подпункту а пункта 65;
 б) на нижней кромке наружной боковины должно быть установлено устройство типа сепаратор «воздух — вода»;

в) глубина наружной боковины должна быть не менее 45 миллиметров во всех точках от вертикальной линии, проходящей через центр колеса, до задней части боковины. Глубина наружной боковины в направлении от указанной линии к передней части может плавно уменьшаться;

г) в наружной боковине или между наружной боковиной и кожухом не допускаются зазоры, через которые может происходить разбрызгивание;

д) брызговик должен соответствовать, по меньшей мере, требованиям подпунктов е, ж, к, н пункта 64.

е) Устройство для уменьшения разбрызгивания должно быть установлено на нижней кромке брызговика, при этом ширина устройства должна быть не менее ширины брызговика. Нижний край устройства для уменьшения разбрызгивания должен находиться на расстоянии не более 200 мм от опорной поверхности шины. Устройство для уменьшения разбрызгивания должно отстоять от нижнего края брызговика не менее чем на 100 мм.

67. За исключением нижней части, которая включает устройство для уменьшения разбрызгивания, брызговик не должен отклоняться более чем на 100 мм в направлении, противоположном направлению движения.

68. Брызговик должен находиться на расстоянии не более 200 миллиметров, измеренном по горизонтали, от заднего края шины.

§ 11. Требования к радиопомехам промышленным от троллейбусов

69. Квазипиковые значения напряженности поля радиопомех в децибелах относительно 1 мкВ/м, создаваемые троллейбусами, не должны превышать значений, установленных в таблице № 12.

Таблица № 12

Квазипиковые значения напряженности поля радиопомех в децибелах относительно 1 мкВ/м, создаваемые троллейбусами

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

Примечание: * При проезде точек жесткого крепления контактного провода в полосе частот 0,15 — 0,5 МГц допускается превышение напряженности не более чем на 10 дБ.

§ 12. Требования к местам установке государственных регистрационных номерных знаков

70. На каждом транспортном средстве категорий М и N должны быть предусмотрены места установки одного переднего и одного заднего государственного регистрационного номерного знака установленных размеров.

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

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

73. Передний государственный регистрационный номерной знак должен устанавливаться по оси симметрии транспортного средства. Допускается установка переднего государственного регистрационного номерного знака слева от оси симметрии транспортного средства по направлению движения транспортного средства.

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

а) государственный регистрационный номерной знак должен устанавливаться по оси симметрии транспортного средства или слева от нее по направлению движения транспортного средства.

б) государственный регистрационный номерной знак должен устанавливаться перпендикулярно продольной плоскости симметрии транспортного средства $\pm 3^\circ$.

в) государственный регистрационный номерной знак должен располагаться перпендикулярно опорной плоскости транспортного средства $\pm 5^\circ$.

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

г) для находящегося в снаряженном состоянии транспортного средства высота от опорной плоскости нижнего края государственного регистрацион-

ного номерного знака должна быть не менее 300 мм, а высота его верхнего края должна быть не более 1200 мм.

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

д) государственный регистрационный номерной знак должен быть видимым в пространстве, ограниченном четырьмя плоскостями, образующими углы видимости не менее: вверх — 15° , вниз — $0...15^\circ$, влево и вправо — 30° (Рисунок 1).

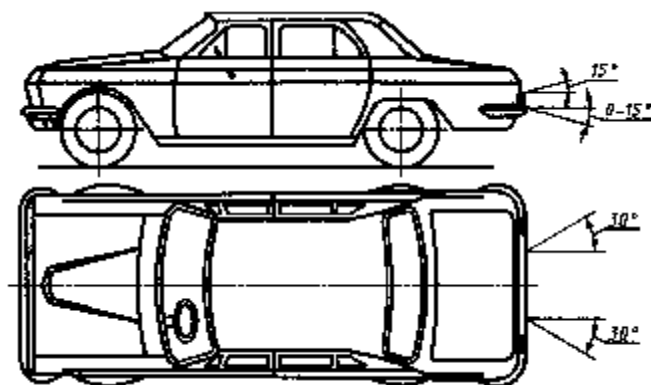


Рисунок 1. Углы видимости заднего государственного регистрационного номерного знака

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

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

76. Допускается крепление государственных регистрационных номерных знаков с помощью рамок.

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

§ 13. Дополнительные требования к транспортным средствам категорий М₁ и N₁, предназначенным для лиц с ограниченными физическими возможностями

78. Транспортные средства, предназначенные для лиц с ограниченными физическими возможностями, должны иметь адаптированные органы управления.

79. В отношении транспортных средств, предназначенных для лиц с ограниченными физическими возможностями, применяются все требования настоящего технического регламента для соответствующей категории транспортного средства.

80. При проверке эффективности рабочей и запасной тормозных систем усилие на ручном органе управления рабочей тормозной системы должно быть не менее 65 Н и не более 275 Н, при этом рабочий ход органа управления должен быть в сторону от водителя.

При превышении величины усилия на ручном органе управления проводятся дополнительные испытания с начальной скоростью торможения менее 80 км/ч, и определяется максимальная начальная скорость с заданной эффективностью торможения, при которой усилие на ручном органе управления не превысит 275 Н. Эта скорость должна быть рекомендована изготовителем как максимальная разрешенная скорость транспортного средства.

В руководство по эксплуатации транспортного средства вносится предупреждение о недопустимости превышения максимальной разрешенной скорости в связи с возможным возрастанием усилия на органе управления рабочей тормозной системой, которое может быть не реализовано водителем с ограниченными физическими возможностями.

81. Органы управления, адаптированные для лиц с ограниченными физическими возможностями:

82. Должны обеспечивать удобство доступа в салон транспортного средства и на рабочее место водителя;

83. Должны иметь возможность регулировки для индивидуальной адаптации под конкретного водителя;

84. Должны соответствовать требованиям Правил ЕЭК ООН № 12-03 и № 21-01 в отношении травмобезопасности;

85. Не должны мешать друг другу при одновременном манипулировании несколькими органами управления при совершении управляющих воздействий;

86. Не должны препятствовать возможности управлять транспортным средством при помощи штатных органов управления (при наличии);

87. Не должны ухудшать доступность и удобство пользования другими органами управления транспортным средством.

88. Рабочий ход органов управления должен обеспечивать неизменность рабочей позы водителя при выполнении управляющих воздействий.

89. Привод органов управления должен обеспечивать надежную передачу и плавное изменение усилий без люфтов, заеданий и рывков и траек-

торию движения органов управления без заметных деформаций элементов и звеньев приводов.

90. Усилие на ручном органе управления скоростью движения транспортного средства не должно превышать 35 Н.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5
к Общему техническому регламенту о
безопасности колесных транспортных
средств, выпускаемых в обращение

ТРЕБОВАНИЯ
к габаритным размерам, маневренности и весовым
параметрам транспортных средств, выпускаемых
в обращение

§ 1. Требования к габаритным размерам транспортных средств
категорий М, N, O и L

1. Максимальная длина не должна превышать:
 - одиночного транспортного средства категорий M_1 , N и O (прицепа) — 12 м;
 - одиночного двухосного транспортного средства категорий M_2 и M_3 — 13,5 м;
 - одиночного транспортного средства категорий M_3 с числом осей более двух — 15 м;
 - автопоезда в составе тягача и прицепа (полуприцепа) — 20 м;
 - сочлененного транспортного средства категорий M_2 и M_3 — 18,75 м.
 - транспортного средства категории L — 4 м.

При измерении длины не учитываются следующие устройства, смонтированные на транспортном средстве:

- устройства очистки и омывания лобового стекла;
- таблички переднего и заднего регистрационных знаков и конструктивные элементы для установки государственных регистрационных номерных знаков;
- таможенная пломбировка и элементы ее защиты;
- устройства крепления тента и элементы их защиты;
- устройства освещения и световой сигнализации;
- наружные зеркала и другие устройства непрямого обзора;
- вспомогательные средства наблюдения;
- устройства забора воздуха во впускную систему двигателя внутреннего сгорания;
- стопорные устройства для демонтируемых кузовов;
- подножки и поручни;
- эластичные буферные устройства или аналогичное оборудование;

подъемные платформы, рампы и аналогичное оборудование в положении для движения, не увеличивающие габаритные размеры более чем на 300 мм при условии, что грузоподъемность транспортного средства не увеличена;

сцепные и буксирные устройства транспортных средств;

трубы выпускной системы;

съёмные спойлеры;

токоприемники транспортных средств с электропитанием от контактной сети;

наружные солнцезащитные козырьки.

2. Максимальная ширина транспортного средства категорий М, N, O не должна превышать 2,55 м. Для изотермических кузовов транспортных средств допускается максимальная ширина 2,6 м. Для транспортных средств категорий L_1 — 1 м, L_2 — L_7 — 2 м

При измерении ширины не учитываются следующие устройства, смонтированные на транспортном средстве:

таможенная пломбировка и элементы ее защиты;

устройства крепления тента и элементы их защиты;

устройства контроля давления в шинах;

выступающие гибкие части системы защиты от разбрызгивания из под колес;

для транспортных средств категории M_3 входные рампы в положении для движения, подъемные платформы и аналогичное оборудование в положении для движения при условии, что эти устройства не выступают более чем на 10 мм за боковую поверхность транспортного средства и угловые кромки рампы, направленные вперед и назад, имеют радиусы закруглений не менее 5 мм; радиусы закруглений остальных кромок должны при этом быть не менее 2,5 мм;

наружные зеркала и другие устройства непрямой обзорности;

вспомогательные средства наблюдения;

убирающиеся подножки;

устройства освещения и световой сигнализации;

деформирующаяся часть боковин шин непосредственно над точкой соприкосновения с поверхностью.

3. Максимальная высота транспортного средства категорий М, N, O не должна превышать 4 м. Для транспортных средств категории L — 2,5 м.

При измерении высоты не учитываются следующие устройства, смонтированные на транспортном средстве:

антенны;

пантографы или токоприемники в поднятом положении.

Для транспортных средств с подъемной осью следует принимать во внимание влияние этого устройства.

4. Максимальные размеры транспортных средств, указанные в пунктах 1 — 3, включают в себя размеры съёмных кузовов и тары для грузов, включая контейнеры.

5. Максимальное расстояние между осью запора сцепного устройства и задней частью полуприцепа не должно превышать 12 м.

6. Максимальное расстояние, измеренное параллельно продольной оси автопоезда, от внешней передней точки кузова или платформы для установки груза за кабиной до задней внешней точки прицепа, за вычетом расстояния между задней частью тягача и передней частью прицепа, не должно превышать 15,65 м.

7. Максимальное расстояние, измеренное параллельно продольной оси автопоезда, от внешней передней точки кузова или платформы для установки груза за кабиной до задней внешней точки полуприцепа не должно превышать 16,40 м.

8. Горизонтально измеренное расстояние между осью шарнирного крепления полуприцепа и любой точкой передней части полуприцепа не должно превышать 2,04 м.

9. Расстояние между задней осью грузового автомобиля и передней осью прицепа должно быть не менее 3 м.

10. При превышении максимальных габаритных размеров транспортного средства значений, указанных в пунктах 1 — 9 настоящего приложения, выпуск в обращение такого вида транспортного средства, осуществляется в порядке, установленном законодательством.

§ 2. Требования к маневренности транспортных средств категорий М₂, М₃, N₃ и O

11. Транспортное средство категорий М₂, М₃ и N₃, а также полуприцеп должны иметь возможность поворота на 360° в любую сторону внутри площади, заключенной между двумя концентрическими окружностями радиусами 12,5 м и 5,3 м, при условии, что ни одна из выступающих наружу поворота частей транспортного средства не выходит при движении за границу окружностей.

Для транспортных средств с устройством разгрузки оси данные требования относятся также и к случаю, когда выдвигная ось находится в поднятом, а разгружаемая ось — в разгруженном положениях. Данное требование не касается выдвигной оси, применяемой в качестве устройства для облегчения трогания на скользкой поверхности.

12. Дополнительные требования для транспортных средств категории N₃.

Когда транспортное средство находится в неподвижном положении с колесами, повернутыми в положение, в котором наиболее выступающая наружу поворота точка в передней части транспортного средства при движении по кругу будет двигаться по окружности радиусом 12,5 м, вертикальная плоскость, касательная к боковой поверхности транспортного средства с внешней стороны поворотного круга, должна быть зафиксирована путем проведения линии на опорной поверхности.

Когда транспортное средство движется вперед в любую сторону, описывая окружность в соответствии с предыдущим абзацем, ни одна из его

частей не должна выступать наружу поворота за описанную выше вертикальную плоскость более чем на 0,8 м.

Для транспортных средств с устройством разгрузки оси это требование также применимо к случаю, когда ось (оси) поднята(ы); в этом случае значение 0,8 м заменяется на 1,0 м.

Транспортное средство категории N_3 , не имеющее задней управляемой оси, считается соответствующим требованиям настоящего пункта, если задний вес не превышает 60% колесной базы транспортного средства.

13. Дополнительные требования для транспортных средств категорий M_2 и M_3 .

Когда транспортное средство находится в неподвижном положении, вертикальная плоскость, касательная к боковой поверхности транспортного средства с внешней стороны поворотного круга, должна быть зафиксирована путем проведения линии на опорной поверхности. В случае сочлененного транспортного средства две жесткие секции должны быть выровнены по этой касательной плоскости. Когда транспортное средство начинает двигаться с этого выпрямленного положения, вписываясь в окружность, ни одна из его частей не должна выступать наружу поворота за описанную выше вертикальную плоскость более чем на 0,8 м для трехосного транспортного средства и 1,2 м — для сочлененного

§ 3. Требования к весовым параметрам транспортных средств категорий M_3 , N_3 и O

14. Технически допустимая максимальная масса транспортных средств не должна превышать разрешенных значений, приведенных в таблице № 1.

Таблица № 1

Разрешенные значения технически допустимой максимальной массы транспортных средств

Категория транспортного средства/ общее количество осей	Технически допустимая максимальная масса, т
Одиночные	
Категории M_3 и N_3:	
двухосные	18
трехосные (за исключением сочлененных автобусов категории M_3)	26
трехосные сочлененные автобусы категории M_3	28
четырёхосные	32
Категории O_4 (прицепы):	
двухосные	18
трехосные	24

Категория транспортного средства/ общее количество осей	Технически допустимая максимальная масса, т
Автопоезда	
трехосные	28
четыреосные	36
пятиосные	40
шестиосные	44

15. Технически допустимая максимальная масса, приходящаяся на ось транспортных средств, не должна превышать разрешенные значения, приведенные в таблице № 2.

Таблица № 2

**Разрешенные значения технически допустимой
максимальной массы, приходящейся на ось
транспортных средств**

Категория транспортного средства/ общее количество осей	Технически допустимая максимальная масса, т
Категории М₃ и N₃:	
одиночная ведомая ось	10,0
одиночная ведущая ось	11,5
сдвоенные оси с одной ведущей осью	11,5 + 8,5 (20)*
сдвоенные ведущие оси или двухосная ведущая тележка	10,0 + 10,0 (20)
Категория О₄:	
одиночная ось	10,0
сдвоенные оси при расстоянии между осями:	
равном или более 1 м, но менее 1,3 м	8,0 + 8,0 (16,0)
равном или более 1,3 м, но менее 1,8 м	9,0 + 9,0 (18,0)
строенные оси при расстоянии между осями:	
менее 1,3 м	7,0 + 7,0 + 7,0 (21,0)
равном или более 1,3 м, но менее 1,4 м	8,0 + 8,0 + 8,0 (24,0)

* Технически допустимая максимальная масса, приходящаяся на ведущую ось не более 11,5 т; на ведомую ось 8,5 т (на группу осей 20 т).

16. Масса, приходящаяся на ведущую или ведущие оси транспортного средства (одиночного и в составе автопоезда), не должна быть менее 25% разрешенной технически допустимой максимальной массы этого транспортного средства (автопоезда).

17. Масса прицепа, предназначенного для буксировки транспортным средством категории М₁ не должна превышать технически допустимой мак-

симальной массы, установленной изготовителем буксирующего транспортного средства, при этом:

если прицеп имеет рабочую тормозную систему: технически допустимой максимальной массы буксирующего транспортного средства или, для транспортных средств категории M_1G — 1,5-кратное значение технически допустимой максимальной массы буксирующего транспортного средства, и, во всех случаях, 3500 кг;

если прицеп не имеет рабочей тормозной системы: половины массы буксирующего транспортного средства в снаряженном состоянии и, во всех случаях, 750 кг.

18. Разрешенная масса прицепа, предназначенного для буксировки транспортным средством категорий M_2 и M_3 не должна превышать 3500 кг.

19. Разрешенная максимальная масса, приходящаяся на сцепное устройство транспортного средства категорий M и N , предназначенного для буксировки прицепа с центральной осью:

при технически допустимой максимальной массе прицепа, превышающей 3500 кг, должна быть не менее 10% его технически допустимой максимальной массы или 1000 кг (выбирается меньшее значение);

при технически допустимой максимальной массе прицепа, не превышающей 3500 кг, должна быть не менее 4% его технически допустимой максимальной массы или 25 кг (выбирается меньшее значение).

ПРИЛОЖЕНИЕ № 6

к Общему техническому регламенту о безопасности колесных транспортных средств, выпускаемых в обращение

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ, устанавливаемые в отношении выпускаемых в обращение специальных и специализированных транспортных средств с учетом их функционального назначения

Глава 1. Требования к отдельным типам транспортных средств

§ 1. Требования к автобетононасосам

1. Конструкция автобетононасоса должна соответствовать требованиям параграфов 1 — 7 главы 2 настоящего приложения.

2. Цвета сигнальные и знаки безопасности должны соответствовать требованиям параграфа 9 главы 2 настоящего приложения.

3. Вращающиеся и движущиеся части должны иметь ограждения.

4. Гидросистема автобетононасоса должна иметь блокирующее устройст-

во, предотвращающее падение распределительной стрелы и проседание выносных опор.

5. Загрузочный бункер должен иметь решетку.

6. Конструкция автобетононасоса должна обеспечивать: передвижение по дорогам в соответствии с требованиями правил дорожного движения;

прием бетонной смеси из автобетоносмесителя или перегрузочного устройства;

подачу бетонной смеси по бетоноводу к месту укладки.

§ 2. Требования к автобетоносмесителям

7. Конструкция автобетоносмесителей должна соответствовать требованиям параграфов 1 — 7 главы 2 настоящего приложения.

8. Шумовые характеристики в рабочей зоне оператора автобетоносмесителя должны соответствовать требованиям параграфа 2 главы 3 настоящего приложения.

9. Цвета сигнальные и знаки безопасности должны соответствовать требованиям параграфа 9 главы 2 настоящего приложения.

10. Движущиеся части должны иметь ограждения.

11. Конструкция рычагов управления и усилия, прилагаемые к ним, должны соответствовать требованиям параграфа 3 главы 2 настоящего приложения.

12. Выпускная система двигателя должна обеспечивать гашение искр до выхода отработавших газов в атмосферу, струя отработавших газов не должна быть направлена на оператора.

13. Конструкция автобетоносмесителя должна обеспечивать:

прием компонентов бетонной смеси от смесительной установки;

побуждение готовой бетонной смеси в пути следования;

порционную выгрузку готовой бетонной смеси;

транспортирование компонентов бетонной смеси с последующим приготовлением;

промывку смесительного барабана и загрузочно-разгрузочного устройства;

подачу воды для затворения бетонной смеси;

изменение высоты и направления выгрузки бетонной смеси с помощью лотков;

аварийную выгрузку бетонной смеси из смесительного барабана;

наличие люков для осмотра внутренней поверхности барабана;

изменение частоты вращения смесительного барабана.

§ 3. Требования к автогудронаторам

14. Конструкция автогудронатора должна соответствовать требованиям параграфов 1 — 7 и 9 главы 2 настоящего приложения.

15. На автогудронаторе должны быть установлены:

два огнетушителя;

цвета сигнальные и знаки безопасности должны соответствовать параграфу 9 главы 2 настоящего приложения. Предупреждающий знак должен иметь надпись «Ehtiyot bo'ling! Issiq bitum!»

16. Шумовые характеристики на рабочем месте водителя-оператора и в рабочей зоне должны соответствовать требованиям параграфа 2 главы 3 настоящего приложения.

17. Конструкция автогудронатора должна обеспечивать:

наполнение цистерны разогретым до рабочей температуры битумом и опорожнение ее с помощью насоса;

дополнительный подогрев битума в цистерне при его циркуляции;

свободный и безопасный доступ к соплам, кранам и местам смазки узлов автогудронатора.

18. Автогудронатор должен быть оборудован:

устройством для контроля уровня битума в цистерне;

термометром для измерения температуры битума внутри цистерны;

фильтром для очистки битума от посторонних включений при загрузке;

устройством для снижения гидравлического удара в цистерне;

устройством для распределения битума.

§ 4. Требования к автокранам и транспортным средствам, оснащенным кранами-манипуляторами

19. Конструкция транспортных средств, оснащенных грузоподъемным оборудованием, должна соответствовать требованиям параграфа 1 главы 3 настоящего приложения.

Соответствие подъемных механизмов требованиям безопасности должно быть подтверждено документом, выдаваемым ГИ «Саноатгеоконтехназорат».

§ 5. Требования к автолесовозам

20. Автолесовозы должны иметь устройства (ограждения и т. п.), предотвращающие перемещение транспортируемой древесины на кабину во время движения автопоезда.

21. Стойки коников лесовозных автопоездов должны оборудоваться замками, открывающимися с противоположной стороны разгрузки.

При вывозке сортиментов стойки коников должны снабжаться увязочными устройствами, пользование которыми должно осуществляться с земли.

22. Лесовозные автопоезда, предназначенные для вывозки древесины в хлыстах (деревьях с кроной), должны снабжаться инвентарным увязочным приспособлением для обвязки веза между кониками.

23. Лесовозные автопоезда, оборудованные манипуляторами для погрузки и выгрузки леса, должны иметь аустригеры.

24. Тягач лесовозного автопоезда должен оборудоваться задними выд-

вижными фарами, обеспечивающими в темное время суток требуемую освещенность погружаемого вола по всей его высоте и длине в соответствии с нормативно-технической документацией.

25. Лесовозный автопоезд должен оборудоваться устройством для обеспечения видимости задней части вола в темное время суток.

26. Рабочее место водителя самозагружающегося лесовозного автопоезда, размещенное на колонке манипулятора, должно иметь защитное ограждение ног и рук, а также защиту от атмосферных осадков и ветра.

27. Лесовозные большегрузные автопоезда (одно и многокомплектные) должны оборудоваться опознавательными знаками состава транспортного средства в соответствии с Правилами дорожного движения. Лесовозные многокомплектные автопоезда дополнительно должны оборудоваться проблесковым маячком желтого цвета, устанавливаемым на кабине тягача.

§ 6. Требования к автомобилям скорой медицинской помощи

28. Автомобили скорой медицинской помощи подразделяются на следующие классы:

класс А — автомобиль, предназначенный для транспортировки пациентов, предположительно не являющихся экстренными пациентами, в сопровождении медицинского персонала;

класс В — автомобиль, предназначенный для проведения лечебных мероприятий скорой медицинской помощи силами врачебной (фельдшерской) бригады, транспортировки и мониторинга состояния пациентов на догоспитальном этапе;

класс С (реанимобиль) — автомобиль, предназначенный для проведения лечебных мероприятий скорой медицинской помощи силами реанимационной бригады, транспортировки и мониторинга состояния пациентов на догоспитальном этапе.

29. Требования Правил ЕЭК ООН №№ 52 и 107 к автомобилям скорой медицинской помощи не применяются за исключением требованиям установленных в пункте 31 настоящего параграфа.

30. Автомобили скорой медицинской помощи должны удовлетворять требования параграфа 10 главы 2 настоящего приложения.

31. Угол поперечной устойчивости автомобилей скорой медицинской помощи с технически допустимой максимальной массой должен быть не менее 28° при проверки по Правилам ЕЭК ООН № 107.

32. Автомобили скорой медицинской помощи должны быть оборудованы передними противотуманными фарами.

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

34. Требования к электрооборудованию:

расположение аккумуляторных батарей должно обеспечивать возможность контроля уровня и плотности электролита без их демонтажа. Аккумуляторы и все подсоединения к ним должны исключать любую возможность короткого замыкания.

для автомобилей скорой медицинской помощи классов В и С электрооборудование должно иметь резерв мощности, предназначенный для повторного запуска двигателя.

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

должны удовлетворять требованиям таблицы № 1.

Таблица №1

ТРЕБОВАНИЯ к аккумуляторным батареям и генераторам

Наименование параметра	Значение для автомобиля класса		
	А	В	С
Суммарная емкость аккумуляторных батарей, не менее, А ч	54	110	130
Мощность генератора, Вт	700	1200	1500

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

если штепсельный разъем рассчитан на напряжение 220/240 В, то контактный стержень розетки должен:

находиться в передней части автомобиля со стороны водителя;

или обеспечивать автоматическое разъединение при условии соблюдения электрической и механической безопасности;

электрическая цепь напряжением 220/240 В должна быть защищена автоматическим выключателем на номинальный ток утечки не более 30 мА или разделительным трансформатором. Если цепь защищена только одним предохранительным выключателем, то вблизи от штепсельного соединения необходимо поместить маркировку со следующей надписью: «Ehtiyot bo'ling! Faqat maxsus rozetkadan foydalanilsin!»;

должна быть предусмотрена блокировка запуска двигателя автомобиля, во время подключения внешнего питающего кабеля;

все электрические цепи в медицинском салоне автомобилей должны иметь легкодоступные собственные предохранители или выключатели. Предохранители или выключатели должны иметь четкую маркировку для опре-

деления функции каждой электрической цепи. Должно быть не менее двух электрических цепей, чтобы при повреждении одной из них не отключалось полностью освещение или медицинское оборудование. Электрические кабели должны быть рассчитаны так, чтобы допустимый проходящий через них рабочий ток превышал допустимый ток предохранителей или выключателей;

электропровода должны быть проложены так, чтобы исключалась возможность разрушения их от механических колебаний. Они не должны располагаться в коробах, предусмотренных для прокладки газопроводов, или пересекать их;

для электрических систем с различным напряжением должны быть предусмотрены соответствующие их напряжениям разъемы, которые невозможно было бы перепутать;

для стоящего автомобиля генератор должен обеспечивать постоянную электрическую мощность не менее 40 % от приведенной в таблице № 1; электрооборудование автомобиля скорой медицинской помощи должно состоять не менее чем из четырех отдельных следующих составляющих:

основной системы для базового автомобиля;

электроснабжения специального медицинского стационарного оборудования;

электроснабжения медицинского салона;

электроснабжения средств связи.

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

36. Кабины автомобилей скорой медицинской помощи должны быть:

а) оборудованы пультом управления подачей специальных световых и звуковых сигналов;

б) оснащены громкоговорящей системой внешней трансляции речи (для классов В и С);

в) оснащены поисковой фарой (переносным аккумуляторным фонарем).

37. Автомобили скорой медицинской помощи должны изготавливаться в климатическом исполнении и категории размещения для эксплуатации в климатических районах Республики Узбекистан с умеренным холодным климатом (УХЛ) и тропическим сухим (ТС) климатом.

38. Требования к материалам:

а) материалы, используемые для отделки панелей салона, должны быть светлых тонов. Торцы панелей мебели должны иметь контрастную окраску;

б) металлические детали в салоне должны быть изготовлены из коррозионно-стойких материалов или защищены от коррозии защитно-декоративными покрытиями;

в) встроенная мебель салона должна быть изготовлена из материалов, соответствие которых установленным требованиям подтверждено гигиеническим заключением;

г) материалы обтяжки рабочих кресел, сидений, матраца для больного должны быть разрешены к применению в медицинских изделиях;

д) складки и морщины в обтяжках на наружных поверхностях не допускаются;

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

39. В кабине водителя должны быть выдержаны размеры в соответствии с рисунком 1. и таблицей № 2.

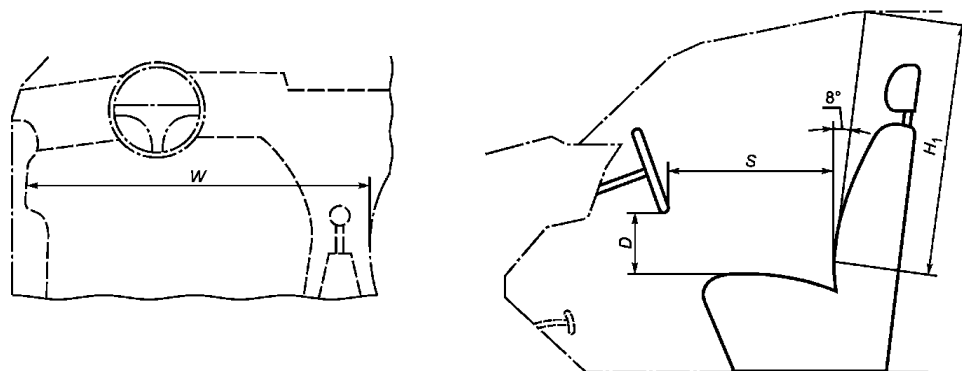


Рисунок 1. Размеры, которые должны быть выдержаны в кабине

Таблица № 2

ТРЕБОВАНИЯ к размерам кабины водителя

Наименование размера	Значение для автомобилей класса, мм	
	А	В и С
Минимальная ширина W	Заданное изготовителем базового автомобиля эргономичное свободное пространство не должно уменьшаться	700
Минимальное расстояние по вертикали между нижней кромкой рулевого колеса и верхней передней кромкой подушки сиденья D		150
Минимальное расстояние по горизонтали между нижней кромкой рулевого колеса и спинкой водительского сиденья S		400
Минимальное расстояние между внутренней обшивкой крыши и подушкой сиденья водителя по линии, наклоненной на 8° назад относительно вертикали H ₁		950

40. Кабина водителя должна быть дополнительно оборудована поручнем, расположенным в нижнем углу лобового стекла или над дверьми.

41. Кабина водителя должна быть отделена от медицинского салона перегородкой. Требования к перегородке:

а) перегородка между медицинским салоном и кабиной водителя должна быть оборудована:

для автомобилей классов А и В — сдвижным окном или дверным проемом;

для автомобиля класса С — дверным проемом.

б) дверной проем должен обеспечивать фиксацию двери в открытом и закрытом положениях. Размеры дверного проема в перегородке должны быть не менее: 450 мм — ширина; 1500 мм — высота.

в) площадь окна должна быть не менее 0,1 м². Окно должно обеспечивать визуальный контакт и возможность непосредственного общения с водителем. Конструкция окон должна исключать возможность их произвольного открывания. Окна должны закрываться сдвижной шторой или аналогичным устройством, препятствующим прониканию света из медицинского салона.

г) перегородка должна соответствовать требованиям Правил ЕЭК ООН № 29 (испытание С).

д) поверхность стен над плоскостью носилок (включая шкафы и ящики), за исключением окна (окон), должна иметь мягкую обшивку.

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

43. Проемы дверей должны быть оборудованы уплотнениями, предохраняющими от проникания внутрь воды и иметь минимальные размеры согласно таблице № 3. Конструкция проемов дверей должна учитывать размеры носилок.

Таблица № 3

Минимальные размеры проемов дверей

Тип проема	Значение размера для автомобиля класса		
	А	В	С
Боковой:			
высота	800	1200	1400
ширина	600	660	660
Задний:			
высота	750	1200	1700
ширина	900	1050	1050

44. Требования к внешним проемам медицинского салона.

а) внешние двери медицинского салона должны быть снабжены предохранительными устройствами, соответствующими требованиям:

открываться и закрываться без ключа изнутри и снаружи;

открываться изнутри без ключа, если двери закрыты ключом снаружи; отпираться и запираться ключом снаружи;

открываться снаружи с помощью ключа, если двери заперты изнутри.

Примечание: ключ может быть механическим или немеханическим при наличии центрального замка.

б) если во время движения не все двери полностью закрыты, то водителя об этом должен предупреждать акустический или оптический сигнал;

в) задняя распашная дверь должна состоять из двух створок, открывающихся на угол не менее 150° , с надежной фиксацией при раскрытии на 90° и в положении максимального раскрытия;

г) задняя поднимающаяся дверь должна открываться вверх до уровня не ниже верхнего края проема двери с надежной фиксацией на высоте. Размеры зоны погрузки должны соответствовать рисунку 2 и таблице № 4;

д) боковая дверь салона может быть распашной или сдвижной и должна иметь стопорное устройство, фиксирующее ее в открытом и закрытом положениях. В конструкции двери должно быть предусмотрено окно;

е) максимальное усилие открывания (закрывания) дверей должно быть не более 120 Н. При погрузочной высоте салона более 400 мм обязательна подножка проема задней двери. Подножки должны иметь противоскользящую поверхность и выдерживать нагрузку не менее 2000 Н;

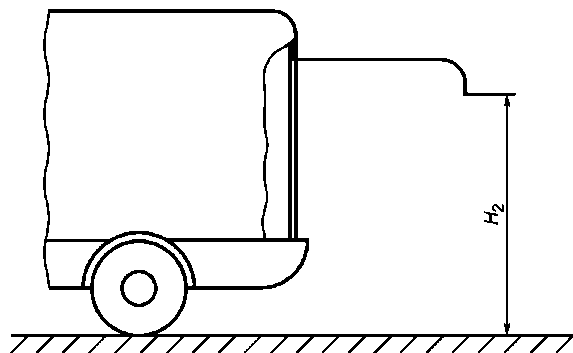


Рисунок 2. Высота задней двери в открытом положении

Размеры зоны погрузки

Параметр зоны погрузки	Значение
Минимальная высота задней двери в открытом положении Н ₂ , мм ¹	1800
Максимальный угол наклона носилок при погрузке ²	16°
Высота погрузки носилок: расстояние между серединой ручек носилок и уровнем дороги при погрузке или выгрузке пациента, лежащего на носилках, мм, не более	825
максимальная высота пола медицинского салона, если на него устанавливаются носилки, или платформы для носилок над уровнем дороги при нагрузке автомобиля, соответствующей снаряженному состоянию, плюс незакрепленное оборудование, мм, не более	750
¹ Расстояние от уровня дороги до самой низкой точки полностью поднятой задней двери автомобиля технически допустимой максимальной массой.	
² Угол погрузки должен быть минимально возможным.	

ж) медицинский салон должен иметь не менее двух окон: по обеим сторонам или с одной стороны и сзади;

з) внешние двери медицинского салона должны иметь окна. Окна могут быть установлены на боковых панелях медицинского салона. Окна во внешних дверях салона и на боковых панелях должны быть матированы в нижней части на 2/3 высоты. Хотя бы одно окно, расположенное на боковой панели или в боковой двери, должно быть раздвижным.

45. Крыша, боковые стены и двери автомобилей скорой медицинской помощи изнутри должны быть закрыты обивкой.

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

Края открытых поверхностей полок должны быть закругленными в соответствии с Правилами ЕЭК ООН № 21.

46. Если салон оборудован закрепленным креслом-носилками, то ширина свободного пространства на уровне локтя должна составлять минимум 600 мм и от сиденья до потолка не менее 920 мм.

47. Оборудование для технического обслуживания автомобиля должно располагаться так, чтобы оно было доступно без проникновения в медицинский салон.

48. Внутренняя обшивка полностью оборудованного медицинского салона должна выполняться так, чтобы риск травматизма был минимальным.

49. Отслоение и провисание потолочных панелей от основания не допускается. Допускается выступание элементов крепления и специальных

накладок, предназначенных для крепления потолочных панелей, не более 5 мм в соответствии с Правилами ЕЭК ООН № 21.

50. Потолок медицинского салона автомобилей скорой медицинской помощи классов В и С должен быть оснащен люком, обеспечивающим естественную освещенность и вентиляцию салона. Остекление люка должно соответствовать требованиям Правил ЕЭК ООН № 43. Конструкцией потолочного люка должна быть обеспечена возможность аварийного выхода из салона, и в его размеры должен вписываться прямоугольник размером 500 на 700 мм, а площадь проема должна быть не менее 0,4 м². Запорные и фиксирующие устройства люка должны обеспечивать открывание крышки с наклоном вперед, назад, полное открывание снаружи крышки люка в аварийных ситуациях и фиксацию ее в промежуточных положениях. Усилие открывания (закрывания) крышки люка должно быть не более 120 Н.

51. Отслоение и провисание боковых панелей от основания не допускается.

52. Допускается выступание элементов крепления и специальных накладок, предназначенных для крепления боковых панелей, не более 5 мм в соответствии с Правилами ЕЭК ООН № 21.

53. Дополнительная теплоизоляция пола, потолка, боковых панелей и дверей медицинского салона автомобиля скорой медицинской помощи должна обеспечивать при всех закрытых дверях и окнах, выключенной системе отопления, кондиционирования и вентиляции снижение температуры в контрольных точках в течение 30 минут (согласно таблице № 5) при начальной температуре в контрольных точках плюс 20 ± 2 °С и температуре наружного воздуха минус 25° С.

Таблица № 5

Снижение температуры в контрольных точках

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

54. Конструкцией уплотнений дверей, окон, люка должна быть обеспечена защита медицинского салона автомобилей скорой медицинской помощи от проникания пыли и влаги.

55. Автомобили скорой медицинской помощи классов В и С должны быть оснащены фильтровентиляционной установкой.

56. Внутренние габаритные размеры медицинского салона в зависимости от класса автомобиля скорой медицинской помощи должны соответствовать таблице № 6.

Таблица № 6

Внутренние габаритные размеры

Наименование параметра	Значение параметра для автомобилей скорой медицинской помощи класса		
	А	В	С
	мм, не менее		
Длина (от задней части внутренней поверхности салона до перегородки на уровне носилок)	2200	2500	3050
Ширина (на высоте 800 мм от поверхности пола)	1400	1600	1700
Высота (от поверхности пола до потолка в рабочих зонах)	1250	1600	1760

57. В автомобилях скорой медицинской помощи класса А для установки носилок или медицинской тележки и двух сидений конструкцией должен быть обеспечен проход по всей длине носилок (медицинской тележки) хотя бы с одной стороны с шириной рабочей зоны не менее 240 мм.

58. В автомобилях скорой медицинской помощи классов В и С должна быть обеспечена возможность работы персонала со стороны головного конца носилок (медицинской тележки) с рабочей зоной не менее 750 мм с учетом открытого дверного проема, возможность доступа к пациенту для медицинских манипуляций слева и справа по всей длине носилок с шириной рабочей зоны не менее 240 мм.

59. Минимальное число мест для сидения должно соответствовать таблице № 7.

Таблица № 7

Минимальное число мест для сидения

Наименование параметра	Значение параметра для автомобилей скорой медицинской помощи класса		
	А	В	С
Минимальное число мест для сидения	1	2	2
Число мест, расположенных:			
Сбоку от носилок	1	-	-
Сбоку от носилок в передней части на две трети длины носилок	-	1	1
Число мест, расположенных у изголовья носилок	-	1	1

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

61. Рабочее кресло по левому борту должно иметь трансформируемую спинку и ремни безопасности.

62. Рабочее сиденье по правому борту должно иметь ремни безопасности. В случае применения по правому борту откидного сиденья, обеспечивающего установку и фиксацию дополнительных носилок, установка ремня безопасности не регламентируется. В случае применения сидений, расположенного боком по отношению к направлению движения, установка ремней безопасности не регламентируется.

63. Ширина сидений должна быть не менее 420 мм, глубина — не менее 330 мм, высота над уровнем пола — не менее 420 мм. Высота спинки без подголовника — не менее 520 мм. Толщина подушек — не менее 50 мм.

64. Температура воздуха в медицинском салоне должна соответствовать таблице № 8.

Температура воздуха в медицинском салоне

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

65. Время достижения указанных в таблице № 8 температур в медицинском салоне не должно быть более 30 минут при начальной температуре минус 25° С.

66. Медицинские салоны автомобилей скорой медицинской помощи классов В и С должны быть оборудованы системой кондиционирования, обеспечивающей снижение температуры воздуха в центре салона на расстоянии 1 м от пола на 10° С по отношению к температуре окружающей среды. Время достижения заданного снижения температуры при начальной температуре плюс 40° С — не более 30 минут.

67. В медицинском салоне при стоянке автомобиля скорой медицинской помощи должен быть обеспечен не менее чем десятикратный обмен воздуха в течение одного часа, при этом скорость движения воздуха должна быть не более 0,25 м/с в зимнее время и 0,5 м/с в летнее время на высоте 0,1 м в головной части над поверхностью носилок и на высоте 0,7 м над поверхностями сидений кресел.

68. Медицинский салон автомобилей скорой медицинской помощи классов В и С должен быть оборудован автономным отопителем, работающим независимо от системы отопления базового автомобиля, или системой отопления, работающей совместно с автономным подогревателем двигателя.

Термостатическая регулировка отопительной системы должна обеспечивать колебание температуры не более плюс 5° С.

Отопительная система должна соответствовать этим требованиям и в том случае, если отключена вентиляция и система переключена на режим циркуляции воздуха в медицинском салоне.

69. Если в автомобиле скорой медицинской помощи используют анестезирующие газы и пары, то должна быть предусмотрена вытяжка в соответствии с установленными требованиями.

70. Освещенность рабочих мест медицинского салона должна соответствовать таблице № 9.

Таблица № 9

Освещенность рабочих мест медицинского салона

Контрольная точка	Освещенность для класса автомобиля скорой медицинской помощи, лк, не менее			Источник света
	А	В	С	
Общая освещенность	50	100	100	Лампы накаливания Люминесцентные лампы
	100	200	200	
Манипуляционные поля	100	150	150	Лампы накаливания Люминесцентные лампы
	200	300	300	
Поверхность носилок	100	150	150	Лампы накаливания Люминесцентные лампы
	200	300	300	

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

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

73. Пульт управления и контроля параметров отопления, вентиляции освещения салона должен быть расположен в удобном (досягаемом) месте. Кнопки, выключатели, световые индикаторы должны быть доступными и видимыми для управления режимами и контроля установленных параметров.

74. Салон должен быть обеспечен средствами пожаротушения.

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

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

77. Пациент должен быть закреплен с помощью приспособлений, расположенных на носилках (креслах-носилках) или на автомобиле скорой медицинской помощи.

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

79. Крепежные устройства должны удерживать оборудование при ускорении или замедлении 10 g в продольном, поперечном и вертикальном направлениях по ходу движения автомобиля.

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

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

82. Соответствие кислородных газовых баллонов требованиям безопасности должно быть подтверждено документом, выдаваемым ГИ «Саноатгеоконтехназорат».

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

84. Требования к основным носилкам:

а) для автомобилей скорой медицинской помощи класса С высота основных носилок над уровнем поверхности пола должна регулироваться от 400 до 650 мм;

б) основные носилки на приемном устройстве должны иметь жесткое ложе для обеспечения реанимационных мероприятий;

в) приемное устройство должно обеспечивать возможность смещения носилок в продольном и поперечном направлениях с обеспечением надежной фиксации положений;

г) конструкция приемного устройства должна обеспечивать легкость и надежность фиксации и отсоединения носилок. Крепежные элементы носилок должны исключать возникновение дополнительных шумов при движении автомобилей скорой медицинской помощи.

85. Требования к встроенной мебели:

а) встроенная мебель салона (шкафы, полки, антресоли, стеллажи) должна быть надежно прикреплена к силовым элементам кузова. Она должна иметь элементы крепления для переносных изделий, обеспечивающие легкость и удобство фиксации и расфиксации размещенных изделий за время не более 15 с;

б) выдвижные ящики должны фиксироваться в открытом и закрытом положениях;

в) дверцы шкафов, полок должны закрываться плавно, без заеданий. Самопроизвольное их открывание при движении автомобиля скорой медицинской помощи не допускается. Открытые полки должны иметь бортики высотой не менее 30 мм.

86. Полнота комплектации автомобилей медицинским оборудованием и соответствие оборудования установленным медицинским требованиям, должны быть подтверждены Министерством здравоохранения Республики Узбекистан.

§ 7. Требования к автосамосвалам

87. Гидрооборудование автосамосвалов должно соответствовать требованиям пунктов 309 и 310 настоящего приложения.

§ 8. Требования к авто цементовозам

88. Конструкция авто цементовоза должна соответствовать требованиям параграфов 1 — 7 главы 2 настоящего приложения.

89. Соответствие цистерн авто цементовозов и загрузочных люков, рассчитанных на работу под давлением свыше 0,07 МПа, требованиям безопасности должно быть подтверждено документом, выдаваемым ГИ «Саноатгеоконтехназорат».

90. Авто цементовоз должен быть оборудован:

а) лестницей и огражденной площадкой для обслуживания загрузочных люков цистерны;

б) устройством для сбрасывания давления в цистерне, заблокированным с запорным устройством, не позволяющим открытие загрузочного люка при наличии давления в цистерне;

в) предохранительным клапаном в системе пневморазгрузки;

г) краном для экстренного прекращения разгрузки;

д) указателем давления в цистерне;

е) загрузочным люком, позволяющим проведение ремонтных работ в цистерне.

91. Цвета сигнальные и знаки безопасности должны соответствовать требованиям параграфа 9 главы 2 настоящего приложения.

92. Уровень концентрации масла минерального и цементной пыли в воздухе рабочей зоны при разгрузке не должен превышать 5-6 мг/м³.

93. Шумовые характеристики на рабочем месте оператора должны соответствовать требованиям параграфа 2 главы 3 настоящего приложения.

94. Усилия на органах управления пневморазгрузкой должны соответствовать требованиям параграфа 3 главы 2 настоящего приложения.

§ 9. Требования к автоэвакуаторам

95. Автоэвакуаторы должны быть оборудованы проблесковыми маячками оранжевого цвета. Проблесковые маячки должны соответствовать требованиям Правил ЕЭК ООН № 65-00. и фарами для освещения рабочей зоны для работы в темное время суток.

96. Гидрооборудование автоэвакуатора, в случае его установки, должно соответствовать требованиям параграфа 8 главы 2 настоящего приложения.

97. Автоэвакуаторы осуществляющие перевозку транспортных средств посредством полной загрузки должны быть оснащены средствами фиксации транспортных средств на платформе эвакуатора, которые должны включать в себя, упор передний, колесный упор, колесная стропа.

§ 10. Требования к медицинским комплексам на шасси транспортных средств

98. Требования к окраске:

а) у медицинских комплексов, выполненных в легковых автомобилях и автобусах (кроме автобусов с капотом), сохраняется основной цвет окраски, нанесенной их изготовителями.

б) наружные поверхности кузовов медицинских комплексов, смонтированных на грузовых автомобилях, полуприцепах, прицепах, в автобусах с капотом, а также в обитаемых контейнерах медицинского назначения, должны окрашиваться в один из следующих цветов: серо-голубой, дымчатый, бежевый (бледно-бежевый, серо-бежевый, темно-бежевый), песочный. Допускается комбинированная (двухцветная) окраска из сочетания цветов, перечисленных в настоящем пункте.

На правую и левую стороны транспортных средств наносят одинаковые по виду, цвету, размеру и размещению цветографические схемы.

99. Установка дополнительных внешних звуковых и световых сигналов на медицинские комплексы не допускается.

§ 11. Требования к пожарным автомобилям

100. Угол поперечной статической устойчивости пожарного автомобиля при технически допустимой максимальной массе должен быть не менее 30°.

101. Компоновка и крепление пожарного оборудования на крыше пожарного автомобиля должны обеспечивать сохранение жизненного пространства кабины экипажа при опрокидывании.

102. Подключение системы управления насосной установки к ресиверам тормозной системы базового шасси не должно вызывать падения давления в тормозном приводе ниже 80% минимального предела регулирования давления даже при отключенном компрессоре, а также вызывать включение пружинных аккумуляторов энергии.

103. Крупногабаритное оборудование (ручные лестницы, всасывающие рукава и т. п.) допускается размещать на крыше пожарного автомобиля, при этом оборудование, размещаемое на крыше, не должно ухудшать параметров обзорности базового шасси. Компоновка лафетного ствола на крыше должна исключать возможность попадания огнетушащих веществ на лобовое стекло в начале и при окончании их подачи. В случае необходимости над лобовым стеклом должен устанавливаться защитный козырек. Козырек не должен снижать обзорность с места водителя.

104. Пожарные автомобили должны быть оборудованы травмобезопасными подножками и поручнями, если высота низа проема двери салона более 400 мм от уровня опорной поверхности.

105. Площадки на крыше и открытые платформы, предназначенные для работы, должны иметь ограждение по периметру высотой не менее 100 мм и покрытие, препятствующее скольжению.

106. Лестницы для подъема на крышу или площадку должны иметь ступени шириной не менее 150 мм, глубиной не менее 125 мм. Расстояние между ступенями должно быть 300 мм. Ступени лестниц должны иметь поверхность, обеспечивающую устойчивое положение ступни поднимающе-

гося персонала. При наличии двух и более ступеней следует устанавливать поручни или скобы.

107. Пожарные автомобили должны быть оборудованы системой отвода отработавших газов из рабочей зоны оператора. Выхлопная трубосистемы выпуска отработавших газов двигателя пожарного автомобиля не должна быть направлена в сторону оператора, находящегося у органов управления работой пожарного автомобиля.

108. Требования к кабине экипажа:

а) ширина рабочего пространства для водителя должна составлять не менее 800 мм, ширина сидений для каждого сидящего рядом с водителем — не менее 450 мм;

б) при поперечном расположении сидений первый ряд от второго должен быть отгорожен перегородкой с травмобезопасным поручнем. Перегородка не должна препятствовать зрительному и речевому контакту боевого расчета;

в) двери должны открываться по ходу автомобиля и иметь запирающие устройства с наружными и внутренними ручками управления;

г) внутренние замки должны иметь устройство, исключающее возможность их произвольного открытия в движении сидящим в машине боевым расчетом. Ручки запирающих механизмов должны иметь форму, исключающую причинение травм;

д) оборудование в кабине экипажа должно быть размещено таким образом, чтобы отсутствовали острые углы и кромки, способные нанести травмы боевому расчету. Крепление оборудования должно исключать возможность его самопроизвольного перемещения во время движения;

е) кабина экипажа должна быть оборудована отопителем, обеспечивающим поддержание температуры в салоне в холодный период года не ниже 15° С во всем диапазоне условий эксплуатации.

109. При работе специальных агрегатов пожарного автомобиля уровень звука на рабочем месте оператора должен соответствовать требованиям параграфа 2 главы 3 настоящего приложения.

110. Конструкция насосной установки пожарного автомобиля должна исключать возможность попадания пенообразователя в водопроводную сеть при работе пожарного автомобиля от гидранта.

111. Требования к органам управления:

а) должны выполняться требования параграфа 3 главы 2 настоящего приложения;

б) возле каждого органа управления должна быть маркировка, определяющая его назначение и положение. Маркировка не должна располагаться на съемных частях, если эти части подлежат демонтажу при оперативном использовании пожарного автомобиля;

в) органы управления специальными агрегатами пожарного автомобиля, ручки для открывания крышек, люков сосудов, дверей кабины экипажа, отсеков и прочих элементов должны обеспечивать возможность захвата их руками в средствах индивидуальной защиты рук.

112. Пожарные автомобили должны быть оборудованы противотуманными фарами и фарами-искателями в передней и задней частях автомобиля. Управление передней фарой-искателем должно осуществляться из кабины с правого крайнего места.

113. Требования к цветографической схеме пожарного автомобиля, специальным световым и звуковым сигналам установлены в соответствии с параграфом 10 главы 2 настоящего приложения.

114. Требования к безопасности электрооборудования:

а) конструкция электросиловых установок пожарного автомобиля, а также электрические соединения должны обеспечивать безопасность обслуживающего персонала от поражения электрическим током;

б) для указания состояния включения стационарных и переносных приемников электроэнергии, наличия напряжения, иных действий, установленных для конкретных видов электрооборудования, должны применяться предупреждающие сигналы, надписи и таблички;

в) электропроводка должна быть прочно закреплена для исключения возможности ее обрыва, перетирания, а также защищена от воздействия температурных факторов пожара, проливов воды и от атмосферных осадков;

г) вводы, проводники, разъемы должны иметь маркировку. Маркировку проводников следует выполнять на обоих концах каждого проводника;

д) корпуса элементов электрооборудования, предназначенных для разной частоты тока и напряжения, должны иметь отличительную окраску, а разъемы — конструктивно отличаться, с тем чтобы исключить возможность взаимного включения;

е) электрические цепи питания элементов дополнительного электрооборудования должны оснащаться плавким предохранителем или автоматическим выключателем;

ж) пожарные автомобили должны быть оснащены выключателем аккумуляторной батареи (выключателем массы) базового шасси;

з) все металлические нетоковедущие части электрооборудования, которые могут оказаться под опасным напряжением вследствие повреждения изоляции, должны иметь электрическое соединение с корпусом источника питания, а также с шасси пожарного автомобиля;

и) сопротивление изоляции силового электрооборудования пожарного автомобиля при отдельных разобщенных силовых цепях номинальным напряжением 230 и 400 В между собой и по отношению к корпусу должно быть не менее 0,5 МОм при климатических условиях УХЛ и ТС.

115. На пожарном автомобиле должна быть предусмотрена возможность для подключения защитного заземления. Контактная поверхность устройства заземления должна иметь противокоррозионное покрытие с высокой электропроводностью. Место размещения заземляющего зажима должно быть электрически связано (установлены перемычки металлизации, обеспечивающие переходное сопротивление в местах контакта не более 2000 мкОм) со всеми металлическими элементами конструкции пожарного автомобиля (по-

жарной надстройки, водо-пенными коммуникациями и базовым шасси автомобиля). Заземление должно осуществляться с помощью неизолированного медного многожильного провода сечением не менее 10 мм², снабженного специальным устройством крепления к заземляющим конструкциям.

116. Пожарные автомобили должны быть укомплектованы средствами индивидуальной защиты личного состава от поражения электрическим током.

117. Требования пожарной безопасности:

а) применяемые в конструкции пожарного автомобиля материалы должны соответствовать требованиям огнестойкости.

б) в конструкции пожарного автомобиля должна быть предусмотрена возможность установки системы теплозащиты кабины экипажа, основных агрегатов, топливных баков, топливных магистралей от действия повышенных тепловых потоков.

в) топливные баки пожарных автомобилей с бензиновыми двигателями и заливные горловины топливных баков пожарных автомобилей с дизельными двигателями должны находиться вне кабины экипажа. Топливный бак и его заливная горловина не должны выступать за габариты кузова пожарного автомобиля.

г) размещение дополнительных топливопроводов должно обеспечить их защиту от абразивного, коррозионного и ударного воздействий. Дополнительные топливопроводы должны иметь компенсаторы для предотвращения их повреждений в случае возникновения деформации рамы пожарного автомобиля.

д) конструкция выпускной трубы пожарного автомобиля с дизельным двигателем должна предусматривать установку на него искрогасителя.

е) должна быть обеспечена пожарная безопасность электросиловых установок пожарного автомобиля.

ж) пожарные автомобили должны быть оборудованы не менее чем двумя огнетушителями. Места их крепления должны находиться в легкодоступных зонах размещения оборудования пожарного автомобиля. При этом один из них должен находиться вблизи сиденья водителя, а второй в кузове (отсеках) пожарного автомобиля.

118. Поверхности трубопроводов и агрегатов пожарного автомобиля, подверженные охлаждению от низкотемпературного огнетушащего вещества и доступные для прикасания при работе оператора, должны быть изолированы.

119. Открытые при стоянке двери, установленные выносные опоры, растяжки осветительных мачт, увеличивающие габаритные размеры автомобиля по длине или ширине, должны быть оборудованы световозвращающими элементами или другими сигнальными устройствами, указывающими габариты пожарного автомобиля.

120. На комбинации приборов у водителя должны находиться световые индикаторы, сигнализирующие об открытых дверях, установке вынос-

ных опор, поднятии осветительных мачт и других условиях, препятствующих движению пожарного автомобиля.

121. Внутри цистерны для воды или другого жидкого огнетушащего вещества должны быть расположены поперечные волноломы (перегородки, губчатый наполнитель и т. п.), обеспечивающие гашение колебания жидкости при движении автомобиля. Площадь перегородки должна составлять 95% от площади поперечного сечения цистерны. Волноломы должны делить цистерну на сообщающиеся отсеки объемом не более 1500 л каждый. При ширине цистерны более 80% размера колеи задних наружных шин установка продольного волнолома обязательна.

122. Пожарные автомобили должны быть укомплектованы двумя противооткатными упорами.

123. Требования к осветительной мачте:

а) независимо от типа привода мачта должна иметь тормоз, фиксирующий ее на заданной высоте;

б) конструкция мачты должна допускать ее эксплуатацию без растяжек при скорости ветра до 10 м/с.

124. Требования безопасности к пожарным автомобилям, оборудованным стрелой или комплектом колен (автолестница, автоподъемник пожарный коленчатый, пожарный пеноподъемник):

а) пожарные автомобили, оборудованные стрелой или комплектом колен, должны обладать статической и динамической устойчивостью, обеспечивающей возможность безопасного проведения спасательных работ и тушения пожаров, в том числе:

при установке их на поверхности с уклоном до 6° включительно;

при работе с устройствами для подачи огнетушащих веществ;

при скорости ветра на уровне вершины лестницы (люльки) не более 10 м/с.

б) пожарные автомобили, оборудованные стрелой или комплектом колен, должны иметь блокировки, исключающие:

возможность движения стрелы (комплекта колен) при незаблокированных рессорах и поднятых опорах;

возможность движения стрелы (комплекта колен) вне рабочего поля;

подъем опор при рабочем положении стрелы (комплекта колен);

самопроизвольное выдвигание опор во время движения автомобиля;

сдвигание стрелы при движении по ней кабины лифта или при нахождении ее не в крайнем нижнем положении;

дальнейшее движение стрелы (комплекта колен) после установки их в транспортное положение;

движение автомобиля при включенной коробке отбора мощности, заблокированных рессорах, выдвинутых опорах и поднятой стреле (комплекте колен);

движение стрелы (комплекта колен), люльки при соприкосновении крайних точек конструкции (ограничителей лобового удара) с препятствием;

движение стрелы (комплекта колен) при превышении грузоподъемности более чем на 10%.

в) пожарные автомобили, оборудованные стрелой или комплектом колен, должны иметь аварийный привод для приведения стрелы, комплекта колен в транспортное положение в случае отказа привода основного силового агрегата или двигателя шасси.

г) скорость движения вершины автолестницы или подъемника должна автоматически замедляться при достижении предельных значений поля безопасности или крайних положений исполнительных механизмов приводов движений.

д) автолестница, автоподъемник коленчатый должны быть снабжены указателями (контрольными приборами):

высоты подъема и вылета стрелы, комплекта колен, люльки, кабины лифта;

угла наклона нижнего колена стрелы;

поперечного угла наклона стрелы.

е) указатели (контрольные приборы) высоты подъема и вылета стрелы, комплекта колен, люльки, кабины лифта должны быть скомпонованы в едином блоке, хорошо видимом с рабочего места оператора, и иметь погрешность показаний не более 5%.

ж) звуковая, световая сигнализация автолестницы, автоподъемника коленчатого расположенная на пультах управления, должна оповещать о:

подходе стрелы, комплекта колен, люльки, кабины лифта к границе рабочего поля движения;

перегрузке стрелы, люльки, кабины лифта;

моменте срабатывания ограничителя лобового удара;

моменте отрыва опоры от земли или подкладки;

моменте совмещения осей (для автолестницы);

моменте совмещения ступеней (для автолестницы).

з) автолестница, автоподъемник коленчатый должны иметь систему выравнивания, обеспечивающую горизонтальность пола люльки при любом ее положении и горизонтальность ступеней лестницы, расположенной вдоль стрелы (при ее наличии). При этом отклонение от горизонтальности плоскости пола люльки должно быть не более 3° , а ступеней — не более 2° .

и) люльки автолестницы, автоподъемника коленчатого должны иметь ограждение, образованное двумя рядами поручней на высоте $(1,1 \pm 0,1)$ и $(0,5 \pm 0,1)$ м. По периметру пола люльки должно быть сплошное ограждение (плинтус) высотой не менее 0,1 м. Элементы ограждения люльки (поручни) должны выдерживать концентрированную нагрузку в различных направлениях не менее 1300 Н.

к) кабина лифта должна иметь ячеистое ограждение по периметру высотой не менее 1,5 м.

л) люлька автоподъемника коленчатого и кабина лифта автолестницы должны быть оборудованы одной или более одностворчатыми дверками с замком, открываемым изнутри и снаружи (люлька АПК может быть оборудована).

дована откидными поручнями). Ширина прохода при этом должна быть не менее 500 мм.

м) органы управления всеми движениями люльки автоподъемника коленчатого на пульте управления должны быть самовозвратными, исключать возможность самопроизвольного их включения и иметь обозначение включаемых движений механизмов.

н) пульта управления пожарных автомобилей, оборудованных стрелой или комплектом колен, должны иметь устройства включения звукового сигнала и аварийной остановки выполняемого маневра без отключения двигателя автомобиля.

о) автолестница, автоподъемник коленчатый должны быть оборудованы переговорными устройствами, обеспечивающими двустороннюю громкоговорящую связь основного пульта управления с люлькой.

§ 12. Требования к транспортным средствам для аварийно-спасательных служб

125. Транспортные средства для аварийно-спасательных служб должны соответствовать требованиям параграфа 10 главы 2 настоящего приложения.

§ 13. Требования к транспортным средствам для коммунального хозяйства и содержания дорог

126. Составные части спецоборудования (в том числе провода, кабели, соединительная арматура, трубопроводы и т. п.) должны быть выполнены с таким расчетом, чтобы исключалась возможность их случайного повреждения, вызывающего опасность.

127. Поднимающиеся и опрокидывающиеся части спецоборудования должны быть оснащены упорами для их фиксации в поднятом положении и (или) устройствами, исключающими их самопроизвольное опрокидывание и резкое опускание.

128. Пульт управления спецоборудованием не должен находиться в зоне действия спецоборудования.

129. Пульт управления рабочими органами спецоборудования должен быть расположен так, чтобы оператор видел всю рабочую площадку.

130. Грузозахватные устройства спецоборудования должны обеспечивать захват грузов, исключающий их самопроизвольное смещение или опрокидывание.

131. Органы управления, воздействие на которые одновременно или не в установленной очередности может приводить к аварийной ситуации или повреждению оборудования, должны взаимно блокироваться.

Блокировка не должна распространяться на органы управления, служащие для остановки оборудования или любого его элемента.

132. Усилия, прилагаемые к рычагам управления спецоборудованием, в зависимости от способа перемещения и частоты использования, должны соответствовать значениям, приведенным в таблице № 10.

Таблица № 10

**Усилия, прилагаемые к рычагам управления
спецоборудованием**

Способ перемещения рычага	Усилия, Н, не более		
	Частота использования, раз в смену		
	240-17	16-5	менее 5
Преимущественно пальцами	10	10	30
Преимущественно кистью	15	20	40
Преимущественно кистью с предплечьем	25	30	60
Всей рукой	40	60	150
Двумя руками	90	90	200

133. Усилие, прикладываемое двумя руками к рукоятке рычага ручного привода арматуры трубопровода в момент заперения запорного органа (или страгивания при открытии), не должно превышать 450 Н.

134. Максимальный уровень звука на рабочем месте оператора при любом технологическом режиме не должен превышать 110 дБА.

135. Уровень внешнего шума не должен превышать значений, указанных в таблице № 11.

Таблица № 11

Требования к уровню внешнего шума

Тип базового шасси	Уровень звука, дБ А
Машина с полной массой свыше 3500 кг и с двигателем мощностью, кВт:	
менее 75	81
75 и более, но менее 150	83
150 и более	84
Трактор	85

Примечание: для машин, выполняющих технологические операции (мойка, поливка, подметание, снегоочистка, посыпка дорожных покрытий и т. д.), допускается увеличение уровня звука на 2 дБА.

136. Элементы конструкции технологического оборудования, выступающие при движении машины за габаритную ширину транспортного средства

более чем на 0,4 м слева и (или) справа от внешнего края габаритных огней, или выступающие за габаритную длину транспортного средства более чем на 1,0 м спереди и (или) сзади, должны быть окрашены полосами. Цвет окраски полос — чередующиеся красные и белые (желтые) полосы одинаковой ширины от 30 до 100 мм, угол их наклона $45^{\circ} \pm 5^{\circ}$ наружу и вниз.

Кроме того, такие элементы конструкции обозначаются световозвращателями класса IA по Правилам ЕЭК ООН № 3 или габаритными фонарями с освещающей поверхностью, направленной вперед и назад.

137. Технологические надписи должны быть размещены в местах, видимых с поста управления.

138. Органы управления и контроля следует обозначать символами, указывающими назначение органа. При отсутствии соответствующего символа допускается применение надписей.

139. Таблички данных могут быть установлены на любых агрегатах и узлах оборудования, но должны быть на всех предохранительных устройствах.

140. На транспортные 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. Если скорость движения транспортного средства при выполнении технологических операций ниже транспортной, то знак ограничения скорости при выполнении этих операций должен быть установлен спереди.

Дополнительная информация о максимальной скорости должна быть указана в эксплуатационной документации.

141. Допускается увеличение размера по высоте установки фар ближнего света максимально до 3250 мм, если соблюдение данного размера по Правилам ЕЭК ООН № 48 невозможно вследствие конструкции технологического оборудования. Фары ближнего света должны быть отрегулированы так, чтобы линия пересечения плоскости, содержащей левую часть световой границы пучка ближнего света и горизонтальной опорной поверхности машины, совпадала с аналогичной линией фары, установленной по Правилам ЕЭК ООН № 48.

142. Допускается увеличение расстояния от передней оконечности машины до боковых повторителей указателей поворота максимально до 3500 мм, если соблюдение данного размера по Правилам ЕЭК ООН № 48 невозможно вследствие конструкции технологического оборудования, установленного спереди машины.

143. Машины, предназначенные для выполнения уборочных работ на дорогах, должны быть оборудованы специальными световыми сигналами (проблесковыми маячками) желтого или оранжевого цвета.

Количество и расположение проблесковых маячков должны обеспечивать их видимость на угол 360° в горизонтальной плоскости, проходящей через центр источника излучения света.

144. Для освещения рабочей зоны при работе технологического оборуду-

дования в темное время суток машины должны быть оборудованы дополнительными фарами освещения рабочей зоны.

145. При наличии гидравлического оборудования, оно должно соответствовать требованиям параграфа 1 главы 3 настоящего приложения.

§ 14. Требования к транспортным средствам, предназначенным для обслуживания нефтяных и газовых скважин

146. Механические передачи (цепные, карданные, зубчатые и др.), муфты, шкивы и другие вращающиеся и движущиеся элементы оборудования должны иметь прочно закрепленные металлические ограждения.

147. Ограждения оборудования, подлежащего частому осмотру, должны быть быстросъемными или открывающимися, для чего в конструкции должны быть предусмотрены рукоятки, скобы и другие специальные устройства, обеспечивающие быстрое и безопасное снятие и установку ограждения.

Открывающиеся ограждения должны снабжаться приспособлениями, надежно удерживающими ограждения в открытом положении.

148. При использовании в качестве ограждения металлической сетки в оправе диаметр проволоки сетки должен быть не менее 2,0 мм.

149. Размеры отверстий металлической сетки и решетки не должны превышать значений, указанных в таблице № 12.

Таблица № 12

Размеры отверстий металлической сетки и решетки

Расстояние от ограждений до движущихся элементов	Максимальная ширина (диаметр) отверстия, мм
до 35	6
от 35 до 150	20
от 150 до 350	30

150. В конструкции систем управления установок на транспортной базе для ремонта нефтяных и газовых скважин должны быть предусмотрены:

ограничитель выдвижения вышки (мачты);

ограничитель подъема талевого блока (крюкоблока).

ограничитель грузоподъемности. Допускается ограничитель грузоподъемности не устанавливать, если грузоподъемность установки ограничивается максимальным крутящим моментом двигателя механизма подъема;

блокировка отдельных положений рычагов и рукояток управления;

блокировка предотвращения падения вышки (мачты) при обрыве рукавов или трубопроводов гидросистемы подъема вышки;

система управления должна быть снабжена предупредительной сигналами.

лизацией. Уровень звука сигнала в рабочей зоне должен быть на 8 дБ А выше уровня звука, создаваемого основным оборудованием.

151. Сигнальные цвета и знаки безопасности должны соответствовать требованиям параграфа 9 главы 2 настоящего приложения.

§ 15. Требования к транспортным средствам, предназначенным для перевозки денежных средств и ценных грузов

152. Транспортное средство должно быть оборудовано дополнительными запорами дверей, открывающимися только изнутри.

153. Аккумуляторная батарея должна размещаться вне пассажирских помещений транспортного средства и иметь броневую защиту с классом, не ниже установленного для пассажирских помещений.

154. Транспортное средство должно иметь места для размещения:

- а) медицинской аптечки;
- б) знака аварийной остановки;
- в) огнетушителя:

для транспортных средств категории M_1 , N_1 — одного огнетушителя вместимостью не менее 2 л в зоне, достигаемой с рабочего места водителя;

для транспортных средств категории N_2 , N_3 — не менее двух огнетушителей, из которых один вместимостью не менее 2 л — в зоне, достигаемой с рабочего места водителя, а другой (другие) суммарной вместимостью не менее 5 л — в пассажирском помещении.

155. Все элементы оборудования, включая элементы бронезащиты, в зоне возможного удара у водителя и членов экипажа должны быть травмобезопасны, то есть не должны выступать над опорной поверхностью более, чем на 10 мм и должны иметь радиус скругления не менее 3,2 мм, либо должны быть закрыты энергопоглощающими накладками.

156. Все элементы на крыше салона (ребра жесткости, кронштейны плафонов освещения и т. п.) не должны выступать вниз по отношению к поверхности крыши более, чем на 20 мм и должны иметь радиус скругления кромок не менее 5 мм, либо должны быть закрыты энергопоглощающими накладками.

157. Груз, перевозимый в пассажирском помещении, должен быть надежно закреплен, не иметь травмоопасных выступов и не создавать помех водителю и членам экипажа в процессе движения.

158. Транспортное средство, имеющее изолированные от кабины (салона) отсеки для размещения экипажа, должно иметь не менее трех аварийных выходов на каждый отсек. В качестве аварийных выходов используются служебные двери, аварийный люк в крыше, запасная дверь со стороны, противоположной служебной двери.

159. Для транспортных средств категорий N_2 и N_3 люк в крыше отсека для размещения экипажа является обязательным. Размеры аварийного люка:

площадь проема не менее 2700 см²;

в проем люка должен вписываться прямоугольник размером 45 x 59 см; размеры прямоугольника, вписывающегося в проем запасной двери, должны быть не менее 65 x 100 см.

160. Транспортное средство должно быть оборудовано аварийным выключателем, обеспечивающим отключение массовой клеммы аккумулятора с рабочего места водителя.

161. Топливный бак транспортного средства должен быть во взрывобезопасном исполнении или должна быть предусмотрена его броневая защита с классом защиты не ниже, чем у пассажирского помещения.

Топливный бак должен быть специально защищен от возможных деформаций при столкновении и опрокидывании. В случае нарушения герметичности бака при положении транспортного средства на колесах на уклоне до 30° должно быть предусмотрено устройство, обеспечивающее свободное вытекание топлива на опорную поверхность.

162. Общие требования в отношении обзорности с места водителя, приведенные в приложении № 4 к Техническому регламенту к транспортным средствам, предназначенным для перевозки денежной выручки и ценных грузов, не применяются, а вместо них применяются требования настоящего пункта:

Углы непросматриваемых зон, создаваемых стойками кузова, должны быть, не более:

4° — создаваемый средней стойкой;

11° — создаваемый основной боковой стойкой.

В зоне А и В не должно быть непросматриваемых зон.

Настоящее требование не распространяется на среднюю и боковые разделительные стойки ветрового стекла (при составном ветровом стекле), рулевое колесо, детали стеклоочистителей, зеркала заднего вида и наружную антенну.

В зоне обзорности на 90° вправо, влево и 4° вниз через боковые окна кабины не должно быть непросматриваемых зон.

Степень очистки нормативных зон ветрового стекла А, В должна соответствовать значениям, приведенным в таблице № 13.

Таблица № 13

**Степень очистки нормативных зон ветрового
стекла А и В**

Зоны ветрового стекла			
А		В	
Сплошное стекло	Составное стекло	Сплошное стекло	Составное стекло
84	65	80	70

163. На транспортном средстве наружные зеркала заднего вида должны регулироваться изнутри при закрытых дверях.

164. На транспортных средствах, предназначенных для перевозки денежной выручки и ценных грузов, применение двигателей, использующих в качестве топлива сжатый или сжиженный газ, а также бензогазовую смесь, не допускается.

165. Отсек двигателя транспортного средства должен быть оборудован установкой пожаротушения с дистанционным приводом включения с места водителя. Огнетушащие вещества, поступающие в отсек двигателя при работе установки пожаротушения, и продукты горения не должны попадать в кабину водителя и пассажирское помещение. Для тушения отсеков бензиновых двигателей должны быть использованы установки пожаротушения, обеспечивающие взрывобезопасность при срабатывании в горючей парогазовой среде (пары бензина с воздухом).

166. Датчики пожарной сигнализации должны устанавливаться в местах наибольшей опасности возникновения пожара:

в моторном отсеке;

в местах сосредоточения приборов электрооборудования;

в местах установки автономных отопителей.

167. В конструкции пассажирских помещений транспортного средства (подушки и спинки сидений, защитные рамки, подголовники, обивка потолка, боковые панели кабины и дверей, отделка пола, комбинация приборов и т. п.) должны использоваться материалы:

имеющие скорость горения 100 мм/мин и менее;

не загоревшиеся за 30 секунд от пламени горелки;

погасшие, не догорев до начала мерной базы.

§ 16. Требования к транспортным средствам для перевозки детей

168. Общие требования:

а) транспортные средства (автобусы) для перевозки детей должны соответствовать общим требованиям безопасности к транспортным средствам категорий M_2 и M_3 с учетом требований настоящего параграфа.

б) автобус, максимальная конструктивная скорость которого превышает 60 км/ч, должен быть оборудован устройством ограничения скорости, отвечающим требованиям Правил ЕЭК ООН № 89.

в) спереди и сзади автобуса должны быть установлены опознавательные знаки «Перевозка группы детей» в соответствии с Правилами дорожного движения.

г) на наружных боковых сторонах кузова, а также спереди и сзади по оси симметрии автобуса должны быть нанесены контрастные надписи «BOLALAR» прямыми прописными буквами высотой не менее 25 см и толщиной, не менее 1/10 ее высоты.

В непосредственной близости к указанным надписям (на расстоянии не

менее $1/2$ их высоты) не должны наноситься какие-либо обозначения или надписи.

д) кузов автобуса должен иметь окраску желтого цвета.

е) автобус должен быть оснащен устройством, обеспечивающим автоматическую подачу звукового сигнала при движении задним ходом.

ж) элементы всех устройств непрямого обзора, установленных на автобусе, должны иметь электрообогрев.

з) изготовителем автобуса должна быть предусмотрена периодичность осмотра, регулировок и технического обслуживания механизмов, узлов и деталей, определяющих безопасность эксплуатации автобуса (рулевое управление, тормозная система, шины, огнетушители, механизмы управления аварийными выходами и др.), уменьшенная вдвое по сравнению с автобусом, на базе которого изготовлен автобус для перевозки детей. Соответствующее указание должно быть сделано в эксплуатационной документации на автобус.

169. Требования к планировке:

а) в автобусе должны быть предусмотрены только места для сиденья;

б) сиденья, предназначенные для детей, должны быть обращены вперед по ходу автобуса;

в) в каждом поперечном ряду сидений должна быть предусмотрена сигнальная кнопка «Просьба об остановке».

Сигнальные кнопки должны устанавливаться на внутренней боковине автобуса под нижней кромкой окна;

г) рабочее место водителя не должно иметь каких-либо глухих перегородок, отделяющих его от пассажирского помещения;

д) рабочее место водителя должно быть оборудовано:

звуковым и световым сигналами о необходимости остановки, включаемыми с мест размещения детей;

внутренней и наружной автомобильной громкоговорящей установкой.

е) водитель, находящийся на своем сиденье, должен иметь возможность контролировать процесс входа детей в автобус и выхода из него в зоне от уровня дороги до поверхности пола автобуса. Если непосредственная обзорность является недостаточной, то должны устанавливаться устройства (система «видеокамера-монитор», система зеркал, другие оптические устройства), позволяющие осуществлять такой контроль;

ж) при наличии форточек боковых окон пассажирского помещения их высота по отношению к общей высоте окна не должна превышать 25%. Форточки должны располагаться в верхней части окна;

з) в автобусе должны быть предусмотрены отсек в задней части и (или) полки над окнами или другие места для размещения ручной клади и (или) багажа, рассчитанные по норме не менее $0,1 \text{ м}^2$ и не менее 20 дм^3 на каждое место пассажира;

и) для варианта конструкции автобуса, предназначенного, в том числе, для перевозки детей, имеющих нарушения опорно-двигательных функций, в автобусе должно быть предусмотрено специальное место для размещения

не менее двух кресел-колясок в сложенном состоянии. Это место может быть совмещено с отсеком для размещения багажа;

к) багажный отсек должен быть оборудован устройствами, препятствующими смещению багажа и кресел-колясок в сложенном состоянии при движении автобуса;

л) перегородка багажного отсека должна выдерживать статическую нагрузку 200 Н на 100 кг массы багажа и (или) кресел-колясок;

м) в пассажирском помещении автобусов при наличии полок для ручной клади над окнами ширина полок должна быть не менее 30 см, а высота свободного пространства над ними — не менее 20 см. Полки должны иметь наклон в направлении стенок автобуса, к которым они прилегают. Величина наклона, измеренная от горизонтальной поверхности, должна быть не менее 10°.

Конструкция полок должна исключать падение с них ручной клади при движении автобуса;

н) материал покрытия пола автобуса и ступеней не должен быть скользким;

о) автобус должен быть укомплектован двумя медицинскими аптечками;

п) в автобусе должны быть предусмотрены места для установки не менее двух огнетушителей, при этом одно из мест должно находиться вблизи сиденья водителя.

170. Требования к сиденьям (рисунок 3):

а) для сидений, расположенных в одном направлении, расстояние между передней поверхностью спинки сиденья и задней поверхностью спинки впереди расположенного сиденья, измеренное по горизонтали в интервале от горизонтальной плоскости, касательной от поверхности подушки сиденья, до горизонтальной плоскости, расположенной на высоте 55 см над участком пола для ног сидящего ребенка (Н), должно быть не менее 60 см;

б) ширина подушки одноместного сиденья (2F) должна быть не менее 32 см;

в) ширина свободного пространства (G) одноместного сиденья, измеренная в каждую сторону от средней вертикальной плоскости места для сидения по горизонтали вдоль спинки сиденья на высоте от 20 до 60 см над несжатой подушкой сиденья, должна быть не менее 17 см;

г) ширина подушки двух- и многоместных нераздельных сидений должна быть определена с учетом величин F и G, указанных в подпунктах б) и в) настоящего пункта;

д) глубина подушки (K) сиденья должна быть не менее 35 см;

е) высота подушки сиденья в несжатом состоянии относительно уровня пола (I), на котором расположены ноги сидящего ребенка, должна быть такой, чтобы высота горизонтальной плоскости, касательной к поверхности подушки сиденья, над этим участком составляла от 35 до 40 см;

ж) сиденье, обращенное к перегородке, должно иметь свободное пространство перед ним в соответствии с требованиями Правил ЕЭК ООН №№ 36, 52 или 107;

з) край сиденья, который обращен к проходу, должен иметь подлокотник или поручень. Высота расположения подлокотника или поручня от подушки сиденья (В) должна составлять 18 ± 2 см;

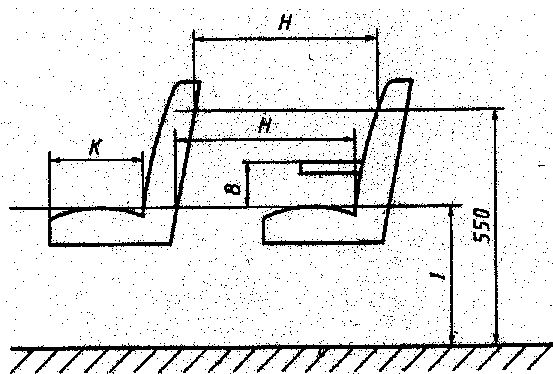
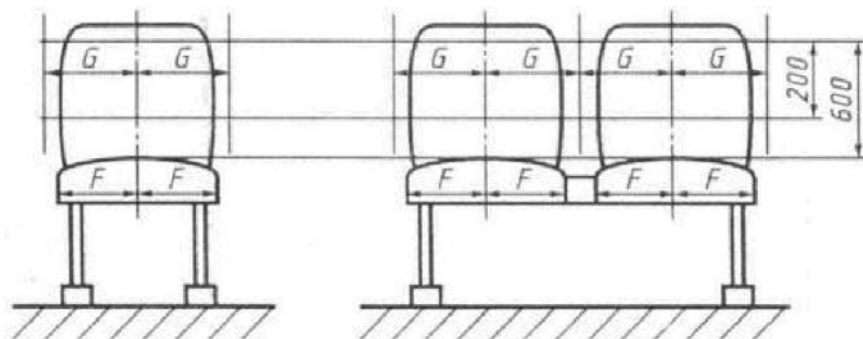


Рисунок 3. Размеры и расположение сидений

и) в автобусе должно быть предусмотрено не менее одного сиденья для взрослого пассажира, сопровождающего детей. Указанные сиденья должны отвечать требованиям Правил ЕЭК ООН № 36 или 107 для автобусов класса I либо Правил ЕЭК ООН № 52 или 107 для автобусов класса A;

Расположение сидений должно позволять взрослым пассажирам осуществлять контроль за детьми во время движения автобуса.

к) сиденья для перевозки детей должны обладать прочностными свойствами, позволяющими выдержать испытательную нагрузку:

1180 Н, приложенную к спинке сиденья на высоте 0,75 м над базовой поверхностью. Смещение центральной точки приложения нагрузки должно составлять не менее 100 мм и не более 400 мм;

3140 Н, приложенную к спинке сиденья на высоте 0,45 м над базовой поверхностью. Смещение центральной точки приложения нагрузки должно составлять не менее 50 мм;

л) конфигурация подушки и спинки сиденья, а также материал их обивки, должны обеспечивать безопасность проезда детей, в том числе при торможении и поворотах автобуса;

м) сиденья должны быть оборудованы удерживающими устройствами для детей, которые представляют совокупность поясного ремня безопасности и устройств регулирования и крепления. Эти устройства должны соответствовать:

в отношении прочности мест крепления ремней безопасности — Правилам ЕЭК ООН № 14;

в отношении используемых ремней безопасности — Правилам ЕЭК ООН № 16.

171. Требования к обеспечению входа и выхода:

а) автобусы с общим числом пассажиров (включая сопровождающих) не более 22 человек, должны иметь одну дверь, а автобусы с общим числом пассажиров (включая сопровождающих) свыше 22 человек должны иметь не менее двух служебных дверей, предназначенных для входа и выхода;

б) дверь (или одна из дверей) должна располагаться в непосредственной близости от рабочего места водителя;

в) автобус должен быть оборудован устройством, препятствующим началу движения при открытых или не полностью закрытых служебных дверях;

г) автобус должен быть оборудован освещением проемов служебных дверей, позволяющим водителю видеть вход и выход детей в(из) автобус(а) в любое время суток;

д) для служебной двери, предназначенной для входа и выхода детей:

высота первой ступеньки от уровня дороги должна быть не более 25 см. Для обеспечения указанной высоты, в случае необходимости, должна быть установлена убирающаяся ступенька (подножка), отвечающая требованиям Правил ЕЭК ООН № 36, 52 или 107, либо применена система опускания и (или) наклона пола;

высота последующих ступенек должна быть не более 20 см;

глубина ступенек должна быть не менее 20 см.

е) поручни или ручки в проходах служебных дверей, предназначенных для выхода детей:

проходы должны быть оснащены поручнями или ручками с обеих сторон;

поручни или ручки должны быть расположены таким образом, чтобы обеспечивать ребенку возможность держаться за них, стоя на дороге у служебной двери или на любой ступеньке;

высота расположения поручней или ручек должна составлять от 60 до 110 см от поверхности дороги или от поверхности каждой ступеньки;

глубина расположения (по горизонтали) поручней или ручек для ребенка, стоящего на дороге, по отношению к внешнему краю первой ступеньки, не должна превышать 30 см;

глубина расположения (по горизонтали) поручней или ручек для ребен-

ка, стоящего на какой-либо ступеньке, не должна превышать 30 см по отношению к внутреннему краю этой же ступеньки.

ж) в случае регулярных перевозок детей с нарушениями опорно-двигательных функций и передвигающихся в креслах-колясках, в боковой или задней части автобуса должна быть предусмотрена дверь, имеющая размер проема не менее 150 см по высоте и 90 см по ширине, используемая для доступа в автобус детей в креслах-колясках;

з) устройства, обеспечивающие доступ в автобус и безопасность перевозки детей с нарушениями опорно-двигательных функций, передвигающихся в креслах-колясках, должны отвечать требованиям Правил ЕЭК ООН № 107.

§ 17. Требования к транспортным средствам для перевозки длинномерных грузов

172. Транспортные средства для перевозки длинномерных грузов должны иметь:

специальные приспособления для надежного закрепления груза;

исправный тягач, соединяющий тягач с роспуском при движении с грузом;

предохранительный щит, установленный с задней стороны кабины.

§ 18. Требования к транспортным средствам для перевозки нефтепродуктов

173. Автоцистерны не должны устанавливаться на транспортных средствах с двигателем, работающем на газе.

174. Конструкция автоцистерны должна обеспечивать безопасность работы обслуживающего персонала. В эксплуатационной документации должны быть приведены сведения о мерах взрыво-пожаробезопасности при эксплуатации, по предупреждению и способах тушения пожара, по безопасному проведению работ внутри цистерны, регулированию и ремонту автоцистерны.

175. Оборудование и органы управления системы, предназначенные для заправки техники фильтрованным нефтепродуктом с одновременным измерением выданного объема, должны располагаться в специальном технологическом отсеке, стенки которого должны быть выполнены из негорючих материалов и иметь предел огнестойкости не менее 0,5 часов. При торцевом расположении отсека (сзади цистерны) предел огнестойкости не менее 0,5 часов обеспечивают только для стенки, расположенной со стороны цистерны. В качестве стенки может быть днище цистерны.

176. Защита от накопления статического электричества:

а) во избежание накопления статического электричества оборудование автоцистерн изготавливают из материалов, имеющих удельное объемное электрическое сопротивление не более 10^5 Ом-м.

б) защита от статического электричества транспортных средств должна соответствовать требованиям правил защиты от статического электричества

ва в производствах химической, нефтехимической и нефтеперерабатывающей промышленности.

в) металлическое и электропроводное неметаллическое оборудование, трубопроводы автоцистерны должны иметь на всем протяжении непрерывную электрическую цепь относительно болта заземления. Сопротивление отдельных участков цепи должно быть не более 10 Ом. При измерении сопротивления цепи рукава должны быть подстыкованы и находиться в развернутом виде.

г) если на автоцистерне применены антистатические рукава, то методика проверки сопротивления цепи должна соответствовать методике, установленной в технической документации на рукава конкретного типа. Сопротивление цепи в этом случае не должно быть более допустимого по технической документации на рукав конкретного типа.

д) сопротивление заземляющего устройства автоцистерны совместно с контуром заземления должно быть не более 100 Ом.

177. Топливный бак автоцистерны должен быть оборудован щитками со стороны передней и задней стенок и со стороны днища. Расстояние от топливного бака до щитков должно быть не менее 20 мм. При этом в случае утечки топлива из бака щитки не должны препятствовать проливу топлива непосредственно на землю.

178. Труба системы выпуска автомобиля должна быть вынесена в правую сторону вперед. Конструкция трубы должна обеспечивать возможность установки потребителем съемного искрогасителя.

Если расположение двигателя не позволяет произвести такое переоборудование, то допускается выносить трубу системы выпуска в правую сторону или вверх вне зоны цистерны и зоны топливной коммуникации. При этом труба не должна располагаться в непосредственной близости от топливного бака. При выводе трубы вверх ее следует оборудовать искрогасителем.

179. Автоцистерна должна иметь два порошковых огнетушителя вместимостью не менее 5 л каждый.

Прицеп-цистерна и полуприцеп-цистерна должны иметь один порошковый огнетушитель вместимостью не менее 5 л.

180. По требованию потребителя (заказчика) транспортное средство должно быть оснащено модульной установкой пожаротушения двигателя базового автомобиля, оборудованной дистанционным управлением привода запуска. Огнетушащие вещества не должны попадать в кабину водителя при работе модульной установки пожаротушения.

181. На автоцистерне должны быть предусмотрены места для размещения двух знаков «Опасный груз», знака «Ограничение скорости», мигающего фонаря красного цвета или знака аварийной остановки, кошмы, емкости для песка массой не менее 25 кг.

182. На боковых сторонах и сзади автоцистерны должна иметь надпись «YONG'IN JIXATDAN XAVFLI». Цвет надписи должен обеспечивать ее четкую видимость.

183. Автоцистерна должна быть оборудована проблесковым маячком оранжевого цвета.

184. Электропроводка, находящаяся в зоне цистерны и отсека с технологическим оборудованием, а также соприкасающаяся с ними, должна быть смонтирована в оболочке, обеспечивающей ее защиту от повреждений и попадания перевозимого нефтепродукта.

Электропроводка должна быть проложена в местах, защищенных от механических воздействий. Места подсоединения проводов должны быть закрыты.

185. Электрооборудование, устанавливаемое в отсеке технологического оборудования и органов управления этим оборудованием, должно быть взрывозащищенным, а электропроводка должна быть уложена в металлической оболочке, или должны быть предусмотрены меры по изоляции электрооборудования от контакта с технологическим оборудованием.

186. На автоцистерне, прицепе (полуприцепе) — цистерне должна быть табличка с предупреждающей надписью: «Yonilg'i bilan to'ldirish vaqtida avtosisterna yerga ulangan simga ega bo'lishi lozim».

187. Конструкция автоцистерны прицепа (полуприцепа) — цистерны должна предусматривать на случай опрокидывания защиту ее оборудования от повреждения, при котором может произойти поступление нефтепродукта или его паров в окружающую среду.

188. Каждый отсек автоцистерны, прицепа (полуприцепа) — цистерны должен быть оборудован донным клапаном с возможностью управления им снаружи цистерны.

Управление донным клапаном должно быть сдублировано устройством дистанционного закрывания из кабины водителя.

Управление донным клапаном должно иметь конструкцию, предотвращающую любое случайное открывание при ударе или непредвиденном действии. Донный клапан должен оставаться в закрытом состоянии при повреждении внешнего управления.

Во избежание потери содержимого цистерны при повреждении внешних приспособлений для загрузки и разгрузки донный клапан и место его расположения должны быть защищены от опасности быть сбитыми при внешнем воздействии или иметь конструкцию, выдерживающую это воздействие.

189. Узлы ограничителя наполнения, расположенные внутри цистерны, должны быть искробезопасными.

190. Требования к дыхательным устройствам:

а) подвижные детали дыхательных устройств должны быть изготовлены из материалов, не вызывающих образование искр при механических ударах и транспортной тряске, или должны иметь соответствующее покрытие.

б) дыхательные устройства должны быть оборудованы огневыми предохранителями или фильтрами, выполняющими функции пылеулавливателя и огневого предохранителя.

в) конструкцией дыхательного устройства должна быть обеспечена ин-

тенсивность налива (слива) нефтепродуктов в цистерны в соответствии с таблицей № 14.

Таблица № 14

Требования к конструкции дыхательного устройства

Диаметр условного прохода D_v , мм	40	50	65	80	100	125
Пропускная способность при P_0 , м ³ /ч, не менее	30	60	120	180	240	300

г) дыхательные устройства, в конструкции которых предусмотрена возможность перенастройки их в процессе эксплуатации, должны иметь приспособление для стопорения регулирующих элементов, которые после настройки должны быть опломбированы. Пломбы не должны препятствовать работе дыхательного устройства.

д) наличие на входе и выходе дыхательных устройств запорных элементов, частично или полностью перекрывающих проходные сечения при работе, не допускается.

е) дыхательные устройства должны быть расположены в местах, доступных для их осмотра.

191. Конструкцией узла уплотнения должна быть обеспечена герметичность крышек при избыточном давлении, при котором цистерну испытывают на прочность.

192. Масса съемной крышки люка-лаза не должна быть более 30 кг, люка со специальным оборудованием, используемого также в качестве лаза, — не более 70 кг.

193. Конструкция транспортных средств должна соответствовать требованиям параграфа 11 главы 2 настоящего Приложения.

194. Дополнительные требования к транспортным средствам, предназначенным для заправки топливом воздушных судов (авиатопливозаправщикам):

а) габаритные размеры авиатопливозаправщиков не должны превышать: по высоте — 4 м;

по ширине — 3,5 м.

б) радиус поворота авиатопливозаправщиков не должен превышать 15 м.

в) самая низкая точка конструкции авиатопливозаправщика (с заполненной цистерной) должна находиться на расстоянии не менее 0,2 м над опорной поверхностью.

г) высота расположения центра масс полностью загруженного авиатопливозаправщиков не должна превышать 95 процентов колеи базового транспортного средства.

д) авиатопливозаправщики должны оснащаться дизельными двигателями с защитой от попадания авиатоплива и противоводокристаллизационных жидкостей — присадок на узлы и агрегаты двигателей.

е) расположение системы забора воздуха в двигатель должно исключать возможность попадания в нее пожароопасных концентраций паров авиатоплива из дыхательных клапанов цистерн, а также авиатоплива и противоводокристаллизационных жидкостей — присадок при их проливах и утечках в процессе заправки воздушного судна или в случае повреждения раздаточных рукавов и других узлов технологического оборудования.

ж) выпускная труба авиатопливозаправщика должна быть вынесена в правую сторону вперед. Конструкция выпускной трубы должна обеспечивать возможность установки съемного искрогасителя. Допускается выносить выпускную трубу в правую сторону или вверх за кабину вне зоны цистерны и зоны топливных коммуникаций. Выпускная труба не должна располагаться в непосредственной близости от топливного бака.

з) расстояние между кабиной водителя авиатопливозаправщика и передней стенкой технологического отсека (при его расположении между цистерной и кабиной) должно быть не менее 150 мм.

и) наличие электроприкуривателей и пепельниц в кабине авиатопливозаправщика не допускается.

к) прохождение топливных трубопроводов, шлангов пневматических и гидравлических систем над или рядом с источниками тепла не допускается. В случае невозможности выполнения данного требования между трубопроводом (шлангом) и источником тепла следует установить теплозащитный экран.

л) для цистерны с эллиптическим и чемоданообразным поперечным сечением радиусы кривизны боковых поверхностей стенок не должны превышать 3500 мм, а радиусы кривизны поверхности стенок сверху и снизу — 5500 мм. Прямоугольная форма поперечного сечения цистерны не допускается.

м) расстояние между двумя соседними усиливающими элементами внутри цистерны (перегородки или волнорезы) должно быть не более 1750 мм; вместимость отсека между соседними внутренними усиливающими элементами должна быть не более 7500 куб. дм.

н) закрытая площадь перегородок (волнорезов) должна составлять не менее 70% поперечного сечения цистерны по месту их установки. Конструкция перегородок (волнорезов) не должна препятствовать наполнению (опорожнению) цистерны, а также возможности зачистки ее внутренней поверхности при техническом обслуживании. С этой целью в каждой перегородке (сверху и снизу) должны быть предусмотрены отверстия для перемещения авиатоплива, а также технологический лаз размером не менее 600 мм, форма которого должна обеспечивать свободное и безопасное перемещение персонала в рабочей одежде из отсека в отсек. Цистерна должна быть оборудована лестницей или скобами для спуска в нее при проведении операций технического обслуживания и зачистки внутренней поверхности. Допустимая нагрузка на ступени лестницы или скобы должна быть не менее 120 кгс.

о) цистерна и устройства ее крепления на транспортном средстве при

ее заполнении авиатопливом до номинального уровня должны выдерживать нагрузки, равные:

удвоенной массе цистерны и авиатоплива — в направлении движения;
общей массе цистерны и авиатоплива — в направлении, перпендикулярном к направлению движения;

удвоенной массе цистерны и авиатоплива — в вертикальном направлении сверху вниз;

общей массе цистерны и авиатоплива — в вертикальном направлении снизу вверх.

п) для обеспечения защиты от повреждений, вызываемых ударами сбоя или при опрокидывании, цистерны с радиусом кривизны боковых стенок более 2,0 м, а также чемоданообразного сечения должны иметь дополнительную защиту на боковых поверхностях цистерны шириной не менее 30% высоты поперечного сечения цистерны.

р) полная вместимость цистерны должна предусматривать возможность увеличения объема авиатоплива за счет температурного расширения не менее 2% ее номинальной вместимости.

с) Требования к люкам:

в зависимости от вместимости цистерн должно быть предусмотрено:
для цистерн номинальной вместимостью не более 15000 дм³ — не менее одного люка;

для цистерн номинальной вместимостью не более 40000 дм³ — не менее двух люков;

для цистерн номинальной вместимостью свыше 40000 дм³ — не менее трех люков.

Диаметр люка должен быть не менее 600 мм.

Один из люков (смотровой) должен быть оснащен откидной крышкой меньшего диаметра с устройством, обеспечивающим ее открытие без применения инструмента.

Должна быть обеспечена герметичность крышек люков.

Оборудование, размещенное на крышках люков, должно быть защищено на случай опрокидывания цистерны.

т) конструкция цистерны должна обеспечивать полный слив авиатоплива самотеком через дренажное устройство.

у) цистерна должна выдерживать внутреннее давление, равное давлению наполнения (опорожнения), на которое отрегулировано дыхательное устройство, но не менее 0,015 МПа. Пропускная способность дыхательного устройства должна соответствовать максимально допустимой скорости налива (слива).

ф) конструкция дыхательного устройства должна обеспечивать герметичность цистерны и исключать возможность истечения авиатоплива из нее при опрокидывании.

х) цистерна должна оснащаться аварийным устройством вентиляции с ограничением внутреннего избыточного давления до 0,036 МПа.

ц) цистерна должна иметь указатель (индикатор) уровня авиатоплива,

обеспечивающий визуальный контроль ее наполнения или опорожнения. Расположение указателя уровня авиатоплива должно быть удобным для обзора оператором.

ч) цистерна должна быть оборудована донным клапаном для ее наполнения сторонним насосом нижним наливом и устройством ограничения наполнения цистерны.

ш) выдача авиатоплива из цистерны должна производиться через сливной донный клапан, расположение которого должно обеспечивать минимальный невыбираемый насосом остаток авиатоплива.

§ 19. Требования к транспортным средствам, предназначенным для перевозки пищевых жидкостей

195. Цистерна может быть с одним или несколькими отсеками. Каждый отсек должен иметь, по крайней мере, один люк и одно сливное отверстие. При наличии нескольких отсеков они должны отделяться один от другого вертикальными неизолированными перегородками.

196. Соответствие цистерн, работающих под давлением, требованиям безопасности должно быть подтверждено документом, выдаваемым ГИ «Са-ноатгеоконтехназорат».

197. Электрические провода, относящиеся собственно к цистернам, и места их соединения должны быть защищены от механических повреждений.

198. Конструкция цистерн должна обеспечивать удобную безопасную санитарную обработку внутренних и наружных поверхностей без пребывания людей внутри цистерн.

199. Цистерны должны быть оборудованы площадками обслуживания люков, стационарными или откидными поручнями в зоне обслуживания, иметь лестницы или подножки для подъема на площадки обслуживания. Опорная поверхность площадок обслуживания, подножек должна исключать скольжение. Поручни от уровня площадки должны быть на высоте 800 — 1000 мм. Высота борта площадки — не менее 25 мм.

200. Усилие на вентилях и рукоятках зажима крышки люка и крышек надлюковых отсеков должно быть не более 98 Н, усилие для их открытия — не более 147 Н.

201. На воздуховодах цистерн, заполняемых с помощью вакуума, должны быть предохранительный и обратный клапаны.

202. Питание цепей управления средств автоматизации цистерны должно осуществляться от аккумулятора транспортного средства.

203. При заполнении или опорожнении цистерны пищевыми жидкостями должны применяться устройства, предотвращающие накопление электростатических зарядов.

Цистерны для перевозки спиртосодержащих жидкостей должны быть оснащены устройством для предотвращения накопления электростатических зарядов при транспортировании.

204. Материалы (полимерные, синтетические, стали, сплавы и другие), предназначенные для использования в контакте с пищевыми продуктами и средами, не должны отдавать в контактирующие с ними модельные растворы и воздушную среду вещества в количествах, вредных для здоровья человека, превышающих допустимые количества миграции либо предельно допустимые концентрации в водной и воздушной среде, а также создавать соединения, способные вызвать канцерогенный, мутагенный и другие отдаленные эффекты. Данные материалы подлежат соответствующей гигиенической оценке при проведении санитарно-химических исследований.

**§ 20. Требования к транспортным средствам,
предназначенным для перевозки сжиженных нефтяных
газов (СНГ) на давление до 1,8 МПа**

205. Соответствие сосудов автоцистерн требованиям безопасности должно быть подтверждено документом, выдаваемым ГИ «Саноатгеоконтехназорат».

206. Все органы управления автоцистерн должны быть доступны для ручного управления и удобны для работы в процессе эксплуатации. Все вентили должны легко открываться и закрываться (усилием одной руки) за маховик, обеспечивая полную герметичность. При этом момент, прилагаемый к ним, не должен превышать 4,9 Н/м.

207. Органы управления должны исключать возможность самопроизвольного включения управления под действием транспортной тряски и должны иметь четкие поясняющие надписи.

208. На штуцера при транспортировании и хранении газа должны быть установлены заглушки.

209. Запорная арматура должна быть закрыта защитными кожухами, обеспечивающими возможность пломбирования их на время транспортирования и хранения газа в автоцистернах.

210. На каждом сосуде должно быть установлено не менее двух предохранительных клапанов для предотвращения повышения давления в сосуде более установленной нормы.

211. Трубопроводы слива и налива должны иметь устройства для сброса давления из рукавов перед их отсоединением в продувочную свечу.

Каждый сосуд должен иметь не менее двух устройств.

212. Для предотвращения самопроизвольного перемещения автоцистерн при стоянке в конструкции автоцистерн должны быть предусмотрены противооткатные упоры под колеса, а также фиксаторы рабочего положения опорных устройств.

213. Для предотвращения падения передней части автоцистерн при несрабатывании седельно-сцепного устройства тягача в момент начала движения, на передней опоре автоцистерн должна быть установлена предохранительная цепь или трос.

214. Обеспечение электробезопасности:

а) все оборудование автоцистерн должно быть заземлено.

б) штуцеры резино-тканевых рукавов должны быть соединены между собой припаянной металлической перемычкой, обеспечивающей замкнутость электрической цепи.

в) каждая автоцистерна должна иметь электропроводно соединенные с сосудом заземляющую цепочку с длиной, обеспечивающей при ненагруженной автоцистерне соприкосновение с землей отрезка не менее 200 мм, и заземляющий трос со штырем-струбциной на конце для заглубления в землю или подсоединения к заземляющему контуру.

215. Конструкция автоцистерн должна соответствовать требованиям параграфа 11 главы 2 настоящего приложения.

216. Огнетушители должны устанавливаться вне кабины водителя, замки кронштейнов должны обеспечивать надежное крепление огнетушителей и быстрое снятие их в случае необходимости.

217. В целях предупреждения нагрева газа в автоцистернах свыше расчетной температуры под действием солнечной радиации наружная поверхность сосуда должна окрашиваться эмалью серебристого цвета.

218. 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.

219. Над отличительными полосами должны быть нанесены надписи черного цвета «PROPAN — YONG'IN JIXANDAN XAFLI».

На заднем днище сосуда должна быть нанесена надпись «YONG'IN JIXATDAN XAFLI».

§ 21. Требования к транспортным средствам оперативно-служебным для перевозки лиц, находящихся под стражей

220. Требования Правил ЕЭК ООН № 36, 52 и 107 к рабочему салону не применяются.

221. Рабочий салон транспортных средств категорий M_2 и M_3 должен иметь аварийные выходы через аварийно — вентиляционный люк в помещении конвоя и аварийный люк в общей камере (при количестве посадочных мест 6 и более):

а) проем люка должен быть не менее 470 x 500 мм;

б) место установки аварийного люка — не более 500 мм от двери камеры;

в) аварийный люк должен выдерживать, с сохранением работоспособности, статическое усилие, направленное вертикально вверх, не менее 5000 Н в течение 5 минут;

г) аварийно-вентиляционный люк должен открываться изнутри и снаружи;

д) аварийный люк должен открываться только снаружи;

е) при открывании люки должны откидываться наружу на петлях;

ж) на наружной и внутренней поверхностях аварийно — вентиляцион-

ного люка и наружной поверхности аварийного люка должны быть нанесены символы и надписи, поясняющие порядок открывания. Открывание люков должно осуществляться без применения инструмента;

з) должно быть предусмотрено пломбирование аварийных люков.

222. Выхлопная труба системы выпуска отработавших газов транспортных средств категорий M_2 и M_3 на базе транспортных средств категории N или шасси должна быть выведена за обрез кузова (с любой стороны) на 40 — 50 мм.

223. Транспортные средства должны комплектоваться:

огнетушителями — один в зоне, достигаемой с рабочего места водителя, емкостью не менее 2 л, другой (другие) — в помещении конвоя, суммарной емкостью не менее 5 л;

аптечками медицинской помощи — 2 шт.;

противооткатными упорами;

знаком аварийной остановки.

§ 21. Требования к транспортным средствам, оснащенным подъемниками с рабочими платформами

224. Подъемники должны быть оборудованы следующими устройствами безопасности:

а) устройством против перегрузки подъемника;

б) следящей системой ориентации люльки в вертикальном положении;

в) ограничителем зоны обслуживания при необходимости ограничения по прочности или устойчивости;

г) системой блокировки подъема и поворота стрелы при невыставленном на опорах подъемнике;

д) устройством блокировки опор при рабочем положении стрелы;

е) системой аварийного опускания люльки при отказе гидросистемы или двигателя автомобиля;

ж) устройством, предохраняющим выносные опоры подъемника от самопроизвольного выдвижения во время движения подъемника;

з) указателем угла наклона подъемника;

и) системой аварийной остановки двигателя и кнопкой звукового сигнала с управлением с каждого пульта;

к) анемометром (для подъемников с высотой подъема 36 м).

225. Гидрооборудование подъемников должно соответствовать требованиям параграфа 1 главы 3 и должно обеспечивать автоматическую остановку и фиксацию механизмов при обрыве трубопроводов или внезапной потере давления.

226. Выступающие за габарит по длине базового автомобиля части подъемника (передняя и задняя части стрелы, люлька и др.) должны иметь световые приборы и предохранительную окраску в соответствии с параграфом 9 главы 2 и Правилами дорожного движения.

227. Люльки подъемников должны иметь перила высотой 1000 мм.

Верхняя поверхность перил должна быть удобна для обхвата рукой и облицована малотеплопроводным материалом. По периметру перил на настиле должна быть сплошная обшивка высотой не менее 100 мм. Между обшивкой и перилами на высоте 500 мм от настила должна быть дополнительная ограждающая планка по всему периметру ограждения. Проем для входа в люльку должен быть защищен съёмным ограждением или запирающейся дверью.

228. Уровень звукового давления на рабочем месте у пульта не должен превышать значений, указанных в параграфе 2 главы 3 настоящего приложения.

229. На нижнем колене подъемника должна быть указана грузоподъемность люльки в кг.

§ 22. Требования к транспортным средствам — фургонам для перевозки пищевых продуктов

230. Кузов-фургон должен быть водопыленепроницаемым.

231. Конструкция кузова-фургона и материалы, используемые для его изготовления, должны обеспечивать возможность легкой и безопасной санитарной обработки.

232. Кузов-фургон должен быть оборудован ступеньками и поручнями для обеспечения безопасного подъема обслуживающего персонала внутрь кузова-фургона. Опорная поверхность ступенек должна исключать скольжение.

233. Материалы (полимерные, синтетические, стали, сплавы и другие), предназначенные для использования в контакте с пищевыми продуктами и средами, не должны отдавать в контактирующую с ними воздушную среду вещества в количествах, вредных для здоровья человека, превышающих допустимые количества миграции либо предельно допустимые концентрации воздушной среде, а также создавать соединения, способные вызвать канцерогенный, мутагенный и другие отдаленные эффекты. Данные материалы подлежат соответствующей гигиенической оценке при проведении санитарно-химических исследований.

§ 23. Требования к транспортным средствам для отдыха (караваны)

234. Если караван неподвижен и опирается на выдвинутые до опорной поверхности угловые опоры, то действующая вверх сила реакции опоры 1500 Н, приложенная к любому углу каравана, не должна вызывать деформацию каравана, при которой могут возникнуть затруднения при открывании любых дверей или окон.

235. Каждый караван должен быть оборудован четырьмя опорами, по одной в каждом углу. Они должны быть убирающимися, регулируемым по высоте, и каждая опора в выдвинутом состоянии должна выдерживать

нагрузку, составляющую не менее 25% технически допустимой общей массы каравана. Караван должен быть укомплектован регулировочным инструментом.

236. Четыре внешних поручня для перемещения каравана должны быть установлены на внешней стороне кузова, по одному с каждой стороны, спереди и сзади. Свободное пространство для руки должно быть не менее 30 x 120 мм. Каждый установленный поручень должен выдерживать усилие 600 Н, приложенное к поручню перпендикулярно к осям крепежных винтов или мест крепления, и усилие 1000 Н, приложенное к поручню параллельно осям винтов или мест крепления.

237. Если вход в караван имеет стационарную ступеньку, то установленная и закрепленная в рабочем положении ступенька после приложения нагрузки 2000 Н к поверхности 100 x 150 мм (вне зависимости от зоны приложения) не должна иметь остаточной деформации.

238. Дверные проемы должны иметь минимальную высоту 1650 мм и минимальную ширину 500 мм, кроме складывающихся караванов, для которых минимальная высота должна быть 1360 мм.

239. Все двери (включая сдвижные), как внутренние, так и наружные, должны быть оснащены фиксирующим или запорным устройством, удерживающим их закрытыми, когда они подвержены всем усилиям, вызванным движением каравана. Боковые одностворчатые двери каравана следует навешивать на переднюю сторону дверного проема.

240. Если навешиваемые двустворчатые двери установлены на боковой стороне каравана, то передняя створка должна перекрывать заднюю створку, имеющую запирающую задвижку.

241. Если караван имеет только одну входную дверь, то она должна быть установлена на задней стенке каравана или на боковой стороне, противоположной центру проезжей части (в зависимости от страны продажи) при буксировании каравана. Если караван имеет несколько входных дверей, то не менее одной двери должно быть установлено в одной из позиций, определенных выше.

242. Входная дверь, находящаяся со стороны центра проезжей части (в зависимости от страны продажи) при буксировании каравана, должна быть оснащена блокируемым замком.

243. Крепления потолочного люка не должны ослабляться во время движения каравана. Изнутри проема люка должна быть установлена противомоскитная сетка.

244. Отверстия в полу, например для вентиляции, должны быть защищены от попадания воды, разбрызгиваемой снизу при движении каравана.

245. Запасные двери должны открываться наружу, обеспечивая свободный от препятствий дверной проем размерами по пункту 236. Дверные замки внутренних и наружных дверей должны иметь возможность открывания с обеих сторон дверей. Фалевые ручки должны открывать внутренние и входные двери при нажатии их вниз. Если внутренняя дверь оснащена за-

пирающим механизмом, то с другой стороны должна быть установлена аварийная разблокирующая система.

246. Аварийные окна и панели должны открываться наружу или сдвигаться горизонтально, обеспечивая полностью открытый проем, свободный от препятствий, площадью не менее 0,25 м² и минимальным размером любой стороны 450 мм. Нижняя кромка должна располагаться на высоте не более 950 мм от уровня пола. Если аварийные окна или панели навешены на верхних петлях, то они должны открываться на угол не менее 70° и оставаться полностью открытыми до их закрытия вручную. Пути эвакуации могут проходить только через окна, горизонтально поворачивающиеся относительно верхней кромки.

247. Любая рабочая поверхность, которая открывается по направлению к дверному проходу, не должна преграждать его, оставляя свободным проем.

248. Отопительное или кухонное оборудование не должно быть установлено около дверей или перед аварийными выходами.

249. В караване должен быть установлен огнетушитель

§ 24. Требования к авторефрижераторам.

250. Холодильная система авторефрижераторов должна заправляться, озонобезопасными веществами с нулевым или низким потенциалом глобального потепления.

Глава 2. Требования к совокупности типов транспортных средств

§ 1. Требования к машинам строительным, дорожным и землеройным

251. Машины должны быть окрашены в контрастный цвет по сравнению с фоном окружающей среды. Цвет окраски машины определяет изготовитель машин.

252. Элементы конструкции машин, которые могут представлять опасность при работе, обслуживании или транспортировании, должны иметь сигнальную окраску. Сигнальные цвета и знаки безопасности должны соответствовать параграфу 9 главы 2 настоящего приложения.

253. На машинах, работа которых без принятия специальных мер безопасности может привести к возникновению аварийной ситуации или представлять опасность для работающих, должны быть нанесены необходимые предупредительные надписи.

254. Машины должны быть снабжены устройствами безопасности и блокировки, предохраняющими их от перегрузок и исключаящими несовместимое одновременное движение механизмов. В качестве таких устройств могут быть использованы муфты предельного момента, конечные выключатели, ограничители грузоподъемности и т. п.

255. Конструкция машин должна исключать самопроизвольное ослабление или разъединение креплений сборочных единиц и деталей, а также исключать перемещение подвижных частей за пределы, предусмотренные конструкцией, если это может повлечь за собой создание опасной ситуации.

Конструкция противовесов машин должна исключать возможность их смещения и падения.

256. Сборочные единицы и детали машин, которые могут самопроизвольно перемещаться при погрузке, транспортировании и выгрузке, должны иметь средства фиксации или быть легкоъемными.

257. Каждая машина должна быть укомплектована эксплуатационной документацией, содержащей требования (правила), предотвращающие возникновение опасных ситуаций при транспортировании, монтаже (демонтаже) и эксплуатации.

§ 2. Требования к силовым установкам, рабочим органам, пневмо- и гидроприводам

258. Запуск двигателя должен осуществляться непосредственно с рабочего места и кабины оператора. Допускается осуществление запуска вне кабины при наличии устройств, выключающих трансмиссию и исключающих обратный ход вращаемых элементов.

Машины должны быть оборудованы устройством, исключающим запуск двигателя при включенной передаче.

259. Двигатели должны быть оборудованы устройством для экстренной остановки при аварийной ситуации.

260. Доступ посторонних лиц к силовым агрегатам машин должен быть защищен одним из следующих устройств:

устройством, которое может быть открыто только с помощью инструмента или ключа;

устройством отпирания изнутри кабины оператора.

261. Выпускная система двигателя должна обеспечивать гашение искр до выхода отработавших газов в атмосферу.

Струя отработавших газов не должна быть направлена на оператора или горючие материалы. В местах соединений выпускной системы прорыв газов и искр не допускается.

262. В приводах рабочих органов должно быть предусмотрено устройство, позволяющее отключать рабочие органы от двигателя. Конструкция устройства должна исключать возможность самопроизвольного включения и выключения.

263. В машинах, при работе которых возникает опасность выброса обрабатываемого материала, рабочие органы или рабочая зона должны быть закрыты специальными защитными устройствами (кожухами).

264. Гидроприводы и другие гидравлические устройства машин долж-

ны соответствовать требованиям параграфа 1 главы 3 настоящего приложения.

265. Детали и сборочные единицы пневмо- и гидросистем следует располагать в местах, исключающих возможность их механического повреждения, или ограждать в необходимых случаях специальными защитными устройствами.

266. Конструкция пневмо- и гидросистем и рабочих органов должна обеспечивать безопасность обслуживающего персонала в случае их повреждения.

§ 3. Требования к органам управления

267. Расстояние от рукояток рычагов управления (во всех положениях) до элементов рабочего места и между рукоятками рычагов, приводимых в движение кистью, должно быть не менее 50 мм; для приводимых в движение пальцами — не менее 25 мм.

Минимальная длина свободной части рычага вместе с рукояткой в любом положении должна быть не менее 50 мм, если он приводится в движение пальцами, и не менее 100 мм, если он приводится в движение кистью.

268. Размеры, форма и угол наклона опорной поверхности педали должны обеспечивать устойчивое положение ноги оператора. Угол разворота от продольной оси сиденья опорных площадок педалей, приводимых в действие стопой ноги, не должен превышать 15°. Педаль должна иметь поверхность, которая препятствует скольжению и легко очищается.

Ширина педали должна быть, мм, не менее:

40, если усилие нажатия на педаль не более 60 Н;

60, если усилие нажатия на педаль более 60 Н.

Просвет между расположенными рядом педалями должен быть, мм, не менее:

20, если усилие нажатия на педаль не более 60 Н;

50, если усилие нажатия на педаль более 60 Н.

269. Усилия на органах управления должны быть:

на органах управления рабочим оборудованием, используемым в каждом рабочем цикле, не более: 60 Н — для рычагов, маховиков управления и штурвалов, 120 Н — для педалей;

на органах управления, используемых не более пяти раз в смену, не более 200 Н для рычагов, маховиков управления и штурвалов, 300 Н — для педалей;

на маховиках ручного привода арматуры трубопроводов в момент записывания запорного органа (или страгивания при открытии) — не более 450 Н.

270. Органы управления должны возвращаться в нейтральное положение сразу после прекращения оператором воздействия на них, если только управление машиной или ее рабочим оборудованием не требует иного.

271. Органы управления, воздействие на которые одновременно или не

в установленной последовательности может приводить к аварийной ситуации или повреждению машины, должны взаимно блокироваться.

Блокировка не должна распространяться на органы управления, служащие для остановки машины или любого элемента оборудования.

272. Конструкция органов управления должна исключать их самопроизвольное включение.

273. Элементы органов управления, с которыми соприкасаются руки оператора или обслуживающего персонала, следует изготавливать из материала с теплопроводностью не более 0,2 Вт/(м К), или они должны иметь покрытие из такого материала толщиной не менее 0,5 мм.

§ 4. Требования к рабочему месту оператора, кабинету и его оборудованию

274. Постоянное рабочее место оператора самоходных машин должно быть оборудовано сиденьем со спинкой.

275. Сиденье должно иметь размеры, мм, не менее:

400 — ширина;

380 — глубина;

350 — высота передней кромки подушки сиденья от пола.

276. Покрывтия подушек сидений следует изготавливать из умягченного воздухопроницаемого нетоксичного материала.

277. Конструкция сиденья должна обеспечивать регулировку в продольном и вертикальном направлениях, а также изменение угла наклона спинки.

278. Для машин с реверсивным постом управления должен обеспечиваться поворот сиденья на 180° с фиксацией его в рабочих положениях.

279. С рабочего места оператора должна быть обеспечена возможность наблюдения рабочего оборудования в его основных технологических и транспортных положениях, а также рабочей зоны машины.

При невозможности обеспечения визуального контроля за органами рабочего оборудования они должны быть оборудованы маркерами или указателями положения, просматриваемыми с рабочего места оператора.

280. Панель контрольных приборов следует располагать в месте, удобном для наблюдения с рабочего места оператора.

При отсутствии кабины панель контрольных приборов должна закрываться съемным (откидным) щитком, снабженным запорным устройством, препятствующим доступ к ним посторонних лиц на неохраняемой стоянке.

281. Пол в передней части рабочей площадки (кабины), если на машине не предусмотрены педали управления, должен иметь наклонные упоры или опорные площадки для ног под углом 25° — 40°. Размеры их должны обеспечивать устойчивое положение ноги оператора.

282. Двери кабин машин должны иметь замки, запирающиеся на ключ, и фиксатор для удержания их в крайнем открытом положении. Допускается устанавливать замок на одной двери при наличии на другой двери внутреннего запора.

283. Аварийные люки (при их наличии) должны иметь внутренние запоры и открываться без помощи инструмента.

284. Кабины должны иметь световые проемы не менее чем с трех сторон. Для остекления кабины должно применяться стекло соответствующее Правилам ЕЭК ООН № 43.

285. Открывающиеся окна должны фиксироваться в нужном положении.

286. Во время работы открытые окна и двери не должны выступать за габариты машины.

287. У переднего стекла кабин должен быть солнцезащитный щиток и стеклоочиститель с автономным приводом.

Видимость через переднее стекло должна быть обеспечена во всем диапазоне рабочих температур.

288. Кабины машин должны быть оборудованы зеркалом заднего вида.

289. Кабины машин должны быть оборудованы плафонами внутреннего освещения с автономным включением.

Освещенность на уровне пульта управления и панели приборов от внутреннего освещения кабины должна быть не менее 5 лк.

290. Самоходные машины должны иметь место для аптечки первой медицинской помощи.

Снятие и извлечение аптечки должно осуществляться без применения инструмента.

При наличии кабины место для аптечки должно быть размещено внутри кабины.

§ 5. Требования к параметрам микроклимата в кабинах машин

291. В кабине оператора при ее закрытых дверях должен быть обеспечен необходимый воздухообмен, для чего могут быть использованы приточный вентилятор или кондиционер, открывающиеся окна и открывающиеся люки, в том числе предназначенные для аварийного выхода. При использовании открывающихся окон и люков они должны фиксироваться в нужном положении.

§ 6. Требования к электрооборудованию, освещению и сигнализации

292. Электропроводка в местах перехода через острые углы и кромки деталей, а также шарнирные соединения должны иметь дополнительную изоляцию от механических повреждений.

293. Монтаж и крепление электропроводки должны исключать возможность повреждения ее изоляции.

294. Система электрооборудования должна иметь устройство для отключения аккумуляторной батареи.

295. При использовании машины в технологическом режиме установленные на ней внешние световые приборы должны обеспечивать освещенность рабочих органов и рабочей зоны на расстоянии 20 м.

296. Самоходные колесные машины, передвигающиеся по дорогам общего пользования со скоростью 20 км/ч и более и имеющие ширину более 2,55 м, а также машины, предназначенные для выполнения работ на проезжей части автодорог, должны быть оборудованы специальными световыми сигналами (проблесковыми маячками) желтого или оранжевого цвета.

Количество и расположение проблесковых маячков должны обеспечивать их видимость на угол 360° в горизонтальной плоскости, проходящей через центр источника излучения света.

297. На самоходных машинах должна быть установлена звуковая сигнализация, включаемая с рабочего места оператора.

§ 7. Пожарная безопасность

298. Элементы шумо- и теплоизоляции, внутреннюю обивку и пол кабины должны быть изготовлены из огнестойкого материала, который имеет линейную скорость распространения фронта пламени не более 250 мм/мин.

299. На самоходных машинах в легкодоступном месте должно быть предусмотрено устройство для крепления огнетушителя, конструкция которого должна обеспечивать снятие его без применения инструмента.

§ 8. Требования к охране труда и эргономике

300. Органы управления, воздействие на которые одновременно или не в установленной очередности может приводить к аварийной ситуации или повреждению оборудования, должны взаимно блокироваться.

Блокировка не должна распространяться на органы управления, служащие для остановки оборудования или любого его элемента.

301. Конструкция органа управления должна исключать возможность его перемещения из установленного положения вследствие вибрации машины.

302. Органы управления элементами конструкций прерывного действия после прекращения воздействия на них должны вернуться в нейтральное положение в течение не более 1 с. Если резкая остановка может привести к аварийной ситуации или повреждению машины, то это значение может быть повышено до 2 с.

303. Органы управления и контрольно-сигнальные устройства специализированных кузовов должны располагаться отдельно от органов управления и контрольно-сигнальных устройств для управления непосредственно автомобилем.

304. Аварийные органы управления должны быть без зрительного контроля различимыми от других органов управления.

305. Для обозначения режимов работы механизмов, которые могут

создавать опасность для находящихся вблизи людей, должны применяться предупреждающие или аварийные световые и (или) акустические сигналы.

306. Приборы освещения должны быть расположены так, чтобы они даже при наиболее неблагоприятных условиях не ослепляли оператора оборудования, причем отраженный свет не должен препятствовать наблюдению за работой оборудования с рабочего места оператора.

307. Ограждение в любой точке должно выдерживать сосредоточенное усилие 1000 Н, направленное к источнику опасности. Безопасное расстояние от источника опасности, даже при упругой деформации ограждения, должно быть соблюдено. Усилие такой же величины, но противоположного направления не должно вызывать пластической деформации ограждения.

308. Если требуется привод механизмов при движении автомобиля, то органы управления должны быть расположены в кабине водителя, причем они должны быть вне зоны действия, связанной с управлением непосредственно автомобилем.

309. Если привод механизмов осуществляется на неподвижном автомобиле, то пост управления должен быть расположен так, чтобы оператор видел всю рабочую площадку.

310. Шумовые характеристики на посту управления должны соответствовать требованиям параграфа 2 главы 3 настоящего приложения.

311. Гидравлический привод должен иметь масляный бак (бак гидравлической жидкости), оснащенный запорочным отверстием с фильтром, клапаном, выравнивающим давление воздуха, указателем уровня, магнитным фильтром.

312. Баки, в которых при работе может возникать избыточное давление, превышающее 0,07 МПа, должны оснащаться предохранительным клапаном, а также устройством, исключающим возможность открывания запорочного или очистительного отверстий бака при наличии в нем избыточного давления. Давление в баке должно быть указано вблизи запорочного отверстия.

313. Предохранительные клапаны и выходные патрубки пневмосистемы должны быть расположены так, чтобы выходящий из них воздух ни прямо, ни отраженно не был направлен на оператора. Предохранительные устройства не должны замерзать при низкой температуре. Допускается применение только автоматического размораживающего устройства.

314. Воздушные баллоны и узлы пневмосистемы должны удовлетворять требованиям, предъявляемым к сосудам, работающим под давлением.

315. Использование пневмосистемы тормозов автомобиля для привода вспомогательного оборудования допускается только в том случае, если обеспечено, чтобы при любом режиме работы вспомогательного оборудования сохранялось такое давление и количество воздуха в пневмосистеме тормозов, которое достаточно для торможения автомобиля с эффективностью аварийного торможения.

316. Гидроцилиндры одностороннего действия, в которых перемещение вверх осуществляется за счет давления в системе, а перемещение вниз —

под действием массы поднятого элемента, должны иметь регулировочный клапан, который при любом режиме обеспечивает скорость опускания любой точки поднятого элемента, не превышающую 0,3 м/с.

Для предотвращения критических случаев должен устанавливаться автоматический клапан, препятствующий самопроизвольному вытеканию жидкости из гидроцилиндра.

317. Гидроцилиндры двустороннего действия должны применяться в случае, если фиксация положения обеспечивается в обоих направлениях.

318. У пневматического оборудования необходимо применять только механическую фиксацию положения.

§ 9. Требования к цветам сигнальным, знакам безопасности и разметке сигнальной

319. Сигнальные цвета, знаки безопасности и сигнальная разметка применяется для обеспечения однозначного понимания определенных требований, касающихся безопасности, сохранения жизни и здоровья людей, снижения материального ущерба, без применения слов или с их минимальным количеством.

320. Для предотвращения опасных ситуаций необходимо:

обозначать виды опасности, опасные места и возможные опасные ситуации сигнальными цветами, знаками безопасности и сигнальной разметкой;

обозначать с помощью знаков безопасности места размещения средств личной безопасности и средств, способствующих сокращению возможного материального ущерба в случаях возникновения пожара, аварий или других чрезвычайных ситуаций.

321. Окрашивание узлов и элементов оборудования, машин, механизмов и т. п. лакокрасочными материалами сигнальных цветов и нанесение на них сигнальной разметки должен проводить их изготовитель.

Размещение (установку) знаков безопасности на оборудовании, машинах, механизмах должен проводить изготовитель.

322. Необходимо применять следующие сигнальные цвета: красный, желтый, зеленый, синий. Для усиления зрительного восприятия цветографических изображений знаков безопасности и сигнальной разметки сигнальные цвета следует применять в сочетании с контрастными цветами — белым или черным. Контрастные цвета необходимо использовать для выполнения графических символов и поясняющих надписей.

§ 10. Требования к цветографическим схемам, опознавательным знакам, надписям, специальным световым и звуковым сигналам транспортных средств оперативных служб

323. Требования настоящего пункта распространяются на транспортные средства оперативных служб:

скорой медицинской помощи;
пожарной охраны;
аварийно-спасательных.

В части требований к специальным световым (проблесковым маячкам синего цвета) и звуковым сигналам требования настоящего пункта также распространяются на транспортные средства министерств, ведомств и организаций по перечню, утверждаемому Кабинетом Министров Республики Узбекистан, на которые, при отсутствии цветографических схем, могут устанавливаться специальные световые и звуковые сигналы.

324. На наружных поверхностях транспортных средств оперативных служб надписи и рисунки рекламного содержания не допускаются.

325. Не допускается использование цветографических схем, специальных световых и звуковых сигналов на транспортных средствах, не относящихся к оперативным службам.

326. Состав цветографических схем:

а) цветографические схемы наружных поверхностей транспортных средств оперативных служб состоят из следующих элементов:

основного цвета наружных поверхностей транспортного средства;
декоративных полос;
информационных надписей;
опознавательных знаков.

б) на правую и левую стороны транспортных средств наносят одинаковые по виду, цвету, размеру и размещению цветографические схемы.

327. Цвета основных покрытий и декоративных полос:

а) основные цвета покрытий наружных поверхностей транспортных средств оперативных служб должны соответствовать указанным в таблице № 16;

б) цветовые сочетания основных покрытий и декоративных полос могут быть любыми из приведенных в таблице для оперативной службы конкретного вида, но должны быть одинаковы для всех наружных элементов одного транспортного средства;

в) ширина декоративных полос, нанесенных на боковые поверхности транспортных средств категорий M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , должна быть от 150 до 230 мм. Ширину декоративных полос, наносимых на боковые поверхности транспортных средств категорий M_1 и N_1 , определяется с учетом конфигурации указанных поверхностей;

Таблица № 16

Требования к основным цветам покрытий наружных поверхностей транспортных средств оперативных служб

Вид оперативной службы	Основные цвета покрытия	Цвета декоративных полос
Скорая медицинская помощь:		
а) автомобили классов А и В	Белый	Красный
б) автомобили класса С (реанимобили)	Лимонный	Красный
Пожарная охрана	Красный	Белый
Аварийно-спасательные службы	Белый	Двухцветный: оранжевый, синий

г) ширина каждой из двух параллельных декоративных полос, нанесенных на переднюю и заднюю части транспортного средства симметрично относительно его продольной оси, должна быть от 120 до 180 мм с расстоянием между полосами 90 ± 5 мм.

328. Информационные надписи и опознавательные знаки (за исключением гербов и эмблем), наносимые на поверхности транспортного средства, имеющие основной цвет, должны иметь цвет декоративной полосы: на декоративной полосе белого цвета — основного цвета; на декоративной полосе прочих цветов — белого цвета.

329. Способ нанесения информационных надписей и опознавательных знаков не нормируется.

330. Изображения и цвета гербов и эмблем должны соответствовать требованиям нормативных правовых актов о порядке их применения, описанию и изображению.

331. Информационные надписи должны быть на государственном языке.

332. Оснащение сигналами:

а) транспортные средства оперативных и специальных служб оснащаются специальными световыми и звуковыми сигналами в порядке, определенном нормативными правовыми актами;

б) проблесковый маячок должен устанавливаться на крышу транспортного средства или над ней. При этом угол видимости специального светового сигнала в горизонтальной плоскости, проходящей через центр источника излучения света, должен быть равен 360° ;

в) проблесковые маячки в других местах транспортного средства устанавливать не допускается. Способы установки проблескового маячка должны обеспечивать надежность его крепления на всех режимах движения и торможения транспортного средства;

г) допускается применение проблесковых маячков, конструктивно объединенных в одном корпусе с излучателем звука специального звукового сигнала при условии обеспечения соответствия каждого устройства в отдельности требованиям настоящего документа. Такие объединенные устройст-

ва должны устанавливаться на крыше транспортного средства и приводиться в действие с помощью одного блока управления;

д) допускается установка излучателей звука специальных звуковых сигналов в подкапотном пространстве передней части транспортного средства;

е) при установке блоков управления устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов в салоне (кабине) транспортного средства должны выполняться требования Правил ЕЭК ООН № 21;

333. Световые сигналы (проблесковые маячки) должны соответствовать требованиям Правил ЕЭК ООН № 65.

334. Требования к звуковым сигналам:

а) специальный звуковой сигнал должен иметь изменяющуюся основную частоту. Изменения основной частоты должны быть от 150 до 2000 Гц;

б) продолжительность цикла изменения основной частоты специального звукового сигнала — от 0,5 до 6,0 с;

в) уровень звукового давления сигнального устройства на расстоянии 2 м от излучателя звука по оси, перпендикулярной к плоскости его выходного отверстия при подаче специального звукового сигнала не должен быть ниже:

116 дБ А — при установке излучателя звука на крыше транспортного средства;

122 дБ А — при установке излучателя звука в подкапотное пространство;

г) направление максимального уровня звукового давления специального звукового сигнала должно совпадать с продольной осью транспортного средства в направлении его движения вперед.

§ 11. Требования к транспортным средствам для перевозки опасных грузов

335. Конструкция транспортных средств для перевозки опасных грузов должна соответствовать Правилам ЕЭК ООН № 105-03, 105-04, а также требованиям установленных в нормативно-правовых актах Республики Узбекистан.

Глава 3. Требования к оборудованию специализированных и специальных транспортных средств

§ 1. Требования к объемным гидроприводам

336. Гидроприводы должны оборудоваться устройствами, обеспечивающими защиту гидросистемы от перегрузки давлением свыше максимального, уменьшение пульсаций давления, компенсацию изменения объема рабочей жидкости при изменении температуры и диагностирование технического состояния.

337. Гидроприводы и гидроустройства должны быть прочными при давлении не менее максимального или 1,25 от номинального, если максимальное давление не установлено.

338. Неподвижные сопряжения, наружные стенки, сварные и резьбовые соединения гидроустройств должны быть герметичными в диапазоне давлений от минимального до максимального значения.

Не допускается подсос воздуха в гидросистему.

339. Применяемые конструкционные материалы и покрытия должны быть совместимы между собой и с рабочей жидкостью.

340. При возникновении опасной ситуации должно автоматически происходить полное отключение гидропривода (гидросистемы) от источника энергии, должна автоматически происходить нейтрализация накопленной в гидроприводе (гидросистеме) энергии при остановке, должно наблюдаться отсутствие самозапуска, а переключатель вида работ должен запирается.

341. Для фиксирования в заданном положении выходных звеньев гидродвигателей должны быть установлены гидрозамки или другие фиксирующие устройства.

342. Преднамеренные или непреднамеренные механические движения с участием гидроустройств не должны приводить к ситуациям, угрожающим людям.

При необходимости делается ограждение открытых движущихся частей с окраской опасных частей и установкой знаков безопасности.

343. Если при снижении давления создается опасность, то должны быть предусмотрены блокировки для предотвращения опасного поведения машины (агрегата). При этом не должны отключаться такие гидроустройства, как зажимные, тормозные и т. п.

344. Гидроприводы (гидросистемы) с несколькими источниками гидравлической энергии должны иметь схемные блокировки, исключаящие появление опасных факторов в случае отключения одного из источников энергии (одного из насосов) или одновременного их включения.

345. Все гидроустройства, гидросистема и гидропривод не должны вызывать опасность при снижении параметров питающей гидросистему энергии, при включении и отключении энергоснабжения или управления. При включении все управляющие устройства должны находиться в исходном положении, не обеспечивающем подачу гидравлической энергии к рабочему органу, а при отключении должны возвращаться в исходное положение.

346. Конструкцией гидроустройств управления должно быть предусмотрено исключение самопроизвольного включения гидропривода, гидросистемы или гидроустройства под действием собственной массы их элементов или вибрации, или ускорений, вызванных и связанных с функционированием гидроприводов (гидросистем) в составе машины (агрегата).

347. Управляемые вручную гидроустройства должны быть расположены на машине (агрегате) так, чтобы действия для оператора были безопасны.

ны, а гидроустройства защищены от непреднамеренного включения и выключения.

348. Если несколько гидроустройств с автоматическим или ручным управлением соединены между собой, и если отказ одного из них может вызвать опасность, то должны быть предусмотрены блокировки или другие меры безопасности (блокировочные устройства). Если такое осуществимо, то эти блокировки должны прерывать все рабочие операции при условии, что такое прерывание само не повлечет за собой опасность.

349. Блокировочные устройства не должны влиять непосредственно на контуры управления гидроприводом (гидросистемой).

350. Конструкцией гидроустройства должно быть предусмотрено исключение самопроизвольного или преднамеренного изменения положения деталей крепления и соединений, элементов регулирования и настройки при транспортировании и эксплуатации.

351. Конструкцией регулирующих гидроустройств должно быть предусмотрено обеспечение надежной фиксации и возможность пломбирования или запираения регулирующих элементов встроенным замком для предотвращения постороннего вмешательства или случайного включения.

§ 2. Требования к шуму на рабочем месте оператора строительно-дорожных и других аналогичных машин

352. Характер шума:

а) по характеру спектра шум подразделяется на:

широкополосный с непрерывным спектром шириной более одной октавы;

тональный, в спектре которого имеются выраженные дискретные тона. Тональный характер шума для практических целей (при контроле его параметров на рабочих местах) устанавливается измерением в третьоктавных полосах частот по превышению уровня звукового давления в одной полосе над соседними не менее чем на 10 дБ;

б) по временным характеристикам шум подразделяется на:

постоянный, уровень звука которого за восьмичасовой рабочий день (рабочую смену) изменяется во времени не более чем на 5 дБ А при измерениях на временной характеристике «медленно» шумомера;

непостоянный, уровень звука которого за восьмичасовой рабочий день (рабочую смену) изменяется во времени более чем на 5 дБ А при измерениях на временной характеристике «медленно» шумомера;

в) непостоянный шум подразделяется на:

колеблющийся во времени, уровень звука которого непрерывно изменяется во времени;

прерывистый, уровень звука которого ступенчато изменяется (на 5 дБ А и более), причем длительность интервалов, в течение которых уровень остается постоянным, составляет 1 с и более;

импульсный, состоящий из одного или нескольких звуковых сигналов,

каждый длительностью менее 1 с, при этом уровни звука, измеренные в дБ АІ и дБ А соответственно на временных характеристиках «импульс» и «медленно» шумомера, отличаются не менее чем на 7 дБ.

353. Характеристики и допустимые уровни шума на рабочих местах:

а) характеристикой постоянного шума на рабочих местах являются уровни звукового давления L в дБ в октавных полосах со среднегеометрическими частотами 31,5, 63, 125, 250, 500, 1000, 2000, 4000, 8000 Гц;

б) Допускаемые уровни звукового давления в октавных полосах частот и уровни звука на рабочих местах следует принимать:

для широкополосного постоянного и непостоянного (кроме импульсного) шума — по таблице № 17;

для тонального и импульсного шума — на 5 дБ меньше значений, указанных в таблице № 17;

Таблица № 17

**Допускаемые уровни звукового давления
в октавных полосах частот**

Уровни звукового давления, дБ, в октавных полосах со среднегеометрическими частотами, Гц									Уровни звука, дБ А
31,5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	
107	95	87	82	78	75	73	71	69	80

в) Шумовые характеристики машин или предельные значения шумовых характеристик должны быть указаны в паспорте на них, руководстве (инструкции) по эксплуатации или другой сопроводительной документации.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 7

к Общему техническому регламенту о безопасности колесных транспортных средств, выпускаемых в обращение

ТРЕБОВАНИЯ

в отношении выпускаемых в обращение транспортных средств повышенной проходимости (категории G)

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

транспортные средства категории N_1 , полная масса которых не более 2 т, а также транспортные средства категории M_1 считают транспортными средствами повышенной проходимости, если они имеют:

хотя бы одну переднюю и одну заднюю оси, конструкция которых обес-

печивает их одновременный привод, включая и транспортные средства, в которых привод одной оси может отключаться;

хотя бы один механизм блокировки дифференциала или один механизм аналогичного действия, и если они (в случае одиночного транспортного средства) могут преодолевать подъем 30 процентов.

они также должны удовлетворять, хотя бы пяти из шести приведенных ниже требований:

угол въезда должен быть не менее 25°;

угол съезда должен быть не менее 20°;

угол продольной проходимости должен быть не менее 20°;

дорожный просвет под передней осью должен быть не менее 180 мм;

дорожный просвет под задней осью должен быть не менее 180 мм;

межосевой дорожный просвет должен быть не менее 200 мм.

2. Транспортные средства категории N_1 , технически допустимая максимальная масса которых свыше 2 т, или транспортные средства категорий N_2 , M_2 или M_3 , полная масса которых не более 12 т, считают транспортными средствами повышенной проходимости, если их конструкция обеспечивает одновременный привод всех колес, включая транспортные средства, в которых привод одной оси может отключаться, либо если они удовлетворяют следующим требованиям:

по меньшей мере одна передняя и одна задняя оси имеют одновременный привод, включая и транспортные средства, в которых привод одной оси может отключаться;

имеется, по меньшей мере, один механизм блокировки дифференциала или один механизм аналогичного действия;

транспортные средства (в случае одиночного транспортного средства) могут преодолевать подъем 25 процентов.

3. Транспортные средства категории M_3 , максимальная масса которых свыше 12 т, и транспортные средства категории N_3 считают транспортными средствами повышенной проходимости, если они имеют одновременный привод всех колес, включая транспортные средства, в которых привод одной оси может отключаться, либо если соблюдаются следующие требования:

по меньшей мере, половина осей имеет привод;

имеется, по меньшей мере, один механизм блокировки дифференциала или один механизм аналогичного действия;

транспортные средства (в случае одиночного транспортного средства) могут преодолевать подъем 25 процентов.

соблюдаются, по меньшей мере, четыре из шести следующих требований:

угол въезда должен быть не менее 25°;

угол съезда должен быть не менее 25°;

угол продольной проходимости должен быть не менее 25°;

дорожный просвет под передней осью должен быть не менее 250 мм;

межосевой дорожный просвет должен быть не менее 300 мм;
дорожный просвет под задней осью должен быть не менее 250 мм.

4. Специальные и специализированные транспортные средства, изготовленные на базе (шасси) транспортных средств категории G, также относятся к категории G.

5. При обозначении категории транспортных средств повышенной проходимости буква G должна сочетаться с буквами M или N (например, N₁G).

Примечания:

1. При проведении проверки в целях отнесения транспортных средств к категории G, транспортные средства категории N₁, технически допустимая максимальная масса которых не более 2 тонн, и транспортные средства категории M₁ должны быть в снаряженном состоянии, т. е. заправлены охлаждающей жидкостью, смазкой, топливом, укомплектованы инструментом и запасным колесом, также должна быть учтена стандартная масса водителя, принимаемая равной 75 кг. Остальные транспортные средства должны быть загружены до технически допустимой максимальной массы, устанавливаемой изготовителем.

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

3. При измерении углов переднего и заднего свеса, а также продольного угла проходимости над колесные защитные устройства не учитывают.

4. Применяются следующие определения, касающиеся углов переднего и заднего свеса, а также продольного угла проходимости и дорожного просвета:

угол въезда — рисунок 1;

угол съезда — рисунок 2;

продольный угол проходимости — рисунок 3;

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

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

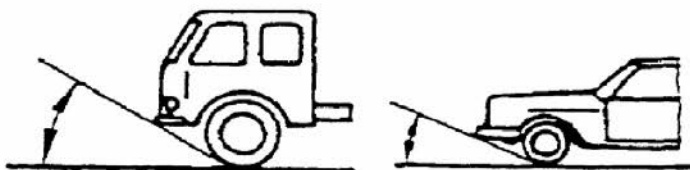


Рисунок 1. Угол въезда

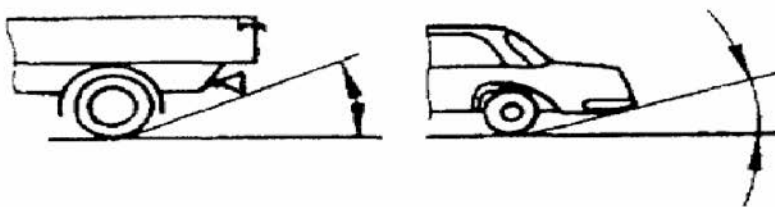


Рисунок 2. Угол съезда

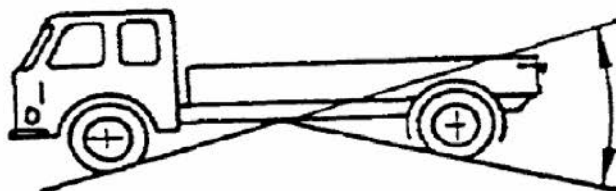


Рисунок 3. Продольный угол проходимости

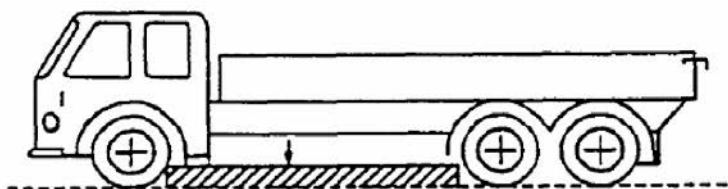


Рисунок 4. Межосевой дорожный просвет

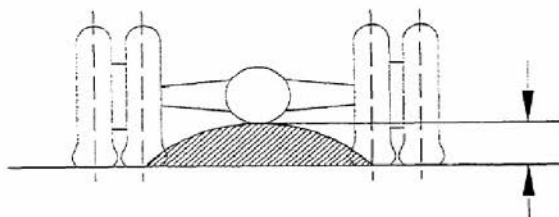


Рисунок 5. Дорожный просвет под одной осью

ПРИЛОЖЕНИЕ № 8
к Общему техническому регламенту о
безопасности колесных транспортных
средств, выпускаемых в обращение

ТРЕБОВАНИЯ
по экологическим классам к транспортным средствам
категорий М, N

Экологический класс	Категории транспортных средств	Требования или документы, содержащие требования
0	M ₁ , M ₂ , N ₁ , N ₂ с бензиновыми и газовыми двигателями	Правила ЕЭК ООН № 83–02 (уровень выбросов А)
	M ₁ максимальной массой свыше 3,5 т, M ₂ , M ₃ , N ₁ , N ₂ , N ₃ с дизельными двигателями	Правила ЕЭК ООН № 49–01
	M ₁ максимальной массой свыше 3,5 т, M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ с бензиновыми двигателями	СО — 85 г/кВт•ч, НС — 5 г/кВт•ч, NO _x — 17 г/кВт•ч (9-режимный испытательный цикл)
1.	M ₁ , M ₂ , N ₁ , N ₂ с бензиновыми, газовыми и дизельными двигателями	Правила ЕЭК ООН № 83 — 02 (уровни выбросов В, С соответственно)
	M ₁ максимальной массой свыше 3,5 т, M ₂ , M ₃ , N ₁ , N ₂ , N ₃ с газовыми и дизельными двигателями	Правила ЕЭК ООН № 49–02 (уровень выбросов А)
	M ₁ максимальной массой свыше 3,5 т, M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ с бензиновыми двигателями	СО — 72 г/кВт•ч, НС — 4 г/кВт•ч, NO _x — 14 г/кВт•ч (9-режимный испытательный цикл)
2.	M ₁ , M ₂ , N ₁ , N ₂ с бензиновыми, газовыми и дизельными двигателями	Правила ЕЭК ООН № 83–02 (уровни выбросов В, С, D соответственно)
	M ₁ максимальной массой свыше 3,5 т, M ₂ , M ₃ , N ₁ , N ₂ , N ₃ с газовыми и дизельными двигателями	Правила ЕЭК ООН № 49 (уровень выбросов В)
	M ₁ максимальной массой свыше 3,5 т, M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ с бензиновыми двигателями	СО — 55 г/кВт•ч, НС — 2,4 г/кВт•ч, NO _x — 10 г/кВт•ч (при испытаниях по Правилам ЕЭК ООН № 49–04) (испытательный цикл ESC))
3.	M ₁ , M ₂ , N ₁ , N ₂ с бензиновыми, газовыми и дизельными двигателями	Правила ЕЭК ООН № 83–05 (уровень выбросов А)
	M ₁ максимальной массой свыше 3,5 т, M ₂ , M ₃ , N ₁ , N ₂ , N ₃ с газовыми и дизельными двигателями	Правила ЕЭК ООН № 49–04 (уровень выбросов А)
	M ₁ G и M ₂ G максимальной массой свыше 3,5 т, M ₃ G, N ₂ G, N ₃ G с дизельными двигателями	Правила ЕЭК ООН № 96–01
	M ₁ максимальной массой свыше 3,5 т, M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ с бензиновыми двигателями	СО — 20 г/кВт•ч, НС — 1,1 г/кВт•ч, NO _x — 7 г/кВт•ч (при испытаниях по Правилам ЕЭК ООН № 49–04 (испытательный цикл ESC))
4.	M ₁ , M ₂ , N ₁ , N ₂ с двигателями с принудительным зажиганием и дизельными двигателями	Правила ЕЭК ООН № 83–05 (уровень выбросов В)
	M ₁ максимальной массой свыше 3,5 т, M ₂ , M ₃ , N ₁ , N ₂ , N ₃ с газовыми и дизельными двигателями	Правила ЕЭК ООН № 49–05 (уровень выбросов В1, уровень требований в отношении бортовой диагностики, долговечности и эксплуатационной пригодности, контроля NO _x — «С»)
	M ₁ G и M ₂ G максимальной массой свыше 3,5 т, M ₃ G, N ₂ G, N ₃ G с приводом на все колеса, в том числе, с отключаемым приводом одной из осей, с дизельными двигателями	Правила ЕЭК ООН № 96–02

Экологический класс	Категории транспортных средств	Требования или документы, содержащие требования
	M ₁ максимальной массой свыше 3,5 т, M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ с бензиновыми двигателями	CO — 4 г/кВт•ч, HC — 0,55 г/кВт•ч, NO _x — 2 г/кВт•ч (при испытаниях по Правилам ЕЭК ООН № 49-05) (испытательный цикл ESC))
5.	M ₁ , M ₂ , N ₁ , N ₂ с двигателями с принудительным зажиганием и дизельными двигателями	Правила ЕЭК ООН № 83-06
	M ₁ максимальной массой свыше 3,5 т, M ₂ , M ₃ , N ₁ , N ₂ , N ₃ с газовыми и дизельными двигателями	Правила ЕЭК ООН № 49-05 (уровень выбросов B2*, C, уровень требований в отношении бортовой диагностики, долговечности, контроля NO _x — «G», «K»)

Примечание:

Сроки введение экологических классов для автотранспортных средств, выпускаемых в обращение в Республике Узбекистан определяется Правительством Республики Узбекистан.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 9

к Общему техническому регламенту о безопасности колесных транспортных средств, выпускаемых в обращение

ПЕРЕЧЕНЬ

документов, представляемых заявителем для оценки соответствия типов транспортных средств (шасси), выпускаемых в обращение

§ 1. Документы, представляемые для оценки соответствия в форме сертификации с последующей выдачей одобрения типа транспортного средства (шасси)

1. С целью получения одобрения типа транспортного средства (шасси) заявитель представляет в Национальный орган по сертификации:

а) нормативные документы на транспортные средства (шасси) (при наличии);

б) общее техническое описание типа транспортного средства (шасси), включающее необходимые для идентификации транспортного средства чертежи общего вида, а также перечень компонентов, подтверждающую их соответствие требованиям нормативных документов в области технического регулирования (устройства световой и звуковой сигнализации, ремни безопасности, стекла, шины, зеркала заднего вида), с указанием маркировки (номеров подтверждающих документов).

Документы представляются в двух экземплярах, с указанием даты их составления, фамилии и должности подписавшего их лица;

в) имеющиеся на дату подачи заявки протоколы испытаний, выданные

испытательной лабораторией, а также иные доказательственные материалы в отношении отдельных требований по перечню Приложения №№ 3, 4 и 6 к Техническому регламенту.

В случае:

специальных и специализированных транспортных средств доказательственными материалами являются документы, удостоверяющие соответствие требованиям Технического регламента базовых транспортных средств или шасси (одобрение типа транспортного средства, одобрения типа шасси, сертификаты соответствия), заверенные их изготовителями или выдавшими их органами;

шасси — выданные аккредитованной испытательной лабораторией протоколы идентификации и сертификационных испытаний в отношении отдельных требований по перечню приложения № 3 к Техническому регламенту полнокомплектного транспортного средства с шасси того же типа либо протоколы испытаний незавершенного изготовлением транспортного средства (если его конструкция позволяет провести такие испытания в соответствии с установленными методами) и (или) его компонентов;

г) сертификат соответствия системы менеджмента, применяемой изготовителем. При отсутствии такого сертификата представляется описание условий производства в объеме, обеспечивающем возможность проведения анализа документов в соответствии с приложением № 11 Технического регламента;

д) документ о присвоении в установленном порядке международного идентификационного кода изготовителя транспортных средств (шасси);

е) руководство (инструкцию) по эксплуатации транспортного средства.

2. В случае импортируемых транспортных средств, заявитель представляет в Национальный орган по сертификации соглашение между изготовителем и заявителем о предоставлении изготовителем полномочий заявителю на осуществление проведения оценки соответствия и о солидарной с изготовителем ответственности за обеспечение безопасности транспортных средств (шасси) в соответствии с требованиями Технического регламента.

3. В случае оценки соответствия транспортных средств, изготавливаемых на базе шасси или транспортных средств, приобретаемых у стороннего изготовителя, дополнительно к документам, перечисленным в пункте 1 настоящего Приложения, представляются:

документ, подтверждающий согласование изменения (сохранения) торговой марки и коммерческого названия транспортного средства на текущей стадии изготовления;

подробное описание всех изменений и дополнений, внесенных в конструкцию базового транспортного средства (шасси);

документ (копию документа) изготовителя шасси или базового транспортного средства, устанавливающий правила и ограничения в отношении доработки шасси или транспортного средства;

документ (разделительный перечень), в котором обоими изготовителями согласована их ответственность за обеспечение соответствия каждому

требованию безопасности, входящему в номенклатуру приложения № 3 Технического регламента, а также закрепление за ними соответствующих контрольных испытаний транспортных средств.

§ 2. Документы, представляемые для оценки соответствия в форме сертификации единичного транспортного средства, выпускаемого в обращение

4. С целью получения сертификата соответствия на единичное транспортное средство, выпускаемого в обращение, заявитель представляет в Национальный орган по сертификации:

а) заявку на проведение оценки соответствия по форме, установленной порядке законодательством, в которой должны быть дополнительно указаны наименование заявителя, название и условное обозначение транспортного средства, идентификационный номер транспортного средства, название изготовителя транспортного средства;

б) документ, удостоверяющий личность заявителя;

в) для транспортных средств, являющихся результатом индивидуального технического творчества, документ о присвоении идентификационного номера транспортного средства;

г) общее техническое описание транспортного средства;

д) доказательственные материалы, которые, подтверждают соответствие транспортного средства требованиям Технического регламента.

5. При оценке соответствия единичного транспортного средства, изготовленного с использованием транспортного средства, соответствие которого требованиям Технического регламента было ранее подтверждено, дополнительно предоставляется:

а) техническое описание, содержащее перечень внесенных в конструкцию базового транспортного средства изменений;

б) конструкторская или иная техническая документация на изменяемые элементы конструкции транспортного средства;

в) документ о согласовании конструкции с держателем подлинников конструкторской документации на базовое транспортное средство, подтверждающий возможность конструктивного применения базового транспортного средства в новой разработке или заключение изготовителя базового транспортного средства о возможности его использования для измененной конструкции (при наличии);

г) копия одобрения типа транспортного средства на базовое транспортное средство.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 10
к Общему техническому регламенту о
безопасности колесных транспортных
средств, выпускаемых в обращение

ПЕРЕЧЕНЬ
основных вопросов, изучаемых при обследовании
состояния производства

1. Перед проведением обследования состояния производства проводится изучение документации и составляется план обследования состояния производства, который включает изучение следующих вопросов:

а) организация работы изготовителя (структура управления, ответственность и полномочия руководства и исполнителей);

б) управление разработкой и оценкой соответствия транспортных средств (шасси);

в) обеспечение качества транспортных средств (шасси) в процессе производства;

г) обеспечение соответствия транспортных средств (шасси), выпускаемых в обращение требованиям технического регламента;

д) организация финишного (приемочного) контроля продукции;

е) регистрация данных о качестве;

ж) выполнение процедур корректирующих действий;

з) наличие доступа к оборудованию для оценки соответствия продукции требованиям настоящего технического регламента;

и) организация системы метрологического обеспечения производства.

3. Обследование состояния производства проводит орган по сертификации, при необходимости к обследованию могут привлекаться специалисты других компетентных организаций.

4. Обследование состояния производства транспортных средства (шасси) осуществляется по плану, утверждаемым органом по сертификации. При проведении обследования, перечень и глубина изучения вопросов должны корректироваться с учетом индивидуальных особенностей обследуемого изготовителя (вид и объем производства, объемы и способ организации поставок комплектующих и т. д.).

5. Заявитель обеспечивают необходимые условия для проведения обследования состояния производства, в том числе, беспрепятственный доступ аудиторов к объектам оценки, а также к документации, которая ведется изготовителем в целях выполнения требований настоящего технического регламента.

Уклонение изготовителя от выполнения настоящего пункта может служить основанием для решения о приостановлении или прекращении процедуры оценки соответствия.

6. Изготовитель продукции принимает участие в осуществлении необходимых мероприятий по обследованию состояния производства, а также

организаций, привлекаемых им для осуществления технологических операций, поставщиков компонентов, если органом по сертификации принято решение о необходимости обследования состояния производства в этих организациях.

7. Результаты обследования состояния производства оформляются актом, в котором даются оценки по всем позициям плана, на основании которых делается заключение.

Отрицательные результаты обследования являются основанием для приостановления оформления документов, удостоверяющих соответствие требованиям настоящего технического регламента, вплоть до реализации намеченных корректирующих мероприятий.

8. Результаты обследования состояния производства учитываются при установлении периодичности проведения инспекционного контроля на соответствие транспортных средств (шасси) требованиям настоящего технического регламента.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 11

к Общему техническому регламенту о безопасности колесных транспортных средств, выпускаемых в обращение

**Национальная система сертификации
Республики Узбекистан
Национальный орган по сертификации**

(почтовый адрес Национального органа по сертификации)

**Одобрение типа транспортного средства, выпускаемого
в обращение**

№ _____

(номер государственного реестра)

Срок действия до «___» _____ 20___ г.

Марка _____

Коммерческое наименование _____

Тип _____

Базовое транспортное
средство / шасси

*(при использовании базового
транспортного средства / шасси
другого изготовителя)* _____

Модификации _____
 Категория _____
 Экологический класс _____
 Заявитель и его почтовый адрес _____
 Изготовитель и его адрес _____
 Представитель изготовителя и
 его адрес _____
 Сборочный завод и его адрес _____
 Поставщик сборочных комплектов
 и его почтовый адрес _____
*(при использовании базового
 транспортного средства / шасси
 другого изготовителя)*

соответствует требованиям Технического регламента «О безопасности колесных транспортных средств, выпускаемых в обращение».

Действие данного одобрения типа транспортного средства распространяется на транспортное средство:

- а) выпускаемое серийно
 б) ввозимое партиями в количестве _____ шт.
 (не нужно вычеркнуть)

Идентификационные номера (VIN): _____

Данное одобрение типа транспортного средства без приложений не действительно.

Приложение № 1. Общие характеристики транспортного средства
 Приложение № 2. Перечень документов, являющиеся основанием для оформления одобрения типа транспортного средства
 Приложение № 3. Описание маркировки транспортного средства
 Приложение № 4. Общий вид транспортного средства на _____ страницах

Дополнительная информация _____

(при необходимости указываются ограничения на запрет перемещения своим ходом, возможность использования на дорогах общего пользования и др.)

Руководитель _____ (подпись) _____ (Ф.И.О.)

М.П.

Зарегистрировано
 в Государственном реестре
 № UZ.SMT. _____
 «___» _____ 20___ г.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к Одобрению типа транспортного
средства

Общие характеристики транспортного средства

Количество и расположение осей (для транспортных средств категории L)	.....
Количество осей/колес (для транспортных средств категории O)	.....
Колесная формула/ведущие колеса (за исключением транспортных средств категории O)	.....
Схема компоновки транспортного средства (за исключением транспортных средств категории O)	.....
Тип кузова/количество дверей (для транспортных средств категории M)	.....
Исполнение загрузочного пространства (для транспортных средств категории N и O)	.....
Назначение (для специальных и специализированных транспортных средств)	.....
Количество мест для сиденья (только для транспортных средств категории M и L, для транспортных средств категорий M ₁ с распределением по рядам)	.....
Пассажиروместимость (для транспортных средств категории M ₂ и M ₃)	.....
Общий объем багажных отделений (для транспортных средств категории M ₃ класса III)	.....
Кабина (для транспортных средств категории N)	.....
Рама (для транспортных средств категории L)	.....
Габаритные размеры, мм:	
— длина	.....
— ширина	.....
— высота (для контейнеровозов-погрузочная, максимальная допустимая)	.....

База, мм	.....
Колея передних/задних колес, мм (за исключением одноколейных транспортных средств категории L)	.....
Масса транспортного средства в снаряженном состоянии, кг	.....
Технически допустимая максимальная масса транспортного средства, кг	.....
Технически допустимая максимальная масса приходящаяся на каждую из осей транспортного средства, начиная с передней оси, кг	.....
Технически допустимая максимальная масса автопоезда (для транспортных средств категорий N)	.....
Максимальная масса прицепа, кг	.....
— прицеп без тормозной системы	.....
— прицеп с тормозной системой	.....
Технически допустимая максимальная нагрузка на опорно-цепное устройство	.....
Описание гибридного транспортного средства: (требование подзарядки от внешнего источника; режимы работы, описание используемого двигателя и его режим работы)	.....
Двигатель внутреннего сгорания (марка, тип)	.....
— количество и расположение цилиндров	.....
— рабочий объем, см ³	.....
— степень сжатия	.....
— максимальная мощность, кВт (мин ⁻¹)	.....
— максимальный крутящий момент, Н·м (мин ⁻¹)	.....
Марка топлива	.....
Система питания (тип)	.....
Карбюратор (марка, тип)	..... (для карбюраторных двигателей)
Блок управления (марка)	.....
Система впрыска (марка, тип)	..... (для бензиновых двигателей с системой впрыска топлива)

Топливный насос высокого давления (ТНВД (марка, тип))	..... (для дизельных двигателей)
Форсунки (марка, тип)	..... (для дизельных двигателей)
Турбокомпрессор (марка, тип)	.....
Воздушный фильтр (марка, тип)	.....
Глушитель шума впуска (марка)	..... — 1 степень — 2 степень — 3 степень
Система зажигания (тип)	.....
Распределитель (марка)	.....
Коммутатор (марка)	.....
Катушка зажигания(марка, тип)	.....
Модуль зажигания (марка, тип)	..... (для бензиновых двигателей с системой впрыска топлива)
Свечи зажигания (марка)	.....
Система выпуска и нейтрализации отработавших газов	.....
Основной глушитель (марка)	.....
Дополнительный глушитель (марка)	.....
Нейтрализатор (марка)	.....
Фильтр твердых частиц	.....
Электродвигатель электромобиля (марка, тип) (постоянного или переменного тока, в случае переменного тока — синхронный или асинхронный, количество фаз)	.....
Рабочее напряжение, В	.....
Максимальная 30-минутная мощность, кВт	.....
Устройство накопления энергии (только для электромобилей и гибридных транспортных средств) (батарея, конденсатор, маховик/генератор)	.....

Батарея (марка, тип) (только для электромобилей и гибридных транспортных средств) (батарея, конденсатор, маховик/генератор)	.....
Электрохимическая пара	.....
Количество элементов	.....
Масса, кг	.....
Рабочее напряжение, В	.....
Емкость, А-ч	.....
Место расположения	.....
Конденсатор (марка, тип)	.....
Энергоемкость, Дж	.....
Маховик/генератор (марка, тип)	.....
Запас хода, км	.....
Трансмиссия (тип и описание схемы трансмиссии)	.....
Электромашина (марка, тип) (описание каждой электромашини: основная функция (двигатель или генератор), постоянная или переменного тока, в случае переменного тока синхронный или асинхронный, количество фаз)	.....
Рабочее напряжение, В	.....
Максимальная 30-минутная мощность, кВт	.....
Сцепление (марка, тип)	.....
Коробка передач (марка, тип):	.....
— число передач и передаточные числа	.....
Раздаточная коробка (тип):	.....
— число передач и передаточные числа раздаточной коробки	.....
Главная передача (тип):	.....
— передаточное число	.....
Подвеска:	
— передняя (описание)	.....

№ 17 (777)

— 569 —

Ст. 299

— задняя (описание)

Рулевое управление (описание):

— рулевой механизм (тип)

Тормозные системы:

— рабочая (описание)

— запасная (описание)

— стояночная (описание)

— вспомогательная (износостойкая
(марка, тип))

Шины

(размерность, марка, минимально допустимый
индекс нагрузки и скоростная категория)

Оборудование шасси

(кондиционер, электроблокировка замков
дверей, радиооборудование, антенна)

Руководитель

(подпись)

(Ф.И.О.)

М.П.

Зарегистрировано
в Государственном реестре
№ UZ.SMT. _____
«___» _____ 20__ г.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к Одобрению типа транспортного
средства

ПЕРЕЧЕНЬ
документов, являющиеся основанием для оформления
одобрения типа транспортного средства

№ п/п	Документ	Орган, выдавший документ	Номер документа, дата выдачи
1	2	3	4

Руководитель

(подпись)

(Ф.И.О.)

М.П.

Зарегистрировано
в Государственном реестре
№ UZ.SMT. _____
«___» _____ 20___ г.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3
к Одобрению типа транспортного
средства

ОПИСАНИЕ
маркировки транспортного средства

1. Место расположения и форма знака соответствия:
2. Место расположения таблички изготовителя:
3. Место расположения идентификационного
номера (код VIN):
4. Структура и содержание идентификационного
номера (номеров) транспортных средств:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17

поз. 1 — 3: WMI (международный код изготовителя)

поз. 4 — 9: описательная часть идентификационного номера

поз. 10: год выпуска

поз. 11 — 17: производственный номер транспортного средства

Руководитель

М.П.

Зарегистрировано
в Государственном реестре
№ UZ.SMT. _____
«___» _____ 20__ г.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4
к Одобрению типа транспортного
средства

Общий вид транспортного средства

Вид спереди, справа, слева, сзади, сверху
(при необходимости приводятся дополнительные виды)

Руководитель

(подпись)

(Ф.И.О.)

М.П.

Зарегистрировано
в Государственном реестре
№ UZ.SMT. _____
«__» _____ 20__ г.

**Национальная система сертификации Республики Узбекистан
Национальный орган по сертификации**

(почтовый адрес Национального органа по сертификации)

Одобрение типа шасси, выпускаемого в обращение

№ _____
номер государственного реестра

Срок действия до «__» _____ 20__ г.

Марка _____

Коммерческое наименование _____

Тип _____

Модификации _____

Категория _____

Экологический класс _____

Вариант изготовления _____

шасси с кабиной и двигателем, автобусное шасси без кузова для автобусов рамной конструкции, автобусное шасси без кузова для автобусов каркасной конструкции, грузовое шасси без кабины для изготовления транспортных средств со специальной кабиной, грузовое шасси с частично собранной кабиной (без задней стенки), шасси с передней частью кабины для изготовления автомобилей-домов, передняя часть шасси без кабины для изготовления автомобилей-домов, шасси прицепа

Заявитель и его адрес _____

Изготовитель и его адрес _____

Представитель изготовителя и его адрес _____

Сборочный завод и его адрес _____

Поставщик сборочных комплектов и его почтовый адрес _____

(при применении процедуры, предусмотренной пунктом 29
Технического регламента)

соответствуют требованиям Технического регламента «О безопасности колесных транспортных средств, выпускаемых в обращение».

Действие данного одобрения типа шасси распространяется на шасси:

а) выпускаемое серийно

б) ввозимое партиями в количестве _____ шт.

(не нужно вычеркнуть)

Идентификационные номера (VIN): _____

Данное одобрение типа шасси без приложений не действительно.

Приложение № 1 Общие характеристики шасси

- Приложение № 2 Перечень документов, явившихся основанием для оформления одобрения типа шасси
- Приложение № 3 Описание маркировки шасси
- Приложение № 4 Общий вид шасси на ... страницах

Дополнительная информация _____

(при необходимости указываются ограничения на запрет перемещения своим ходом, возможность использования на дорогах общего пользования и др.)

Руководитель _____

(подпись)

(Ф.И.О.)

М.П.

Зарегистрировано
в Государственном реестре
№ UZ.SMT. _____

« ____ » _____ 20__ г.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к Одобрению типа шасси

Общие характеристики шасси

Количество осей/колес

(для транспортных средств категории O) _____

Колесная формула/ведущие колеса

(за исключением транспортных средств категории O) _____

Схема компоновки транспортного средства

(за исключением транспортных средств категории O) _____

Расположение двигателя _____

Тип кузова/количество дверей (только для

транспортных средств категории M и O) _____

Кабина

(для транспортных средств категории N) _____

Габаритные размеры, мм:

— длина _____

— ширина _____

— высота) _____

База, мм _____

Колея передних/задних колес, мм _____

Масса шасси в снаряженном состоянии, кг _____

Технически допустимая максимальная масса, кг _____

Технически допустимая максимальная масса приходящаяся на каждую из осей, начиная с передней оси, кг _____

Описание гибридного транспортного средства:
(требование подзарядки от внешнего источника; режимы работы, описание используемого двигателя и его режим работы)

Двигатель внутреннего сгорания (марка, тип) _____

— количество и расположение цилиндров _____

— рабочий объем, см³ _____

— степень сжатия _____

— максимальная мощность, кВт (мин⁻¹) _____

— максимальный крутящий момент, Н-м (мин⁻¹) _____

Топлива _____

Система питания (тип) _____

Карбюратор (марка, тип) _____
(для карбюраторных двигателей)

Блок управления (марка) _____

Топливный насос высокого давления (ТНВД (марка, тип)) _____
(для дизельных двигателей)

Форсунки (марка, тип) _____
(для дизельных двигателей)

Турбокомпрессор (марка, тип) _____

Воздушный фильтр (марка, тип) _____

Глушитель шума впуска (марка) _____
— 1 степень
— 2 степень
— 3 степень

Система зажигания (тип) _____

Распределитель (марка) _____

Ст. 299

— 576 —

№ 17 (777)

Коммутатор (марка)	_____
Катушка зажигания(марка, тип)	_____
Модуль зажигания (марка, тип)	_____
	(для бензиновых двигателей с системой впрыска топлива)
Свечи зажигания (марка)	_____
Система выпуска и нейтрализации отработавших газов	_____
Основной глушитель (марка)	_____
Дополнительный глушитель (марка)	_____
Нейтрализатор (марка)	_____
Фильтр твердых частиц	_____
Электродвигатель электромобиля (марка, тип) (постоянного или переменного тока, в случае переменного тока — синхронный или асинхронный, количество фаз)	_____
Рабочее напряжение, В Максимальная 30-минутная мощность, кВт	
Устройство накопления энергии (для электромобилей и гибридных транспортных средств) (батарея, конденсатор, маховик/генератор)	_____
Батарея (марка, тип) (для электромобилей и гибридных транспортных средств) (батарея, конденсатор, маховик/генератор)	_____
Электрохимическая пара	_____
Количество элементов	_____
Масса, кг	_____
Рабочее напряжение, В	_____
Емкость, А-ч	_____
Место расположения	_____
Конденсатор (марка, тип)	_____
Энергоемкость, Дж	_____
Маховик/генератор (марка, тип)	_____
Запас хода, км	_____
Трансмиссия (тип и описание схемы трансмиссии)	_____

Электромашина (марка, тип)

(описание каждой электромашины: основная функция (двигатель или генератор), постоянного или переменного тока, в случае переменного тока синхронный или асинхронный, количество фаз)

Рабочее напряжение, В

Максимальная 30-минутная мощность, кВт

Сцепление (марка, тип)

Коробка передач (марка, тип):

— число передач и передаточные числа

Раздаточная коробка (тип):

— число передач и передаточные числа раздаточной коробки

Главная передача (тип):

— передаточное число

— передаточное число промежуточной передачи (только для транспортных средств категорий L)

Подвеска:

— передняя (описание)

— задняя (описание)

Рулевое управление (описание):

— рулевой механизм (тип)

Тормозные системы:

— рабочая (описание)

— запасная (описание)

— стояночная (описание)

— вспомогательная (износостойкая (марка, тип))

Шины

(размерность, марка, минимально допустимый индекс нагрузки и скоростная категория)

Ст. 299

— 578 —

№ 17 (777)

Оборудование шасси
(кондиционер, электроблокировка замков дверей,
радиооборудование, антенна)

Руководитель

(подпись)

(Ф.И.О.)

М.П.

Зарегистрировано
в Государственном реестре
№ UZ.SMT. _____
«__» _____ 20__ г.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к Одобрению типа шасси

ПЕРЕЧЕНЬ
документов, являющие основанием для оформления
одобрения типа шасси

№ п/п	Документ	Орган, выдавший документ	Номер документа, дата выдачи
1	2	3	4

Руководитель

(подпись)

(Ф.И.О.)

М.П.

Зарегистрировано
в Государственном реестре
№ UZ.SMT. _____
«__» _____ 20__ г.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3
к Одобрению типа шасси

Описание маркировки шасси

1. Место расположения и форма знака соответствия: _____
2. Место расположения таблички изготовителя: _____
3. Место расположения идентификационного номера (код VIN): _____
4. Структура и содержание идентификационного номера (номеров) шасси: _____

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17

поз. 1 — 3: WMI (международный код изготовителя)

поз. 4 — 9: описательная часть идентификационного номера

поз. 10: год выпуска

поз. 11 — 17: производственный номер шасси

Руководитель

_____ (подпись)

_____ (Ф.И.О.)

М.П.

Зарегистрировано
в Государственном реестре
№ UZ.SMT. _____
«__» _____ 20__ г.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4
к Одобрению типа шасси

Общий вид шасси

Вид спереди, справа, слева, сзади, сверху
(при необходимости приводятся дополнительные виды)

Руководитель

_____ (подпись)

_____ (Ф.И.О.)

М.П.

Зарегистрировано
в Государственном реестре
№ UZ.SMT. _____
«__» _____ 20__ г.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к постановлению Кабинета Министров
от 25 апреля 2017 года № 237

**Изменения и дополнения, вносимые в некоторые решения
Правительства Республики Узбекистан**

1. В Положении о порядке проведения сертификации продукции, утвержденном постановлением Кабинета Министров от 6 июля 2004 г. № 318 (СП Республики Узбекистан, 2004 г., № 7, ст. 63):

а) пункт 1 дополнить абзацем следующего содержания:

«Сертификация транспортных средств проводится в соответствии с Общим техническим регламентом о безопасности колесных транспортных средств, выпускаемых в обращение, утвержденным постановлением Кабинета Министров от 25 апреля 2017 г. № 237»;

б) абзацы второй и третий пункта 5 после слов «продукцию» дополнить словами «(кроме транспортных средств)».

2. В Общем техническом регламенте о безопасности автотранспортных средств, работающих на сжатом природном, сжиженном нефтяном газе или на смеси дизельного и газообразного топлива, утвержденном постановлением Кабинета Министров от 11 ноября 2015 г. № 326 (СЗ Республики Узбекистан, 2015 г., № 45, ст. 578):

а) пункт 6 дополнить абзацем следующего содержания:

«газонепроницаемый кожух — защитное устройство, надеваемое поверх арматуры баллона и закрепленное на горловине или оболочке, исключающее утечку газа в салон и отводящее его за пределы автотранспортного средства»;

б) абзац первый пункта 8 изложить в следующей редакции:

«При первичной установке газобаллонного оборудования на транспортное средство или постановке на производство автотранспортного средства, работающего на газообразном топливе, организация, оказывающая услуги по установке газобаллонного оборудования на автотранспортные средства, завод-изготовитель автотранспортных средств должны (по каждой модели автотранспортного средства в отдельности):».

в) дополнить пунктом 8¹ следующего содержания:

«8¹. Завод-изготовитель автотранспортных средств с газобаллонным оборудованием при отгрузке транспортных средств официальным дилерам дополнительно выдает паспортные данные установленных газовых баллонов по форме, приведенной в приложении № 7 к настоящему Техническому регламенту»;

г) абзац второй пункта 44 после слов «газонепроницаемым кожухом» дополнить словами «устанавливаемым поверх арматуры газового баллона»;

д) абзац второй пункта 55 изложить в следующей редакции:

«завершении процесса установки газобаллонного оборудования на автотранспортное средство»;

е) в пункте 81:

дополнить абзацем десятым следующего содержания:

«проведение сушки и покраска баллона»;

абзацы десятый и одиннадцатый считать соответственно абзацами одиннадцатым и двенадцатым;

ж) абзац четвертый пункта 85 после слов «2 мин.» дополнить словами «но не более 5 мин.»;

з) пункт 94 дополнить абзацем следующего содержания:

«емкость баллона»;

и) абзац первый пункта 96 изложить в следующей редакции:

«96. Идентификационное клеймо организации имеет четыре знака одного размера (высотой 5 мм), располагаемые по два знака в дробном расположении в круге диаметром 12 мм, и состоит из двух цифр от 01 до 99 (цифровая часть) в знаменателе и двух заглавных букв латинского алфавита (буквенная часть) в числителе согласно следующему:»;

к) в приложении № 1:

из абзаца четвертого пункта 2 слова «согласованные с местным органом пожарного надзора и ГИ «Саноатгеоконтехназорат»» исключить;

в пункте 28 Рекомендуемого перечня участков и оборудования организации слова «Компрессорная установка производительностью 10 м³/мин, Р = 250 кг/см²» заменить словами «Компрессорная установка производительностью не менее 2 м³/мин, Р = 250 кг/см²»;

пункт 8 изложить в следующей редакции:

«8. Высота помещения производственного корпуса для легковых автомобилей должна составлять не менее 4,0 м до выступающих строительных конструкций и не менее 7,0 м для грузовых автомобилей и автобусов»;

пункт 30 изложить в следующей редакции:

«30. Пост управления подачей сжатого воздуха должен закрываться и иметь надежные запоры для исключения случаев подачи воздуха случайными людьми»;

в абзаце первом пункта 39 аббревиатуру «СУГ» заменить аббревиатурой «СНГ»;

л) в приложении № 6 аббревиатуру «СУГ» заменить аббревиатурой «СНГ»;

м) дополнить приложением № 7 следующего содержания:

«ПРИЛОЖЕНИЕ № 7

к Общему техническому регламенту о безопасности автотранспортных средств, работающих на сжатом природном, сжиженном нефтяном газах или на смеси дизельного и газообразного топлива

Паспортные данные установленных газовых баллонов

Модель автотранспортного средства _____

Год выпуска _____ Двигатель, модель _____

Шасси № _____

Паспортные данные установленных баллонов:

№ п/п	Тип и модель	Номер баллона	Изготовитель (страна)	Объем (л)	Месяц, год выпуска	Дата истечения срока службы	Дата очередного технического освидетельствования

Особые отметки _____
(приводятся другие сведения, которые необходимо отметить)

Уполномоченный
представитель организации _____
(должность) (подпись) (Ф.И.О.)

М.П.».