# 

ОБРАЗЕЦ

**Технический регламент  
«О безопасности автотранспортных средств  
в эксплуатации»**

**1. Общие положения**

1.1 Цели технического регламента

Целями настоящего технического регламента являются защита жизни и здоровья граждан, имущества физических или юридических лиц, государственного или муниципального имущества, охрана окружающей среды, жизни или здоровья животных и растений при эксплуатации автотранспортных средств.

1.2 Область применения технического регламента

1.2.1 Настоящий технический регламент регулирует отношения, возникающие при применении и исполнении обязательных требований к процессу эксплуатации автотранспортных средств.

1.2.2 Под процессом эксплуатации автотранспортного средства в рамках настоящего технического регламента понимается процесс использование автотранспортного средства по назначению с момента его регистрации в установленном законодательством порядке до момента утилизации по окончании срока эксплуатации.

1.2.3 Под автотранспортными средствами (АТС) в рамках настоящего технического регламента подразумеваются автотранспортные средства категорий L, M, N, O по классификации Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН (приложение 1).

1.2.4 Требования настоящего технического регламента распространяются одинаковым образом на автотранспортные средства, эксплуатируемые на территории Российской Федерации независимо от страны изготовления (происхождения).

1.2.5 Действие настоящего технического регламента не распространяется на:

* процесс эксплуатации автотранспортных средств, изготовленных более 25 лет назад при условиях, что они представляют историческую или культурную ценность и не используются для коммерческих перевозок грузов или пассажиров;
* процесс эксплуатации на территории Российской Федерации автотранспортных средств, принадлежащих дипломатическим представительствам и консульским учреждениям иностранных государств, иностранным и международным (межгосударственным) организациям.
* процесс эксплуатации автотранспортных средств, относимых к охраняемой в соответствии с законодательством Российской Федерации продукции, сведения о которой составляют государственную тайну, для которых техническими регламентами установлены особые требования;
* процесс эксплуатации специального оборудования, установленного на специальные автотранспортные средства.

1.3 Основные понятия

1.3.1 Для целей настоящего технического регламента используются следующие основные понятия:

* процесс эксплуатации автотранспортного средства – стадия «жизненного цикла» автотранспортного средства, включающая его использование по назначению с момента его регистрации до момента утилизации;
* техническое состояние автотранспортного средства – совокупность изменяющихся под воздействием процесса эксплуатации показателей работоспособности автотранспортного средства;
* работоспособность автотранспортного средства — состояние, при котором значения параметров, характеризующих способность автотранспортного средства и его частей выполнять установленные функции в соответствии с назначением, соответствуют установленным требованиям.

1.3.2 Технические термины и определения, используемые в настоящем техническом регламенте, приведены в Приложении 2.

1.4 Законодательство Российской Федерации в области действия настоящего технического регламента

1.4.1 Законодательство Российской Федерации в области действия настоящего технического регламента состоит из международных договоров Российской Федерации в сфере обеспечения безопасности автотранспортных средств, в том числе «Соглашения о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и (или) использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний» (Женевское Соглашение 1958 года с поправками от 16 октября 1996 г.), «Соглашения о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и (или) использованы на колесных транспортных средствах» и Глобальные технические правила, являющиеся приложениями к указанному Соглашению, Конвенция о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г. с Европейским Соглашением, дополняющим Конвенцию о дорожном движении, от 1 мая 1971 г.), «Соглашения о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров» (Венское Соглашение 1997 года), Федерального закона «О безопасности дорожного движения» № 196-ФЗ, Федерального закона «О техническом регулировании» № 184-ФЗ, других федеральных законов и принимаемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов Российской Федерации.

1.4.2 Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены настоящим Техническим регламентом, применяются правила международного договора.

1.4.3 Требования, связанные со спецификой процесса эксплуатации автотранспортных средств, предназначенных для перевозки опасных грузов, скоропортящихся пищевых продуктов, крупногабаритных (в том числе негабаритных) и тяжеловесных грузов; предназначенных для управления людьми с ограниченными возможностями и других специальных и специализированных автотранспортных средств, устанавливаются другими техническими регламентами.

**2. Требования безопасности**

Требования безопасности процесса эксплуатации автотранспортных средств:

2.1 Требования безопасности процесса эксплуатации автотранспортных средств в рамках настоящего технического регламента включают в себя требования к техническому состоянию автотранспортных средств в эксплуатации в части обеспечения безопасности дорожного движения.

2.2 Техническое состояние автотранспортных средств в эксплуатации должно соответствовать требованиям, приведенным в приложении 3 к настоящему техническому регламенту по всем установленным требованиям в полном объеме.

2.3 Техническое состояние мототранспортных средств в эксплуатации должно соответствовать требованиям, приведенным в приложении 4 к настоящему техническому регламенту по всем установленным требованиям в полном объеме.

2.4 Техническое состояние автотранспортных средств, эксплуатируемых юридическими лицами, дополнительно при выпуске из ежедневного технического обслуживания (выпуске на линию) должно соответствовать требованиям, приведенным в приложении 5.

**3. Оценка соответствия процесса эксплуатации автотранспортных средств**

3.1 Периодические испытания (контроль):

Оценка соответствия процесса эксплуатации автотранспортных средств требованиям настоящего технического регламента осуществляется в отношении каждого зарегистрированного автотранспортного средства в форме периодических испытаний (контроля).

Периодичность испытаний (контроля) устанавливается следующей:

3.1.1 Автотранспортные средства категорий:

— М1 (легковые автомобили), используемые для перевозки пассажиров на коммерческой основе;

— М2 и М3 (автобусы);

— N1, N2 и N3 (грузовые автомобили), оборудованные для систематической перевозки людей, с числом мест для сидения более восьми (кроме места водителя);

— а также автотранспортные средства и прицепы к ним для перевозки крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов

подлежат испытаниям (контролю) с периодичностью — 6 месяцев.

3.1.2 Автотранспортные средства категорий:

— L3, L4, L5 (мототранспортные средства);

— М1 (легковые автомобили);

— N1 (грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой до 3,5 тонн);

— О1, О2 (прицепы и полуприцепы с разрешенной максимальной массой до 3,5 тонн);

за исключением указанных в п.п. 3.1.1 и 3.1.4 настоящей статьи

с года выпуска которых прошло не более 2 лет — подлежат испытаниям (контролю) с периодичностью — 36 месяцев;

с года выпуска которых прошло не более 7 лет — подлежат испытаниям (контролю) с периодичностью — 24 месяцев;

с года выпуска которых прошло более 7 лет, а также автотранспортные средства, год выпуска которых не установлен — подлежат испытаниям (контролю) с периодичностью — 12 месяцев;

3.1.3 Автотранспортные средства категорий:

— N2 и N3 (грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой более 3,5 тонн);

— О3, О4 (прицепы и полуприцепы с разрешенной максимальной массой более 3,5 тонн)

за исключением указанных в п.п. 2.1 и 2.4. настоящей статьи подлежат испытаниям (контролю) с периодичностью — 12 месяцев.

3.1.4 Автотранспортные средства, на которые в соответствии с законодательством Российской Федерации разрешена установка специальных сигналов, а также транспортные средства, предназначенные для обучения вождению (за исключением транспортных средств, указанных в п. 2.1 настоящей статьи) — подлежат испытаниям (контролю) с периодичностью — 12 месяцев.

По результатам испытаний (контроля) на каждое автотранспортное средство оформляется диагностическая карта с указанием:

— проверенных параметров автотранспортного средства и его частей;

— перечня выявленных несоответствий.

В случае выявления несоответствий собственник автотранспортного средства (его законный представитель) обязан принять меры по устранению выявленных несоответствий и повторному представлению автотранспортного средства для проведения испытаний (контроля).

При отсутствии нарушений требований настоящего технического регламента на основании диагностической карты оформляется документ, подтверждающий соответствие автотранспортного средства требованиям настоящего технического регламента. Указанный документ вместе с диагностической картой передается собственнику (его законному представителю).

Для проведения испытаний собственник автотранспортного средства (его законный представитель) представляют:

— автотранспортное средство,

— документ удостоверяющий личность собственника автотранспортного средства (его законного представителя);

— документы, удостоверяющие право собственности на автомототранспортное средство (свидетельство о регистрации, паспорт автомототранспортного средства, справка — счет).

Периодические испытания (контроль) осуществляются на платной основе в соответствии с договором между собственником (его законным представителем) и исполнителем.

Предельный размер оплаты за испытания (контроль) соответствия технического состояния автотранспортных средств требованиям настоящего Технического регламента устанавливается органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

3.2 Требования к организациям, осуществляющим периодические испытания (контроль)

Периодические испытания (контроль) автотранспортных средств на соответствие требованиям настоящего Технического регламента проводятся юридическими лицами (индивидуальными предпринимателями), уполномоченными в установленном законодательством порядке.

Требования к юридическим лицам (индивидуальным предпринимателям), осуществляющим испытания (контроль) технического состояния автотранспортных средств на соответствие требованиям настоящего Технического регламента, а также надзор за из деятельностью устанавливаются законодательством Российской Федерации.

**4. Заключительные положения**

4.1 Переходные положения

Федеральные законы и иные нормативные правовые акты, регулирующие вопросы предъявления обязательных требований к автотранспортным средствам в эксплуатации, действуют в части, не противоречащей настоящему Техническому регламенту, и подлежат приведению в соответствие с настоящим Техническим регламентом.

Документы, подтверждающие соответствие автотранспортных средств в эксплуатации установленным требованиям, оформленные до вступления в действие настоящего технического регламента, действуют до истечения, указанного в них срока.

4.2 Приведение нормативно-правовых актов в соответствие с настоящим техническим регламентом

Со дня вступления в силу настоящего технического регламента и до приведения в соответствие с настоящим техническим регламентом нормативных правовых актов Российской Федерации, регулирующих отношения в области безопасности дорожного движения и в сфере транспорта, следующие нормативные правовые акты Российской Федерации применяются в части, не противоречащей настоящему техническому регламенту:

— Правила дорожного движения Российской Федерации. Утверждены Постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. №1090;

— Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Утверждены Постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. №1090;

— Постановление Правительства Российской Федерации от 21.02.002 г. №127 «О внесении изменений и дополнений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. №1090»;

— Постановление правительства РФ от 31 июля 1998 г. № 880 «О порядке проведения государственного технического осмотра транспортных средств, зарегистрированных в Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации»;

— иные нормативные правовые акты федеральных органов исполнительной власти, устанавливающие требования к безопасности процесса эксплуатации автотранспортных средств.

4.3 Вступление в силу технического регламента

Настоящий технический регламент вступает в силу по истечении шести месяцев со дня его официального опубликования.

Приложение 1

**Перечень категорий АТС по классификации Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) ЕЭК ООН, на которые распространяется действие технического регламента**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Категория | Технически допустимая максимальная масса \*, т | Характеристика АТС |
| L3 | — | Мотоцикл. Двухколесное транспортное средство, рабочий объем двигателя которого (в случае двигателя внутреннего сгорания) превышает 50 см3 и (или) максимальная конструктивная скорость (при любом двигателе) превышает 50 км/ч. |
| L4 | — | Мотоцикл с коляской. Трехколесное транспортное средство с колесами, асимметричными по отношению к средней продольной плоскости, рабочий объем двигателя которого (в случае двигателя внутреннего сгорания) превышает 50 см3 и (или) максимальная конструктивная скорость (при любом двигателе) превышает 50 км/ч. |
| L5 | — | Трицикл. Трехколесное транспортное средство с колесами, симметричными по отношению к средней продольной плоскости транспортного средства, рабочий объем двигателя которого (в случае двигателя внутреннего сгорания) превышает 50 см3 и (или) максимальная конструктивная скорость (при любом двигателе) превышает 50 км/ч |
| L6 | — | Легкий квадрицикл. Четырехколесное транспортное средство, ненагруженная масса которого не превышает 350 кг без учета массы аккумуляторов (в случае электрического транспортного средства), максимальная конструктивная скорость не превышает 50 км/ч, и характеризующееся:  — в случае двигателя внутреннего сгорания с принудительным зажиганием — рабочим объемом двигателя, не превышающим 50 см3, или  — в случае двигателя внутреннего сгорания другого типа — максимальной эффективной мощностью двигателя, не превышающей 4 кВт, или  — в случае электродвигателя — номинальной максимальной мощностью двигателя в режиме длительной нагрузки, не превышающей 4 кВт. |
| L7 | — | Квадрицикл. Четырехколесное транспортное средство, иное, чем транспортное средство категории L6, ненагруженная 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 |
| М1 | — | Транспортные средства для перевозки пассажиров (имеющие не более восьми мест для сидения, кроме места водителя) |
| М2 | До 5 \*\* | Транспортные средства для перевозки пассажиров (имеющие более восьми мест для сидения, кроме места водителя) |
| М3 | Св. 5 \*\* |
| N1 | До 3,5 \*\*\* | Транспортные средства для перевозки грузов |
| N2 | Св. 3,5 до 12,0 \*\*\* |
| N3 | Св. 12,0 \*\*\* |
| О1 | До 0,75 | Буксируемые АТС – прицепы |
| О2 | Св. 0,75 до 3,5 | Буксируемые АТС — прицепы и полуприцепы |
| О3 | Св. 3,5 до 10 \*4 | Буксируемые АТС — прицепы и полуприцепы\*\*\* |
| О4 | Более 10 \*4 |
| \* Специальное оборудование, устанавливаемое на специальных АТС, рассматривают как эквивалент груза.  \*\* Сочлененный автобус состоит из двух или более жестких секций, шарнирно соединенных между собой; пассажирские салоны всех секций соединены таким образом, что пассажиры могут свободно переходить из одной секции в другую; жесткие секции постоянно соединены между собой так, что их можно разъединить только при помощи специальных средств, обычно имеющихся только на специализированном предприятии.  Сочлененный автобус, состоящий из двух или более неразделяемых, но шарнирно сочлененных секций, рассматривают как одно транспортное средство.  \*\*\* Для буксирующих АТС, предназначенных для сочленения с полуприцепом (тягачей для полуприцепов или седельных тягачей), в качестве технически допустимой максимальной массы рассматривают сумму массы тягача в снаряженном состоянии и массы, соответствующей максимальной статической вертикальной нагрузке, передаваемой тягачу полуприцепом через седельно-сцепное устройство, а также, если это применимо, максимальной массы груза, размещенного на тягаче.  \*4 Для полуприцепов, сцепленных с тягачом, или прицепов с центральной осью в качестве технически допустимой максимальной массы рассматривают массу, соответствующую статической вертикальной нагрузке, передаваемой на опорную поверхность полуприцепом или прицепом с центральной осью, несущим максимальную нагрузку, при наличии соединения с буксирующим АТС (тягачом). | | |

в том числе АТС категории М3, дополнительно подразделяемые на три класса:

I — городские автобусы — транспортные средства, оборудованные местами для стоящих пассажиров в целях беспрепятственного перемещения пассажиров;

II — междугородные автобусы — транспортные средства, оборудованные сиденьями, конструкция которых допускает перевозку стоящих в проходах и/или в месте для стоящих пассажиров, не превышающего пространства, предусмотренного для двух двойных мест для сидения;

III — туристские автобусы — транспортные средства, предназначенные исключительно для перевозки сидящих пассажиров;

АТС категории М2 дополнительно подразделяемые на два класса:

А — транспортные средства, предназначенные для перевозки сидящих пассажиров. Могут быть места для стоящих пассажиров;

В — транспортные средства, не предназначенные для перевозки стоящих пассажиров.

Прицепы (полуприцепы) категорий О2, О3, О4 дополнительно классифицируют в зависимости от конструкции:

полуприцеп — буксируемое АТС, ось(и) которого расположена(ы) позади центра масс полностью загруженного транспортного средства, оборудованное седельно-сцепным устройством, передающим горизонтальные и вертикальные нагрузки на буксирующее транспортное средство (тягач). Одна или более осей полуприцепа может быть ведущей с приводом от буксирующего транспортного средства (тягача);

полный прицеп — буксируемое АТС, оборудованное по меньшей мере двумя осями и буксирным (тягово-сцепным) устройством, которое может перемещаться вертикально по отношению к прицепу и служит для поворота передней(их) оси(ей), но не передает какой-либо значительной статической нагрузки на буксирующее транспортное средство (тягач);

прицеп с центральной осью — буксируемое АТС, оборудованное тягово-сцепным устройством, которое не может двигаться относительно тягача в вертикальной плоскости. Ось(и) смещена(ы) относительно центра масс при полной загрузке прицепа таким образом, что только незначительная статическая вертикальная загрузка, не превышающая 10 % массы прицепа или 10 кН (меньшего из указанных значений), передается тягачу.

Приложение 2

**Термины и определения**

1. автоматическое (аварийное) торможение: Торможение прицепа (полуприцепа), выполняемое тормозной системой без управляющего воздействия водителя при разрыве магистралей тормозного привода;

2. блокирование колеса: Прекращение качения колеса в дорожных условиях при наличии его перемещения по опорной поверхности или прекращение вращения колеса, установленного на роликовый стенд АТС, при продолжающемся вращении роликов стенда;

3. время срабатывания тормозной системы: Интервал времени от начала торможения до момента времени, в который замедление АТС принимает установившееся значение при проверках в дорожных условиях, либо до момента, в который тормозная сила при проверках на стендах или принимает максимальное значение, или происходит блокировка колеса АТС на роликах стенда;

4. каплепадение: Падение капель, повторяющееся с интервалом не более 20 с при работающем или неработающем двигателе;

5. коридор движения: Часть опорной поверхности, правая и левая границы которой обозначены для того, чтобы в процессе движения горизонтальная проекция АТС на плоскость опорной поверхности не пересекала их ни одной точкой;

6. начальная скорость торможения: Скорость АТС в начале торможения;

7. нейтральное положение рулевого колеса (управляемых колес): Положение, соответствующее прямолинейному движению АТС при отсутствии возмущающих воздействий;

8. оптический центр (центр отсчета): Точка пересечения оси отсчета с наружной поверхностью рассеивателя светового прибора;

9. ось отсчета фары: Линия пересечения плоскостей, проходящих через оптический центр фары параллельно продольной центральной плоскости АТС и опорной поверхности;

10. подтекание: Появление жидкости на поверхности деталей герметичных систем привода или питания, воспринимаемое на ощупь;

11. продольная центральная плоскость АТС: Плоскость, перпендикулярная к плоскости опорной поверхности и проходящая через середину колеи АТС;

12. проскальзывание колеса на роликовых стендах: Несоответствие окружной скорости колеса автомобиля окружной скорости вращения рабочей поверхности роликов стенда;

13. суммарный люфт в рулевом управлении: Угол поворота рулевого колеса от положения, соответствующего началу поворота управляемых колес в одну сторону, до положения, соответствующего началу их поворота в противоположную сторону от положения, примерно соответствующего прямолинейному движению АТС;

15. торможение: Процесс создания и изменения искусственного сопротивления движению АТС;

15. тормозная сила: Реакция опорной поверхности на колеса АТС, вызывающая замедление АТС и (или) колес АТС. Для оценки технического состояния тормозных систем используют наибольшие величины тормозных сил;

16. тормозной путь: Расстояние, пройденное АТС от начала до конца торможения;

17. угол регулировки светового пучка фар ближнего света АТС: угол между наклонной плоскостью, содержащей левую (от АТС) часть светотеневой границы пучка ближнего света, и горизонтальной плоскостью;

18. удельная тормозная сила: Отношение суммы тормозных сил на колесах АТС к произведению массы АТС на ускорение свободного падения (для тягача и прицепа или полуприцепа рассчитывают раздельно);

19. установившееся замедление: Среднее значение замедления за время торможения от момента окончания периода времени нарастания замедления до начала его спада в конце торможения;

20. устойчивость АТС при торможении: Способность АТС двигаться при торможениях в пределах коридора движения;

21. эксплуатационная документация – разрабатываемые изготовителем автотранспортного средства инструкции и руководства по его эксплуатации или по эксплуатации и техническому обслуживанию автотранспортного средства;

22. эффективность торможения: Мера торможения, характеризующая способность тормозной системы создавать необходимое искусственное сопротивление движению АТС.

Приложение 3

**Требования безопасности**

1. Общие требования к безопасности технического состояния автотранспортных средств

1.1 Показания размещенных на приборной панели сигнализаторов встроенных в конструкцию автотранспортного средства (бортовых) средств контроля и диагностирования тормозного привода, антиблокировочной тормозной системы, системы нейтрализации отработавших газов и других систем и агрегатов автотранспортного средства (далее АТС) должны соответствовать работоспособности указанных систем и агрегатов.

1.2 При внесении изменений в конструкцию зарегистрированных АТС, не предусмотренных эксплуатационной документацией изготовителя АТС, безопасность технического состояния автотранспортного средства должна соответствовать дополнительным требованиям, установленным техническими регламентами.

1.3 На АТС оперативных служб специальные световые и (или) звуковые сигнальные приборы должны быть работоспособны, а специальная цветографическая окраска сохранна.

2. Требования к безопасности технического состояния тормозного управления

2.1. Рабочая тормозная система должна соответствовать требованиям по следующим параметрам эффективности торможения и устойчивости АТС при торможении, а запасная, стояночная и вспомогательная тормозные системы – по параметрам эффективности торможения, указанным в табл. П 3.1 или П 3.2. Примечание к таблицам 1 и 2 — Знак “+” означает, что соответствующий показатель должен использоваться при оценке эффективности торможения или устойчивости АТС при торможении, знак «-» не должен использоваться.

2.2. Рабочая тормозная система АТС должна обеспечивать выполнение нормативов эффективности торможения на стендах согласно табл. П 3.3 либо в дорожных условиях согласно табл. П 3.4 или П 3.5. Начальная скорость торможения в дорожных условиях — 40 км/ч

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Таблица П 3.1  **Применение требований к эффективности торможения и устойчивости АТС при торможении на роликовых стендах** | | | | | | |
| Наименование параметра | Тормозная система | | | | | |
| рабочая | | | | запасная | стояночная |
| без АБС, или с АБС с порогом отключения выше скорости стенда | | с АБС с порогом отключения ниже скорости стенда | |
| Эффективность торможения | Устойчивость АТС при торможении | Эффективность торможения | Устойчивость АТС при торможении |
| Удельная тормозная сила | + | — | — | — | + | + |
| Относительная разность тормозных сил колес оси | — | + | — | — | — | — |
| Автоматическое отключение стенда вследствие проскальзывания колес по роликам или блокирование колес АТС на роликах \* | + | — | — | — | + | + |
| \* Используется только вместо показателя удельной тормозной силы | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Таблица П 3.2  **Применение требований к эффективности торможения и устойчивости АТС при торможении в дорожных условиях** | | | | | | | |
| Наименование параметра | Тормозная система | | | | | | |
| Рабочая | | | | запасная | стояночная | вспомогательная |
| без АБС | | с АБС | |
| Эффективность торможения | Устойчивость АТС при торможении | Эффективность торможения | Устойчивость АТС при торможении |
| Тормозной путь | + | — | + | — | + | — | — |
| Установившееся замедление \* | + | — | + | — | + | + | + |
| Время срабатывания тормозной системы \* | + | — | + | — | + | — | — |
| Коридор движения | — | + | — | — | — | — | — |
| Уклон, на котором АТС удерживается неподвижно | — | — | — | — | — | + | — |
| Прямолинейность движения АТС при торможении | — | — | — | + | — | — | — |
| \* Используются совместно только вместо показателя «тормозной путь». | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Таблица П 3.3  **Нормативы эффективности торможения АТС при помощи рабочей тормозной системы при проверках на роликовых стендах** | | | | |
| Наименование вида АТС | Категория АТС | Усилие на органе управления **Рп**, Н | Удельная тормозная сила **gт**, не менее, для: | |
| рабочей тормозной системы | запасной тормозной системы |
| Пассажирские и грузопассажирские автомобили | М1 | 490 (392\*) | 0,53 | 0,26 |
| М2, М3 | 686 (589\*) | 0,46 | 0,23 |
| Грузовые автомобили | N1, N2, N3 | 686 (589\*) | 0,46 | 0,23 |
| Прицепы с двумя и более осями | О1, О2, О3, О4 | 686 | 0,45 | — |
| Прицепы с центральной осью и полуприцепы | О1, О2, О3, О4 | 686 | 0,41 | — |
| \* Для запасной тормозной системы с ручным органом управления | | | | |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Таблица П 3.4  **Нормативы эффективности торможения АТС при помощи рабочей тормозной системы в дорожных условиях с использованием прибора для проверки тормозных систем** | | | | |
| Наименование вида АТС | Категория АТС | Усилие на органе управления **Рп**, Н: | Тормозной путь АТС  **Sт**, м, не более, для: | |
| рабочей тормозной системы | запасной тормозной системы |
| Пассажирские и грузопассажирские автомобили | М1 | 490 (392\*) | 15,8 | 28,1 |
| М2, М3 | 686 (589\*) | 19,6 | 31,4 |
| Легковые автомобили с прицепом без тормозов | М1 | 490 | 15,8 | — |
| Грузовые автомобили | N1, N2, N3 | 686 (589\*) | 19,6 | 31,4 |
| \* Для запасной тормозной системы с ручным органом управления | | | | |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Таблица П 3.5  **Нормативы эффективности торможения АТС при помощи рабочей тормозной системы в дорожных условиях с регистрацией параметров торможения** | | | | | |
| Наименование вида АТС | Категория АТС | Усилие на органе управления **Рп**, Н | Установившееся замедление **jуст**. м/с2, не менее | Время срабатывания тормозной системы **tср**, с, не более, для: | |
| рабочей тормозной системы | запасной тормозной системы |
| Пассажирские и грузопассажирские автомобили | М1 | 490 (392\*) | 5,2 | 0,6 | 0,6 |
| М2, М3 | 686 (589\*) | 4,5 | 0,8 (1,0 \*\*) | 0,8 (1,0\*\*) |
| Легковые автомобили с прицепом без тормозов | М1 | 490 | 5,2 | 0,6 | — |
| Грузовые автомобили | N1, N2, N3 | 686 (589\*) | 4,5 | 0,8 (1,0 \*\*)) | 0,8 (1,0\*\*) |
| \* Для АТС с ручным органом управления запасной тормозной системы.  \*\* Для АТС, изготовленных до 01.01.81. | | | | | |

2.3 В дорожных условиях при торможении рабочей тормозной системой с начальной скоростью торможения 40 км/ч АТС габаритной шириной более 1,7 м не должно ни одной своей частью выходить из нормативного коридора движения шириной 3 м, АТС габаритной шириной 1,7 м и менее – из коридора движения шириной 2,5 м, а АТС, оборудованные антиблокировочными тормозными системами (АБС), — должны двигаться в пределах коридора движения прямолинейно.

При проверках на стендах допускается относительная разность тормозных сил колес оси (в процентах от наибольшего значения) для осей АТС с дисковыми колесными тормозными механизмами не более 20 % и для осей с барабанными колесными тормозными механизмами не более 25 %. Для АТС категории М1 до окончания периода приработки допускается применение нормативов, установленных изготовителем в эксплуатационной документации.

2.4 Рабочая тормозная система автопоездов с пневматическим тормозным приводом в режиме аварийного (автоматического) торможения должна быть работоспособна.

2.5 Стояночная тормозная система должна обеспечивать:

для АТС технически допустимой максимальной массы:

— или значение удельной тормозной силы не менее 0,16;

— или неподвижное состояние АТС на опорной поверхности с уклоном (16±1) %;

для АТС в снаряженном состоянии:

— или расчетная удельная тормозная сила, не менее меньшего из двух значений: 0,15 отношения технически допустимой максимальной массы к массе АТС при проверке или 0,6 отношения снаряженной массы, приходящейся на ось (оси), на которые воздействует стояночная тормозная система, к снаряженной массе;

— или неподвижное состояние АТС категорий М1-М3 на уклоне (23±1) % и (31±1) % для категорий N1 — N3.

Усилие, прикладываемое к органу управления стояночной тормозной системы для приведения ее в действие, не должно превышать:

— в случае ручного органа управления:

392 Н — для АТС категории М1;

589 Н — для АТС остальных категорий.

— в случае ножного органа управления:

490 Н — для АТС категории М1;

688 Н — для АТС остальных категорий.

Стояночная тормозная система с приводом на пружинные камеры, раздельным с приводом запасной тормозной системы, при торможении в дорожных условиях с начальной скоростью 20 км/ч для АТС категорий М2 и М3, у которых не менее 0,37 массы АТС в снаряженном состоянии приходится на ось (и), оборудованную (ые) стояночной тормозной системой, должна обеспечивать установившееся замедление не менее 2,2 м/с2, а для АТС категорий N, у которых не менее 0,49 массы АТС в снаряженном состоянии приходится на ось (и), оборудованную (ые) стояночной тормозной системой, — не менее 2,9 м/с2.

2.6 Вспомогательная тормозная система, за исключением моторного замедлителя, должна обеспечивать в дорожных условиях в диапазоне скоростей 25 — 35 км/ч установившееся замедление не менее 0,5 м/с2 — для АТС разрешенной максимальной массы и 0,8 м/с2 — для АТС в снаряженном состоянии с учетом массы водителя.

2.7 Запасная тормозная система, снабженная независимым от других тормозных систем органом управления, должна обеспечивать эффективность торможения АТС на стенде согласно табл. П 3.3, либо в дорожных условиях согласно табл. П 3.4 или П 3.5. Начальная скорость торможения при проверках в дорожных условиях — 40 км/ч.

2.8 Утечки сжатого воздуха из колесных тормозных камер не допускаются.

2.9 Для АТС с двигателем давление на контрольных выводах ресиверов пневматического тормозного привода при работающем двигателе допускается в пределах, установленных изготовителем в эксплуатационной документации.

2.10 В тормозном приводе не допускаются:

— подтекания тормозной жидкости, нарушения герметичности трубопроводов или соединений в гидравлическом тормозном приводе;

— перегибы, видимые перетирания и повреждения тормозных трубопроводов;

— коррозия, грозящая потерей герметичности или разрушением;

— наличие деталей с трещинами или остаточной деформацией

2.11 Нарушения фиксации органа управления стояночной тормозной системы не допускаются.

2.12 Гибкие тормозные шланги, передающие давление сжатого воздуха или тормозной жидкости колесным тормозным механизмам, должны соединяться друг с другом без дополнительных переходных элементов (для АТС, изготовленных после 01.01.89). Расположение и длина гибких тормозных шлангов должны обеспечивать герметичность соединений с учетом максимальных деформаций упругих элементов подвески и углов поворота колес АТС. Набухание шлангов под давлением, трещины и наличие на них видимых мест перетирания не допускаются.

2.13 Расположение и длина соединительных шлангов пневматического тормозного привода автопоездов должны исключать их повреждения при взаимных перемещениях тягача и прицепа (полуприцепа).

2.14 Действие рабочей и запасной тормозных систем должно обеспечивать плавное, адекватное уменьшение или увеличение тормозных сил (замедления АТС) при уменьшении или увеличении, соответственно, усилия воздействия на орган управления тормозной системы.

2.15 Нарушение целостности регулятора тормозных сил на АТС, оборудованных этим устройством, не допускается.

2.16 Колеса АТС, оборудованных антиблокировочными тормозными системами (АБС), не должны оставлять следов юза на дорожном покрытии до момента отключения АБС при достижении скорости движения, соответствующей порогу отключения АБС, установленному изготовителем (не более 15 км/ч).

2.17 Инерционный тормоз прицепов категорий О1 и О2 должен обеспечивать удельную тормозную силу по п. 2.2 и относительную разность тормозных сил по п. 2.3 при усилии вталкивания сцепного устройства одноосных прицепов не более 0,1, а для остальных прицепов — не более 0,067 веса полностью груженого прицепа.

3. Требования к безопасности технического состояния рулевого  
управления

3.1 Изменение усилия при повороте рулевого колеса должно быть плавным во всем диапазоне его поворота. Неработоспособность усилителя рулевого управления АТС (при его наличии на АТС) не допускается.

3.2 Самопроизвольный поворот рулевого колеса с усилителем рулевого управления от нейтрального положения при неподвижном состоянии АТС и работающем двигателе не допускается.

3.3 Суммарный люфт в рулевом управлении не должен превышать пределов, установленных изготовителем в эксплуатационной документации, или если эти пределы не установлены, следующих предельных значений:

— легковые автомобили и созданные на базе

их агрегатов грузовые автомобили и автобусы ………………10о

— автобусы …………………………………………………..………..….….20о

— грузовые автомобили ……………..……………………………….25о

3.4 Максимальный поворот рулевого колеса должен ограничиваться только устройствами, предусмотренными конструкцией АТС.

3.5 Повреждения и отсутствие деталей крепления рулевой колонки и картера рулевого механизма, а также повышение подвижности деталей рулевого привода относительно друг друга или кузова (рамы) не допускаются. Резьбовые соединения должны быть затянуты и зафиксированы способом, предусмотренным изготовителем АТС. Люфт в соединениях рычагов поворотных цапф и шарнирах рулевых тяг не допускается. Повреждения и отсутствие деталей крепления шаровых опор не допускается. Устройство фиксации положения рулевой колонки с регулируемым положением рулевого колеса должно быть работоспособно.

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

3.7 Подтекание рабочей жидкости в гидросистеме усилителя не допускается.

4. Требования к внешним световым приборам

4.1 Количество, расположение, режим работы и цвет излучения внешних световых приборов на АТС должны соответствовать эксплуатационной документации. Демонтаж, изменение цвета огней, режима работы и мест расположения предусмотренных эксплуатационной документацией АТС фар, сигнальных фонарей, световозвращателей не допускаются, за исключением указанных в п. 4.2 или изменения комплектации АТС внешними световыми приборами для приведения ее в соответствие с Правилами № 48 ЕЭК ООН.

4.2 При эксплуатации допускается установка фары-прожектора или прожектора-искателя, если она предусмотрена изготовителем АТС. Дополнительная установка других фар, сигнальных фонарей и световозвращателей, не предусмотренных изготовителем в эксплуатационной документации АТС, не допускается.

Допускается замена внешних световых приборов на используемые на АТС других марок и моделей.

4.3 Отсутствие рассеивателей либо частей рассеивателей фар не допускается.

4.4 Сигнализаторы включения световых приборов, находящиеся в кабине (салоне), должны быть работоспособны.

4.5 Угол наклона плоскости, содержащей левую (от АТС) верхнюю часть светотеневой границы пучка ближнего света фар типов С, НС, DС, CR, HCR, DCR, измеренный в вертикальной плоскости, параллельной продольной центральной плоскости АТС, должен быть в пределах ± 0,2 % нормативного значения угла регулировки, указанного в эксплуатационной документации и (или) обозначенного на АТС. При отсутствии на АТС и в эксплуатационной документации данных о нормативном значении угла регулировки, фары типов С, НС, DС, CR, HCR, DCR в режиме «ближнего света» должны быть отрегулированы согласно табл. П 3.6. Нормативы угла регулировки заданы значениями угла a в зависимости от высоты Н оптического центра фары над плоскостью рабочей площадки или расстоянием R по экрану от проекции оптического центра фары до световой границы пучка света для расстояния от оптического центра фары L до экрана и высоты Н оптического центра фары над плоскостью рабочей площадки. Правый участок следа светотеневой границы пучка ближнего света фар типов С, НС, DС, CR, HCR, DCR на экране может быть наклонным или ломаным.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Таблица П 3.6  **Требования к углу регулировки пучка ближнего света фар** | | | |
| Расстояние от оптического центра фары до плоскости рабочей площадки Н, мм | Номинальный угол наклона светового пучка фары в вертикальной плоскости a | | Расстояние R от проекции оптического центра до следа светотеневой границы фары на экране, удаленном на 10 м, мм |
| угл. мин | % |
| До 600  От 600 до 700  « 700 « 800  « 800 « 900  « 900 « 1000  « 1000 « 1200  « 1200 « 1500 | 34  45  52  60  69  75  100 | 1,00  1,30  1,50  1,76  2,00  2,20  2,90 | 100  130  150  176  200  220  290 |

Угловое отклонение в горизонтальном направлении точки пересечения левого горизонтального и правого наклонного участков светотеневой границы светового пучка фар типов С, НС, DС, CR, HCR, DCR от вертикальной плоскости, проходящей через ось отсчета, должно быть не более ±0,2 %.

Корректор света фар, снабженных этим устройством, при загрузке АТС должен устанавливаться в положение, соответствующее загрузке.

4.6. Cила света каждой из фар в режиме «ближний свет», измеренная в направлении оси отсчета фары и в направлении 52¢ вниз от положения светотеневой границы, должна соответствовать нормативам, указанным в табл. П 3.7.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Таблица П 3.7 | | |
| Тип фары | Сила света в направлении оси отсчета фары, кд, не более | Сила света в направлении 52¢ вниз от положения горизонтального участка следа светотеневой границы на экране в вертикальной плоскости, проходящей через ось отсчета фары, кд, не менее |
| С; CR | 800 | 1600 \*) |
| НС; HCR; DC; DCR | 950 | 2200 \*) |
| \*) В случае несоответствия параметров, полученных при неработающем двигателе, проводят измерение при работающем двигателе | | |

4.7 Центр светового пучка фар типов R, HR, DR в режиме «дальний свет» должен совпадать с точкой пересечения оси отсчета фары с экраном.

4.8 Сумма сил света, измеренных в режиме «дальний свет» в направлении осей отсчета фар типов R, HR, CR, HCR, DR, DCR, расположенных на одной стороне АТС, должна быть не менее 10000 кд, а сумма сил света всех головных фар указанных типов на АТС должна быть не более 225000 кд.

4.9 Противотуманные фары типа В должны быть отрегулированы так, чтобы плоскость, содержащая верхнюю светотеневую границу светового пучка, была наклонена вниз от горизонтальной плоскости под углом, указанным в табл. П 3.8.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Таблица П 3.8  **Номинальный угол наклона плоскости, содержащей верхнюю светотеневую границу светового пучка противотуманной фары** | | | |
| Расстояние от оптического центра фары до плоскости рабочей площадки Н, мм | Номинальный угол наклона светового пучка фары в вертикальной плоскости a | | Расстояние К от проекции оптического центра фары до следа светотеневой границы на экране, удаленном на 10 м, мм |
| угл. мин. | % |
| 250 … 750 | 69 | 2,0 | 200 |
| 750 … 1000 | 140 | 4,0 | 400 |

4.10 Сила света противотуманной фары, измеренная в вертикальной плоскости, проходящей через ось отсчета, должна быть не более 625 кд в направлении 3° вверх от положения светотеневой границы.

4.11 Изменение предусмотренного изготовителем АТС постоянного режима излучения габаритных, контурных огней и опознавательного знака автопоезда не допускается.

4.12 Нарушение предусмотренного изготовителем АТС режима функционирования и синхронности включения основных и дополнительных сигналов торможения при воздействии на органы управления тормозных систем не допускается.

4.13 Нарушение предусмотренного изготовителем АТС режима функционирования и синхронности включения фары заднего хода при включении передачи заднего хода не допускается.

4.14 Указатели поворотов должны быть работоспособны. Частота следования проблесков должна быть в пределах (90±30) проблесков в минуту или (1,5±0,5) Гц.

4.15 Аварийная сигнализация должна обеспечивать синхронное включение всех указателей поворота в проблесковом режиме с частотой по 4.14.

4.16 Нарушение предусмотренного изготовителем АТС постоянного режима функционирования и синхронности включения фонаря освещения заднего государственного регистрационного знака с габаритными огнями не допускается.

5. Требования к техническому состоянию средств обеспечения

обзорности

5.1 Демонтирование стеклоочистителей и стеклоомывателей ветрового стекла не допускается.

5.2.Стеклоочистители ветровых стекол должны быть работоспособны.

5.3 Стеклоомыватели должны обеспечивать подачу жидкости в зоны очистки стекла.

5.4 АТС должно быть укомплектовано зеркалами заднего вида согласно табл. П 3.9, а также стеклами, звуковым сигнальным прибором и противосолнечными козырьками.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Таблица П 3.9  **Требования к наличию зеркал заднего вида на автотранспортных средствах** | | | | |
| Категория АТС | Характеристика зеркала | Класс зеркала | Число и расположение зеркал на АТС | Наличие зеркала | |
| М1, N1 | Внутреннее | I | Одно внутри | Обязательно только при наличии обзора через него | |
| Наружное  основное | III  (или II) | Одно слева | Обязательно | |
| Одно справа | Обязательно при недостаточном обзоре через внутреннее зеркало, в остальных случаях – допускается | |
| M2, M3 | Наружное  основное | II | Одно справа, одно слева | Обязательно | |
| Наружное  широкоугольное | IV | Одно справа | Допускается | |
| Наружное бокового обзора | V\* |
| N2  (до 7,5 т) | Наружное  основное | II (или III на одном кронштейне с зеркалом класса IV) | Одно справа, одно слева | Обязательно | |
|  | Внутреннее | I | Одно внутри | Допускается | |
| Наружное широкоугольное | IV | Одно справа |
| Наружное бокового обзора | V\* |
| N2 (св. 7,5 т), N3 | Наружное  основное | II (или III на одном кронштейне с зеркалом IV – только для N2) | Одно справа,  одно слева | Обязательно | |
| Наружное широкоугольное | IV | Одно справа |
| Наружное бокового обзора | V\* |
| Внутреннее | I | Одно внутри | Допускается | |
| \* Высота размещения зеркала не менее 2 м от опорной поверхности.  Зеркала заднего вида подразделяются на классы, указываемые в маркировке сертифицированных зеркал римскими цифрами:  I — внутренние зеркала заднего вида плоские или сферические;  II — основные внешние зеркала заднего вида сферические;  III — основные внешние зеркала заднего вида плоские или сферические (допускается меньший радиус кривизны, чем для зеркал класса II);  IV — широкоугольные внешние зеркала заднего вида сферические;  V — внешние зеркала бокового обзора сферические. | | | | | |

5.5 Светопропускание ветровых стекол и стекол, через которые обеспечивается передняя обзорность для водителя, в том числе покрытых прозрачными цветными пленками, должно быть не менее 70%.

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

5.6 Наличие трещин ветровых стекол АТС в зоне очистки стеклоочистителем половины стекла, расположенной со стороны водителя, не допускается.

5.7 Наличие дополнительных предметов или покрытий, ограничивающих обзорность с места водителя (за исключением зеркал заднего вида, деталей стеклоочистителей, наружных и нанесенных или встроенных в стекла радиоантенн, нагревательных элементов устройств размораживания и осушения ветрового стекла, занавесок на боковых и задних окнах автобусов класса III) не допускается.

В верхней части ветрового стекла допускается крепление полосы прозрачной цветной пленки шириной не более 140 мм, а на АТС категорий М3, N2, N3 — шириной, не превышающей минимального расстояния между верхним краем ветрового стекла и верхней границей зоны его очистки стеклоочистителем.

6. Требования к шинам и колесам

6.1 Маркировка шин на АТС должна соответствовать допускаемым эксплуатационной документацией размеру, индексу несущей способности нагрузок (грузоподъемности), индексу категории скорости.

6.2 Установка на одну ось АТС шин разных размеров, конструкций (радиальной, диагональной, камерной и бескамерной), моделей, с разными рисунками протектора, морозостойких и неморозостойких, новых и восстановленных, новых и с углубленным рисунком протектора не допускается.

6.3 Шины с шипами противоскольжения в случае их применения должны быть установлены на все колеса АТС.

6.4 Шина непригодна к эксплуатации:

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

— при остаточной высоте рисунка протектора шин, не снабженных индикаторами износа, не более указанных предельных значений для АТС категорий:

М1, N1, О1, О2 — 1,6 мм;

N2, N3, О3, О4 – 1,0 мм;

М2, М3 – 2 мм;

— при наличии местных повреждений (порезов, пробоев), а также расслоений в каркасе, брекере, борте (вздутия), отслоении протектора, боковины и герметизирующего слоя.

6.5 Допускается применение шин, восстановленных наложением нового

протектора:

— по классу I:

а) на всех осях АТС категорий М1, М2, М3 (класс I), средней и задней осях АТС категории М3 ( класс II и III);

в) на всех осях АТС категорий N1, N2 и N3, прицепах и полуприцепах категорий О1, О2, О3, О4, кроме передних осей магистральных тягачей с бескапотной компановкой категорий N2 и N3.

— по классу II:

а) на задних осях АТС категорий М1, М2 и М3 (класс I);

б) на задних осях АТС категорий N1,N2 и N3, прицепах и полуприцепах категорий О1, О2, О3, О4;

-по классу «Д»

а) на задних осях АТС категорий М1, М2 и М3 (класс I);

в) на задних осях АТС категорий N1, N2 и N3, прицепах и полуприцепах категорий О1, О2, О3, О4.

Применение шин, восстановленных наложением нового протектора, не допускается на передней оси магистральных тягачей бескапотной компоновки категорий N2 и N3 и передних осях АТС категорий М3 (класс II и III).

6.6 Установка шин на АТС с отремонтированными местными повреждениями и с углубленным рисунком протектора методом нарезки (маркированные «Regroovable») допускается на задней оси АТС категории М1 и АТС категорий М2, М3 классов I, II ,III , средних и задней осях АТС категорий N2 и N3, на любых осях АТС категорий О1, О2, О3, О4.

6.7 Сдвоенные колеса должны быть установлены таким образом, чтобы вентильные отверстия в дисках были совмещены для обеспечения возможности измерения давления воздуха и подкачивания шин. Не допускается замена золотников заглушками, пробками и другими приспособлениями.

6.8 Отсутствие хотя бы одного болта или гайки крепления дисков и ободьев колес, а также ослабление их затяжки не допускаются.

6.9 Видимое деформирование ободьев, трещины дисков или ободьев колес, наличие следов их устранения сваркой не допускаются.

7. Требования к двигателю и его системам

7.1.Содержание оксида углерода, углеводородов и коэффициент избытка воздуха в отработавших газах бензинового двигателя в режиме холостого хода на минимальной (nмин) и повышенной (nпов) частотах вращения коленчатого вала, установленных изготовителем АТС в эксплуатационной документации, или при отсутствии данных, установленных изготовителем, на частотах, не превышающих значений:

nмин – 1100 мин-1 для АТС категорий М1 и N1;

nмин – 900 мин-1 для АТС остальных категорий;

nпов – 2500-3500 мин-1 для АТС категорий М1 и N1 без системы нейтрализации;

nпов – 2000-3500 мин-1 для АТС категорий М1 и N1 с системой нейтрализации,

nпов – 2000—2800 мин-1 для АТС остальных категорий и комплектаций, не должно превышать установленных изготовителем АТС пределов. При отсутствии или недоступности установленных изготовителем АТС пределов, содержание оксида углерода, углеводородов и коэффициента избытка воздуха в отработавших газах не должно превышать предельных значений, указанных в табл. П 3.10.

Таблица П 3.10

Предельные значения содержания оксида углерода, углеводородов и коэффициента

избытка воздуха в отработавших газах бензинового двигателя

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Категория и комплектация АТС | Частота вращения коленчатого вала | Оксид углерода, объемная доля, % | Углеводороды, объемная доля, млн-1 | Коэффициент избытка воздуха |
| АТС категорий М1, *М2,* М3, N1, N2, N3, произведенные до 01.10.1986 г. | nмин | 4,5 | — | — |
| АТС категорий *М1* и N1, не оснащенные системами нейтрализации отработавших газов2) | nмин | 3,5 | 1200 | — |
| nпов | 2,0 | 600 | — |
| АТС категорий М2, М3, N2, N3, не оснащенные системами нейтрализации отработавших газов2) | nмин | 3,5 | 2500 | — |
| nпов | 2,0 | 1000 | — |
| АТС категорий M1 и N1, оборудованные :двух компонентной системой нейтрализации отработавших газов | nмин | 1,0 | 400 | — |
| nпов | 0,6 | 200 | — |
| АТСкатегорий М2, М3, N2, N3, оборудованные двухкомпонентной системой нейтрализацииотработавших газов | nмин | 1,0 | 600 | — |
| nпов | 0,6 | 300 | — |
| АТС категорий *М1* и N1 с трехкомпонентной системой нейтрализации отработавших газов и те же АТС, оборудованные встроенной (бортовой) системой диагностирования | nмин | 0,5 | 100 | — |
| nпов | 0,3 | 100 | от 0,97 до 1,03 |
| АТС категорий М2, М3, N2, N3 с трехкомпонентной системой нейтрализации отработавших газов и те же АТС, оборудованные встроенной (бортовой) системой диагностирования | nмин | 0,5 | 200 | — |
| nпов | 0,3 | 200 | от 0,97 до 1,03 |
| 2) Для АТС с пробегом до 3000 км содержание оксида углерода и углеводородов в отработавших газах устанавливается технологическими нормами изготовителя. | | | | |

7.2 Дымность отработавших газов дизельного двигателя обкатанных АТС в режиме свободного ускорения, характеризуемая максимальным значением коэффициента поглощения света, не должна превышать значения XL, указанного в сообщении об официальном утверждении типа или в знаке официального утверждения, нанесенного на двигатель/АТС, или, если АТС не имеет знака официального утверждения, либо информация об официальном утверждении недоступна, не должна превышать 2,5 м-1 — для двигателей без наддува и 3,0 м-1 — для двигателей с наддувом. Дымность необкатанных АТС не должна превышать более, чем на 0,5 м-1 значение коэффициента поглощения XL.

7.3 Содержание оксида углерода и углеводородов в отработавших газах газобаллонных АТС в режиме холостого хода двигателя на минимальной (nмин) и повышенной (nпов) частотах вращения коленчатого вала, установленных изготовителем АТС в эксплуатационной документации, или, при отсутствии данных, установленных изготовителем, при частотах nmin =(800±50) мин-1, nпов =(3000±100) мин-1, не должно превышать значений, указанных в табл. П 3.11.

Таблица П 3.11

Предельно допустимое содержание оксида углерода и углеводородов в отработавших газах газобаллонных автомобилей

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Частота вращения коленчатого вала двигателя | Оксид углерода, объёмная доля, % по видам моторного топлива | | Углеводороды, объёмная доля, млн-1 по видам моторного топлива и рабочему объёму | | | |
| для двигателей рабочим объёмом: | | | |
| СНГ | СПГ | до 3 дм3 включительно | | свыше 3 дм3 | |
| СНГ | СПГ | СНГ | СПГ |
| nmin | 3,0 | 2,0 | 1000 | 700 | 2200 | 1800 |
| nпов | 2,0 | 1,5 | 600 | 400 | 900 | 750 |

7.4 Подтекания и каплепадение топлива в системе питания двигателей не допускаются. Запорные устройства топливных баков и устройства перекрытия топлива должны быть работоспособны. Крышки топливных баков должны фиксироваться в закрытом положении, повреждения уплотняющих элементов крышек не допускаются.

7.5 Газовая система питания газобаллонных АТС должна быть герметична.

7.6 В соединениях и элементах системы выпуска отработавших газов не должно быть утечек.

7.7 Рассоединение трубок в системе вентиляции картера двигателя не допускается.

7.8 Уровень шума выпуска двигателя АТС не должен превышать более, чем на 5 дБ (А) пределов, установленных изготовителем АТС в эксплуатационной документации, а при отсутствии этих пределов в эксплуатационной документации или при недоступности эксплуатационной документации – ограничений, приведенных в табл. П 3.12.

|  |  |
| --- | --- |
| Таблица П 3.12  **Предельно допустимые уровни шума выпуска двигателей эксплуатируемых АТС** | |
| Категории АТС | Уровень звука, дБ(А) |
| M1, N1 | 96 |
| M2, N2 | 98 |
| M3, N3 | 100 |

7.9 Демонтирование и неработоспособность системы нейтрализации отработавших газов на АТС категорий N и M, оборудованных изготовителем этой системой, не допускаются.

7.10 На наружной поверхности газовых баллонов АТС с газовой системой питания должны быть нанесены паспортные данные баллонов, в том числе даты действующего и последующего освидетельствования. Использование баллонов с истекшим сроком их периодического освидетельствования не допускается.

8. Требования к техническому состоянию тягово-сцепных устройств

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

8.2 Одноосные прицепы категорий О1 и О2 должны быть оборудованы предохранительными приспособлениями (цепями, тросами), которые должны быть работоспособны. Длина предохранительных цепей (тросов) должна предотвращать контакт сцепной петли дышла с дорожной поверхностью и обеспечивать управление прицепом в случае обрыва (поломки) тягово-сцепного устройства.

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

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

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

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

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

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

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

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

9. Дополнительные требования к техническому состоянию узлов  
и оборудования автотранспортных средств категорий М2 и М3

9.1 Аварийный выключатель дверей и сигнал требования остановки на автотранспортных средствах категорий М2 и М3, аварийные выходы и устройства приведения их в действие, приборы внутреннего освещения салона, привод управления дверями и сигнализация их работы должны быть работоспособны.

9.2 Аварийные выходы в автотранспортных средствах категорий М2 и М3 должны быть обозначены и снабжены табличками по правилам их использования.

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

9.4 Поручни в автотранспортных средствах категорий М2 и М3 должны быть надежно закреплены в местах, предусмотренных конструкцией АТС.

9.5 Сквозная коррозия или разрушение пола пассажирского помещения, способные служить причиной травмы, не допускаются.

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

10. Требования к прочим элементам конструкции

10.1 Замки дверей кузова или кабины, запоры бортов грузовой платформы, запоры горловин цистерн, механизмы регулировки и фиксирующие устройства сиденья водителя, звуковой сигнальный прибор на АТС категорий М и N, устройство обогрева и обдува ветрового стекла, предусмотренное изготовителем АТС противоугонное устройство должны быть работоспособны.

Замки боковых навесных дверей АТС должны быть работоспособны и фиксироваться в двух положениях запирания: промежуточном и окончательном.

Звуковой сигнальный прибор должен при приведении в действие органа его управления издавать непрерывный и монотонный звук, акустический спектр которого не должен претерпевать значительных изменений.

10.2 Спидометры должны быть работоспособны.

10.3 Ослабление затяжки болтовых соединений и разрушения деталей подвески и карданной передачи АТС не допускаются.

10.4 Рычаг регулятора уровня пола (кузова) АТС с пневмоподвеской в снаряженном состоянии должен находиться в положении, предписанном изготовителем в эксплуатационной документации. Давление на контрольном выводе регулятора уровня пола АТС с пневмоподвеской, изготовленных после 01.01.97, должно соответствовать указанному в табличке изготовителя.

10.5 На АТС категорий N3, О3 и О4 демонтирование или изменение места размещения предусмотренного изготовителем заднего защитного устройства не допускается. Заднее защитное устройство по длине должно быть не более длины задней оси и не короче ее более, чем на 100 мм с каждой стороны.

10.6 Деформации, повреждения и изменение конструкции передних и задних бамперов АТС категорий М и N, снижающих радиус кривизны выступающих наружу частей бампера (за исключением деталей, изготовленных из неметаллических эластичных материалов) до величины менее 5 мм, не допускаются.

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

10.8 АТС должны быть оснащены ремнями безопасности согласно требованиям эксплуатационных документов.

Не допускается эксплуатация ремней безопасности со следующими дефектами:

— надрыв на лямке, видимый невооруженным глазом;

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

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

— при резком вытягивании лямки ремня не обеспечивается прекращение (блокирование) ее вытягивания из втягивающего устройства (катушки), оборудованного механизмом двойной блокировки лямки.

10.9 Установка надувных защитных систем, не предусмотренных эксплуатационной документацией АТС, не допускается.

10.10 АТС должны быть укомплектованы знаком аварийной остановки, выполненным по ГОСТ Р 41.27-2001 (Правилам № 27 ЕЭК ООН), медицинской аптечкой, а автобусы категории М3 классов II и III – тремя аптечками. Кроме того, АТС категорий М3, N2, N3, должны быть укомплектованы не менее, чем двумя противооткатными упорами. Независимо от наличия автоматической установки пожаротушения АТС категорий М1, N1, N2, N3 должны быть оснащены не менее чем одним огнетушителем, а АТС категорий М2, М3 и категорий N2, N3, предназначенные для перевозки людей, — двумя, один из которых должен размещаться в кабине водителя, а второй – в пассажирском салоне (кузове). Использование огнетушителей без пломб и (или) с истекшими сроками годности не допускается. Медицинская аптечка должна быть укомплектована пригодными для использования препаратами согласно требованиям, устанавливаемым федеральным органом исполнительной власти в области здравоохранения. Произвольная замена в ее составе лекарственных средств и изделий или применение средств с поврежденной маркировкой и просроченным периодом использования не допускаются.

10.11 Запасное колесо, аккумуляторные батареи, сиденья на АТС, оборудованных приспособлениями для их крепления, должны быть надежно закреплены в местах, предусмотренных изготовителем в эксплуатационной документации.

10.12 Демонтирование предусмотренных конструкцией АТС надколесных грязезащитных устройств не допускается. Ширина этих устройств должна быть не менее ширины применяемых шин.

10.13 Демонтирование опорного устройства полуприцепов не допускается. Механизмы подъема и опускания опор и фиксаторы транспортного положения опор должны быть работоспособны.

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

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

10.16 Грубые повреждения, трещины и разрушения щек кронштейнов подвески, стоек либо каркасов бортов и приспособлений для крепления грузов не допускаются.

10.17 Тахографы на АТС, оборудованных этим прибором, должны быть работоспособны.

11. Общие требования к безопасности технического состояния специализированных автотранспортных средств

11.1 Ослабление крепления специального оборудования, затяжки болтовых соединений, трещины и повреждения деталей крепления, лонжеронов, платформы или цистерны, разрывы и трещины сварных швов не допускаются.

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

11.3 Ослабление болтовых соединений крепления дышла к прицепу (гайка оси дышла должна быть завернута до отказа и зашплинтована), сцепной петли к дышлу (гайка крепления сцепной петли дышла должна быть завернута до отказа и зафиксирована замковой шайбой и гайкой), шкворня (стопорные шайбы должны фиксировать завернутую до отказа гайку) и гаек реактивных штанг не допускается. Деформация наконечника дышла не допускается.

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

11.5 Дополнительная топливная система в составе специального оборудования битумовозов, бетоносмесителей и других специализированных автотранспортных средств, оборудованных этой системой, должна быть герметична.

12. Дополнительные требования к безопасности технического состояния самосвальных автотранспортных средств

12.1 Отсутствие или неработоспособность механических фиксаторов транспортного (закрытого) положения платформы самосвальных АТС, за исключением самосвалов с задней разгрузкой, изготовленных до 01.01.96 г., не допускается.

12.2 Отсутствие или неработоспособность приспособлений (крюков, скоб и др.) крепления тента в рабочем положении над платформой самосвалов для перевозки сыпучих грузов и уплотняющего устройства для исключения зазоров в стыках бортов и пола платформы не допускается.

13. Дополнительные требования к безопасности технического  
состояния автомобилей-фургонов

13.1 Самопроизвольное открывание дверей после отпирания замка фургона АТС, установленного на горизонтальной площадке, не допускается.

13.2 Отсутствие и повреждения устройств (упоров, ремней, крюков для подвешивания туш, съемных или откидных перегородок и др.) для предотвращения смещения груза при транспортировке не допускаются.

13.3 Нарушения работоспособности механизмов фиксирования дверей, рампы, дверей-трапов в открытом и закрытом (транспортном) положениях не допускаются.

13.4 Демонтирование или повреждения съемных и стационарных перегородок кузова, в том числе, снабженных кольцами для привязки животных, а также устройств их фиксации в транспортном положении не допускаются.

13.5 Нарушения работоспособности люка(ов), приспособлений для установки брезентового тента или механизмов закрывания люка(ов) и проема(ов) в крыше фургона не допускаются.

14. Дополнительные требования к безопасности технического  
состояния грузопассажирских автомобилей-фургонов  
(почтовых, мебельных)

14.1 Средства звуковой сигнализации (связи с кабиной специализированного АТС) отсека для сопровождающих должны быть работоспособны. Неработоспособность сигнализации “открытых дверей” не допускается.

14.2 Демонтирование или разрушение перегородки(ок), отделяющей(их) отсек для сопровождающих от грузового отсека фургона, не допускаются.

14.3 Затрудненность открывания двери отсека для сопровождающих изнутри не допускается.

14.4 Изменения мест расположения и повреждения сидений или их креплений в отсеке для сопровождающих не допускаются.

15. Дополнительные требования к безопасности технического  
состояния автоцистерн

15.1 Повреждения крышек загрузочных люков, их запоров и деталей уплотнения не допускаются.

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

15.3 Отсутствие заземляющих устройств на автоцистернах для перевозки пищевых жидкостей, спирта, сжиженных углеводородных газов, транспортирования и заправки нефтепродуктов не допускается.

15.4 Течи в соединениях трубопроводов и арматуры, потеки через сальниковые уплотнения насосов, вентилей, задвижек, прокладки резьбовых соединений, заглушек и торцевых уплотнений, потеки и потери перевозимых жидкостей (материалов) через неплотности соединений цистерны и рукавов не допускаются.

16. Дополнительные требования к безопасности технического  
состояния специализированных автотранспортных средств  
для перевозки полужидких грузов (автобетоно- и  
авторастворосмесители, автобетоно- и авторастворовозы)

16.1 Подтекания в системе подачи и дозирования воды не допускаются.

16.2 Подтекание топлива в системе питания вспомогательного двигателя привода смесительного барабана не допускается.

16.3 Потеки и потери раствора через неплотности шиберных затворов рабочего сосуда не допускаются.

16.4 Гидросмесительное устройство и бункер должны быть герметичны.

17. Дополнительные требования к безопасности технического  
состояния специализированных автотранспортных средств для  
перевозки длинномерных грузов

17.1 Лебедки, зажимы и другие механизмы крепления груза должны быть работоспособны.

17.2 Провисание тросов крестовой сцепки лесовозного прицепа-роспуска более 100 мм не допускается, если иное значение не оговорено изготовителем в эксплуатационной документации.

17.3 Нарушения крепления и фиксации транспортного положения дышла прицепа-роспуска от смещения и поворота при размещении прицепа-роспуска на тягаче не допускается.

17.4 Наращивание стоек коника, нарушения крепления стоек коника, крестовой сцепки, цепей и троса стоек коника не допускаются.

18. Дополнительные требования к безопасности технического  
состояния автомобилей технической помощи и самопогрузчиков-эвакуаторов автомобилей и дорожных машин

18.1 Разрушение проушин для дополнительной увязки канатами (тросами) перевозимых на специализированных АТС автомобилей и машин не допускается.

18.2 Опорное устройство и фиксаторы крепления опор в транспортном положении должны быть работоспособны.

18.3 Разрушение предохранительного бортика и упоров для фиксации перевозимых автомобилей и машин на платформе автомобиля технической помощи не допускается.

19. Дополнительные требования к безопасности технического  
состояния автотранспортных средств c грузоподъемным  
устройством

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

20. Дополнительные требования к безопасности технического состояния автотранспортных средств для перевозки опасных грузов

20.1 Разрушение панелей и досок кузова, щели и проломы в кузове закрытых и крытых тентом АТС для перевозки опасных грузов не допускаются.

20.2 Отсутствие бокового или заднего защитного устройства по всему периметру цистерны на автоцистернах, на АТС для перевозки съемных цистерн и АТС-батареях не допускается. Заднее защитное устройство не требуется на АТС с цистерной-самосвалом с разгрузкой через заднюю стенку, предназначенных для перевозки порошкообразных или гранулированных веществ при условии выполнения функции защиты корпуса цистерны задней арматурой корпуса.

20.3 Сокращение расстояния между задней стенкой цистерны и задней частью защитного устройства (от крайней задней точки стенки цистерны или от выступающей арматуры, соприкасающейся с перевозимым веществом) менее 100 мм не допускается.

20.4 Установка на АТС для перевозки опасных грузов дополнительных топливных баков, не предусмотренных изготовителем АТС, запрещается.

20.5 Нагрев при работе, нарушение крепления и демонтирование элементов защиты на АТС для перевозки легковоспламеняющихся и взрывчатых веществ и изделий не допускается.

20.6 Применение в составе АТС для перевозки опасных грузов прицепов с рабочей тормозной системой без функции автоматического торможения не допускается.

20.7 Изменение места выведения выпускной трубы с глушителем от ее расположения с наклоном перед радиатором, или в правую сторону вне зоны кузова (цистерны) и зоны топливной коммуникации не допускается. Выведение выпускной трубы на левую сторону АТС или назад не допускается. Демонтирование съемного искрогасителя с выпускной трубы не допускается.

Изменение размещения топливного бака, сокращающее его удаление от аккумуляторной батареи, двигателя, электрических проводов или выпускной трубы с глушителем, или демонтирование защитной непроницаемой перегородки между баком и аккумуляторной батареей, не допускаются.

Изменение размещения топливного бака и других узлов системы питания, при котором создается возможность попадания топлива не на землю, а на перевозимый груз, детали электрооборудования или системы выпуска двигателя, не допускается. Демонтирование защитного кожуха под днищем и с боков топливного бака не допускается.

20.8 Демонтирование или ослабление крепления защитного экрана между цистерной или грузом и расположенными за задней стенкой кабины агрегатами, нагревающимися при эксплуатации (двигатель, трансмиссия, тормоз-замедлитель), не допускается.

20.9 Применение в кабине водителя топливных (в том числе, работающих на газообразном топливе) обогревательных приборов и размещение топливных обогревательных приборов в грузовых отделениях АТС запрещается.

20.10 Установка на АТС деревянных деталей без огнестойкой пропитки и установка элементов внутренней обшивки кузова без такой пропитки или из материалов, вызывающих искры, не допускается. Демонтирование и неработоспособность замков дверей и тентов на бортовых кузовах таких АТС не допускается. В качестве тента допускается применение прочного к разрыву, непромокаемого и трудно воспламеняющегося материала. Тент должен быть натянут, перекрывать борта кузова со всех сторон не менее, чем на 200 мм и удерживаться в этом положении фиксирующими приспособлениями.

20.11 Демонтирование, неработоспособность, изменение места размещения или ограничение угла видимости специального светового сигнального прибора желтого (оранжевого) цвета на крыше или над крышей АТС не допускается.

20.12 АТС для перевозки опасных грузов, должны комплектоваться огнетушителями, численностью и емкостью наполнения огнегасительным составом, не менее следующих значений:

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

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

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

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

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

20.13 На АТС для перевозки опасных грузов, оборудованных системой автоматического пожаротушения двигателя, допускается применение переносного огнетушителя, не приспособленного для тушения пожара в двигателе.

20.14 Комплектование АТС огнетушителями, огнетушащие составы которых выделяют токсичные газы, не допускается.

20.15 АТС для перевозки опасных грузов должно комплектоваться:

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

— двумя знаками аварийной остановки;

— аптечкой и средствами нейтрализации перевозимых опасных веществ;

— набором ручного инструмента для аварийного ремонта АТС;

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

— лопатой и запасом песка для тушения пожара;

— одеждой яркого цвета для каждого члена экипажа;

— карманными фонарями для каждого члена экипажа;

— в соответствии с предписаниями аварийной карточки и условий на перевозку — средствами нейтрализации перевозимого опасного груза, индивидуальной защиты членов экипажа и персонала, сопровождающего груз;

— специальными средствами для обеспечения безопасности, указанными в аварийной карточке.

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

20.17 Демонтирование и неработоспособность выключателя или его приводов (прямого или дистанционного из кабины водителя, а другого — снаружи АТС) для отсоединения аккумуляторной батареи от электрооборудования АТС не допускаются. Элементы защиты от случайного срабатывания и обозначение выключателя должны быть сохранны.

20.18 Для расположенных вне подкапотного пространства двигателя аккумуляторных батарей вынесение их размещения из вентилируемого отсека с изолирующими внутренними стенками не допускается.

20.19 Запрещается применение на АТС ламп накаливания с винтовыми цоколями.

20.20 Применение электрических разъемов между автомобилем-тягачом и прицепом (полуприцепом), не снабженных защитой от случайных рассоединений, не допускается.

20.21 Номинальное напряжение электрооборудования не должно превышать 24 В.

20.22 Замена на АТС аппаратов электрооборудования в пыленепроницаемом и взрывобезопасном исполнении на аппараты в незащищенном исполнении не допускается.

20.23 Нагрев электрических проводов или нарушения их изоляции, крепления и повреждения или удаление деталей защиты не допускаются.

20.24 Демонтирование или замена плавких предохранителей и автоматических выключателей на АТС кустарными приспособлениями не допускается.

20.25 Демонтирование оградительных сеток и решеток вокруг ламп накаливания внутри кузова АТС или прокладка наружных электропроводок внутри кузова не допускаются.

20.26 Нарушение электропроводности соединенной с шасси (сосудом, рамой) заземляющей цепочки, обеспечивающей при ненагруженном АТС соприкосновение с землей проводника (металлической цепи) длиной не менее 200 мм, и заземляющего троса со штырем-струбциной на конце для заглубления в землю или подсоединения к заземляющему контуру, не допускается. Сопротивление заземляющего устройства вместе с контуром заземления должно быть не более 100 Ом.

20.27 Демонтирование и неработоспособность элементов защиты трубопроводов и вспомогательного оборудования, установленного в верхней части резервуара, от повреждений в случае опрокидывания автоцистерны, не допускается.

20.28 Кузова АТС (автоцистерны, прицепы и полуприцепы – цистерны), постоянно занятые на перевозках опасных грузов, должны быть окрашены в установленные для этих грузов опознавательные цвета и иметь соответствующие надписи.

20.29 Демонтирование и повреждения кронштейнов для крепления таблиц системы информации об опасности, расположенные спереди (на бампере) и сзади АТС, перпендикулярно его продольной оси, не допускается.

20.30 Ни в коем случае не допускается для перевозки опасных грузов использование АТС с более, чем одним прицепом или полуприцепом в его составе.

21. Дополнительные требования к безопасности технического  
состояния автоцистерн для перевозки и заправки нефтепродуктов

21.1 Демонтирование и неработоспособность зажимов для подключения заземляющего провода, тросов и других элементов защиты автоцистерны от статического электричества, предусмотренных изготовителем АТС, не допускается.

21.2 Нарушения электропроводности электрической цепи, образуемой металлическим и электропроводным неметаллическим оборудованием, в том числе трубопроводами автоцистерны, до болта заземления не допускаются. Сопротивление электрической цепи, образуемой электропроводящим покрытием между переходником и замком рукава, должно быть не более 1 Ома. На автоцистернах, снабженных антистатическими рукавами, сопротивление указанной цепи должно быть не более указанного в эксплуатационной документации. Сопротивление отдельных участков цепи должно быть не более 10 Ом.

Сопротивление каждой из звеньев электрическое цепей “рама шасси — штырь”, “цистерна-рама шасси”, “рама шасси-штырьки вилки провода заземления” не должно превышать 10 Ом.

21.3 Для обеспечения электробезопасности при эксплуатации все оборудование автоцистерны должно быть заземлено.

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

21.5 Удаление или разрушение защитной оболочки электропроводки, соприкасающейся или находящейся в зоне цистерны и отсека с технологическим оборудованием, не допускается.

21.6 Демонтирование и разрушения элементов защиты мест подсоединения и контактов электрических проводов не допускаются.

21.7 Замена аппаратов электрооборудования во взрывозащищенном исполнении в отсеке технологического оборудования и в его пульте управления, на оборудование в менее защищенном исполнении, и прокладка электропроводки вне металлической оболочки, или с нарушением мер по изоляции электрооборудования от контакта с технологическим оборудованием, не допускаются.

21.8 Автоцистерна должна быть с левой стороны снабжена табличкой с предупреждающей надписью: «При наполнении (опорожнении) топливом автоцистерна должна быть заземлена».

21.9 Отсутствие заглушек в рукавах, предотвращающих вытекание топлива, не допускается.

21.10 Надпись «Огнеопасно» на заднем днище сосуда должна быть читаема.

22. Дополнительные требования к безопасности технического состояния автоцистерн для перевозки и заправки сжиженных  
углеводородных газов

22.1 Отсутствие заглушек на штуцерах при транспортировании и хранении газа не допускается.

22.2 Отсутствие и неработоспособность защитных кожухов, обеспечивающих возможность пломбирования запорной арматуры на время транспортирования и хранения газа в автоцистернах, не допускается.

22.3 Демонтирование предохранительных цепей (тросов), предусмотренных изготовителем автоцистерны для предотвращения падения передней части автоцистерны при несрабатывании седельно-сцепного устройства тягача в момент начала движения, не допускается.

22.4 На обеих сторонах сосуда на АТС от шва переднего днища до шва заднего днища должны быть нанесены отличительные полосы красного цвета шириной 200 мм вниз от продольной оси сосуда. Надпись «Огнеопасно» на заднем днище сосуда и надпись черного цвета «Пропан — огнеопасно» над отличительными полосами должны быть читаемы.

23. Дополнительные требования к безопасности технического  
состояния специализированных автотранспортных средств для  
перевозки пищевых продуктов

23.1 Демонтирование, разрушение и неработоспособность элементов защиты от загрязнения рукавов, вентиляционных патрубков, оборудования цистерны (насоса, контрольных приборов, средств управления), а также загрязнение мест присоединения трубопроводов для перекачки продукта, не допускается.

23.2 Разрушение теплоизоляции крышек и горловин люков автоцистерн с теплоизоляционным покрытием не допускается.

Приложение 4

**Требования к безопасности технического состояния мототранспортных средств**

1. Требования к техническому состоянию тормозной системы

1.1 Тормозная система мототранспортных средств (МТС) разрешенной максимальной массы должна обеспечивать выполнение нормативов эффективности торможения МТС с использованием переднего, заднего или комбинированного тормозных устройств в дорожных условиях согласно табл. П 4.1. При этом рабочие тормозные устройства МТС должны быть работоспособны. Начальная скорость торможения — 30 км/ч. Допускаются отклонения начальной скорости торможения ± 4 км/ч, при условии корректирования нормативов тормозного пути.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Таблица П 4.1  **Нормативы эффективности торможения МТС разрешенной максимальной массы рабочим тормозным устройством в дорожных условиях** | | | |
| Категория МТС | Торможение тормозным устройством | Тормозной путь, s, м, не более | Установившееся замедление,  jуст, м/с2, не менее |
|  | Передним | 10,8 | 4,4 |
| L3 | Задним | 15,0 | 2,9 |
|  | Комбинированным | 9,8 | 5,1 |
|  | Передним или задним | 12,5 | 3,6 |
| L4 | Комбинированным | 9,4 | 5,4 |
| L5, квадрициклы | Передним или задним | 15,0 | 2,9 |
| Комбинированным | 9,9 | 5,0 |

1.2 Допускается вместо соответствия нормативам показателей эффективности торможения раздельно передним и задним тормозами предъявлять требования к установившемуся замедлению при торможении одновременно передним и задним тормозами МТС: категории L3 — не менее 5,8 м/с2 , а МТС категории L5 — 5,0 м/с2.

1.3 МТС категории L3 при торможении в дорожных условиях рабочим тормозным устройством с использованием переднего, заднего и комбинированного тормоза с начальной скоростью торможения 30 км/ч не должны выходить из коридора движения шириной 2,4 м, а категорий L4-L5 и L7 — из коридора, превышающего ширину МТС на 1,4 м.

1.4 МТС, оборудованные антиблокировочными тормозными системами (АБС), при торможениях в снаряженном состоянии с начальной скоростью не менее 30 км/ч должны двигаться в пределах коридора движения без видимых следов увода и заноса, а их колеса не должны оставлять следов юза на дорожном покрытии до момента отключения АБС при достижении скорости движения, соответствующей порогу отключения АБС.

1.5 Вспомогательное (аварийное) тормозное устройство при торможении в дорожных условиях с начальной скоростью 30 км/ч должно обеспечивать установившееся замедление МТС разрешенной максимальной массы категорий L3 — L5 не менее 2,5 м/с2 и тормозной путь не более 16,9 м.

1.6 Стояночное тормозное устройство должно обеспечивать неподвижность МТС разрешенной максимальной массы на уклоне 16 %.

1.7 Действие рабочей и запасной тормозных устройств должно обеспечивать плавное, без затруднений уменьшение и увеличение замедления (тормозных сил) при уменьшении и увеличении, соответственно, воздействия на орган управления тормозной системой:

1.8 Демонтирование предусмотренных конструкцией МТС рычагов переднего тормоза не допускается. Кронштейны рычагов переднего тормоза должны быть неподвижны относительно руля. Рычаги и педали тормоза должны после снятия усилия возвращаться в исходное положение.

1.9 Устройства фиксации органа управления стояночного тормозного устройства и сигнализации в составе тормозных устройств, которыми оборудовано МТС, должны быть работоспособны.

1.10 Не допускаются подтекания тормозной жидкости и повреждения (трещины, перегибы, остаточная деформация и др.) тормозных трубопроводов, тросов, тяг и других деталей тормозного привода. Не допускается касание трубопроводами подвижных составных частей МТС.

2. Требования к техническому состоянию рулевого управления

2.1 Люфт в подшипниках рулевой колонки, за исключением рулевых колонок, не включенных в несущую систему МТС, не допускается.

2.2 Демпфер (амортизатор) руля на МТС, руль которых оборудован этим узлом, должен быть работоспособен.

2.3 Эксплуатация МТС категорий L3 — L5 и L7 с рулем шириной менее 550 мм, за исключением МТС с рулевым механизмом и рулем автомобильного типа, не допускается.

2.4 Люфты в направляющих втулках труб передней вилки рулевого управления, в оси маятника передней вилки, а также следы деформации, погнутости и трещины верхней или нижней траверсы передней вилки и кронштейнов крепления руля не допускаются.

2.5 На МТС категории L5 и L7 с рулевым механизмом и рулем автомобильного типа вращение рулевого колеса должно происходить без рывков и заеданий во всем диапазоне угла его поворота.

2.6 Суммарный люфт в рулевом управлении МТС категории L5 и L7 с рулевым механизмом и рулем автомобильного типа не должен превышать предельного значения, установленного изготовителем, или, если такое значение изготовителем не установлено, предельно допустимого значения 10о.

2.7 На МТС категории L5 и L7 с рулевым механизмом и рулем автомобильного типа максимальный поворот рулевого колеса должен ограничиваться только устройствами, предусмотренными конструкцией.

2.8 На МТС категорий L5 и L7 с рулевым механизмом и рулем автомобильного типа не предусмотренные изготовителем перемещения деталей и узлов рулевого управления относительно друг друга или опорной поверхности не допускаются. Болтовые соединения должны быть затянуты и зафиксированы. Люфт в шарнирах рулевых тяг при вращении рулевого колеса не допускается.

2.9 На МТС категории L5 и L7 с рулевым механизмом и рулем автомобильного типа применение в рулевом механизме и рулевом приводе деталей со следами остаточной деформации и трещинами не допускается.

3. Требования к техническому состоянию внешних световых  
приборов и светоотражающей маркировки

3.1 Цвет рассеивателей внешних световых приборов, которыми оборудовано МТС, должен соответствовать указанному в табл. П 4.2

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Таблица П 4.2  **Цвет рассеивателей внешних световых приборов на МТС категорий L3, L4, L5, L7** | | |
| № пп | Наименование прибора | Цвет рассеивателей |
| 1. | Фара(-ы) дальнего света | белый |
| 2. | Фара(-ы) ближнего света | белый |
| 3. | Передняя противотуманная фара(-ы) | белый или желтый |
| 4. | Задний противотуманный фонарь | красный |
| 5. | Габаритный огонь:  передний  задний | белый  красный |
| 6. | Сигнал торможения | красный |
| 7. | Указатель поворота передний и задний | оранжевый |
| 8. | Боковой повторитель указателей поворота | желтый |
| 9. | Фонарь освещения государственного регистрационного знака | белый |
| 10. | Фонарь заднего хода | белый |
| 11. | Световозвращатель:  задний  боковой  передний | красный  оранжевый  белый |

Примечание: наличие на МТС передних противотуманных фар, задних противотуманных фонарей и боковых световозвращателей не обязательно.

3.2 Демонтирование внешних световых приборов на МТС не допускается. Допускается установка противотуманных фар, а также замена внешних световых приборов на применяемые на МТС других марок и моделей.

3.3 Отсутствие рассеивателя в фаре(ах) не допускается.

3.4 Фара типа С (НС) или СR (HCR) должна быть отрегулирована так, чтобы точка пересечения левого горизонтального и правого наклонного участков светотеневой границы пучка ближнего света находилась в вертикальной плоскости, проходящей через ось отсчета и на экране находилась ниже проекции центра фары на расстоянии R, предписываемом эксплуатационной документацией МТС, или, если эта величина не указана, то плоскость, содержащая левую часть светотеневой границы пучка ближнего света, должна быть наклонена к плоскости рабочей площадки на углы, указанные в табл. П 4.2.

3.5 Сила света фар в режиме “ближний свет”, измеренная в вертикальной плоскости, проходящей через ось отсчета, должна быть не более 750 кд в направлении 34¢ вверх от положения светотеневой границы.

3.6 Сила света в режиме “дальний свет” фары типа R (HR) или фары CR (HCR), измеренная в центре наиболее яркой части светового пучка, должна быть не менее 8000 кд. суммарная сила света всех головных фар дальнего света не должна превышать 120000 кд.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Таблица П 4.3  **Геометрические показатели расположения светотеневой границы пучка ближнего света фары на матовом экране в зависимости от высоты установки фары и расстояния до экрана** | | | |
| Высота установки  фары (по центру  рассеивателя), | Угол наклона светового пучка в вертикальной | Расстояние R от проекции центра фары до световой границы пучка света по экрану, мм, удаленному на L, м | |
| Н, мм | плоскости, a | 5 м | 10 м |
| » 700 » 800 | 52¢ | 75 | 150 |
| » 800 » 900 | 60¢ | 88 | 176 |
| » 900 » 1000 | 69¢ | 100 | 200 |

3.7 Возможность включения противотуманных фар при выключенных габаритных огнях или ее зависимость от включения фары дальнего и (или) ближнего света не допускаются.

3.8 Прерывания в работе габаритных огней не допускаются.

3.9 Прерывания в работе и несовпадение включения сигнала торможения с воздействиями на органы управления тормозных устройств, за исключением стояночных тормозных, не объединенных с рабочими и вспомогательными тормозными устройствами не допускаются.

3.10 Неодновременность включения указателей поворота в проблесковом режиме при наличии на МТС аварийной сигнализации не допускается.

3.11 Неодновременность включения фонаря освещения государственного регистрационного знака и габаритных огней не допускается.

3.12 Указатели поворотов должны функционировать в проблесковом режиме с частотой следования проблесков (90±30) в минуту или (1,5±0,5) Гц.

4. Требования к техническому состоянию шин и колес

4.1 МТС должны быть укомплектованы шинами и колесами в соответствии с требованиями руководства (инструкции) по эксплуатации.

4.2 Шины должны без перекоса плотно прилегать к ободу.

4.3 Повреждения, обнажающие корд, расслоения каркаса, отслоения протектора и боковины шин не допускаются.

4.4 Трещины ободьев колес, отсутствие спиц на колесах не допускаются.

4.5 Высота рисунка протекторов шин должна быть не менее 2 мм в центральной части протектора.

4.6 Не допускается замена золотников заглушками, пробками и другими приспособлениями.

5. Требования к техническому состоянию двигателя и его систем

5.1 В соединениях и элементах системы выпуска отработавших газов не должно быть утечек, приводящих к увеличению внешнего шума выпуска.

5.2 В системе питания двигателя не допускается подтекание топлива. Соединения гибких бензопроводов должны быть снабжены зажимами (хомутами).

6. Требования к техническому состоянию прочих элементов  
конструкции

6.1 Демонтирование предусмотренных конструкцией МТС зеркал заднего вида, надколесных грязезащитных устройств, поперечной рукоятки на сидении (седле) пассажира, глушителей, спидометра, крышки бензобака, переключателя света фар и указателей поворота, выключателей звукового сигнала, аварийного выключения зажигания, рычагов переднего тормоза, сцепления и рукоятки управления дроссельной заслонкой карбюратора, дуг безопасности не допускается.

6.2 С бокового прицепа, предназначенного для перевозки пассажира, демонтирование сиденья, рукоятки или поручня и опоры для ног не допускается.

6.3 Ширина надколесных грязезащитных устройств должна быть не менее ширины применяемых шин.

6.4 МТС должно быть укомплектовано зеркалами заднего вида согласно табл. П 4.5

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Таблица П 4.5  **Требования по оснащению мототранспортных средств зеркалами заднего вида** | | | | |
| МТС | Применение зеркала | Количество и расположение  зеркала на МТС | Характеристика зеркала | Класс  зеркала |
| Двухколесные МТС, максимальная расчетная скорость которых не превышает 50 км/ч | Обязательно | Одно слева | — | L |
| Двухколесные МТС, максимальная расчетная скорость которых превышает 50 км/ч | Обязательно | Одно справа,  одно слева | — | L |
| Трехколесные МТС | Обязательно | Одно справа,  одно слева | — | L |
| Квадрицикл с кузовом  открытого типа | Обязательно – только при наличии обзора через него | Одно справа,  одно слева | — | L |
| Квадрицикл с кузовом  закрытого типа | Обязательно | Одно внутри | Внутреннее | I |
| Обязательно | Одно слева | Наружное  основное | III  (или II) |
| Обязательно – при недостаточном обзоре через внутренне зеркало, в остальных случаях — допускается | Одно справа |

6.5 На МТС, оборудованных подставкой или боковым упором для предотвращения падения МТС при стоянке, не допускается демонтирование этих узлов. Подставки и упоры должны фиксироваться в крайних положениях.

6.6 Установка сидений для перевозки пассажиров в грузовом кузове бокового прицепа мотоцикла, или дополнительных сидений в боковом пассажирском прицепе не допускается. Запрещается удлинять седло, устанавливать сдвоенное седло-подушку или устанавливать дополнительное седло, если это не оговорено изготовителем в руководстве (инструкции) по эксплуатации.

6.7 Установка на МТС узлов и оборудования с выступающими частями, радиус кривизны которых менее 3,0 мм, не допускается .

6.8 На МТС, оборудованных надколесными грязезащитными устройствами, наколенными грязезащитными щитками, дугами безопасности, ветровыми стеклами, седлом, багажником, запасным колесом, огнетушителем, указанные части должны быть закреплены.

6.10 Трещины и сколы стекол не допускаются.

6.11 Спидометр, звуковой сигнальный прибор, а также замки открывающихся панелей и борта бокового прицепа или грузовой платформы, сигнализаторы (в том числе, указатели поворота, дальнего света фар(ы), включения нейтральной передачи), аварийный выключатель зажигания на МТС, оборудованных указанными составными частями, должны быть работоспособны.

6.12 Не допускается эксплуатация МТС с люфтом в оси маятника задней вилки, со следами деформации, погнутостями и трещинами рамы, маятника (у мотороллеров), пружин, труб амортизаторов, мест установки световых приборов. Трещины в трубах и сварных швах не допускаются.

6.13 Повреждения тросов и оболочек тросов привода сцепления и дроссельной заслонки не допускаются.

6.14 Каплепадение масел и рабочих жидкостей из уплотнений гидравлической подвески колес, передней телескопической вилки, двигателя, коробки передач, аккумуляторной батареи и систем охлаждения не допускается.

6.15 Видимые разрушения, короткие замыкания и искрение, следы пробоя или прогорания изоляции электрических проводов не допускаются.

6.16 Попадание (в т.ч. – каплепадения) топлива или моторного масла на электрические провода, соприкосновение проводов с раскаленными поверхностями частей двигателя и системы выпуска не допускается.

6.17 Кронштейн рычага сцепления должен быть неподвижен относительно руля, а рычаг сцепления после снятия с него усилия должен возвращаться в исходное положение.

6.18 Задние прицепы МТС должны быть оборудованы предохранительными страховочными цепями (тросами), которые должны быть работоспособны. Длина предохранительных цепей (тросов) должна предотвращать контакт сцепной петли дышла с дорожной поверхностью и при этом обеспечивать управление прицепом в случае обрыва (поломки) тягово-сцепного устройства. 6.20. Изменение диаметра шара тягово-сцепного устройства МТС допускается в пределах от номинального, равного 50,0 мм, до предельно допустимого, составляющего 49,6 мм.

6.19 МТС с мотоциклетной (мотороллерной) посадкой водителя должны быть укомплектованы защитным шлемом, а МТС категорий L4, L5 и L7 — также и медицинской аптечкой и знаком аварийной остановки. Медицинская аптечка должна быть укомплектована пригодными для использования препаратами.

6.20 МТС категорий L4, L5 и L7 с топливным баком вместимостью до 20 л должны быть, кроме того, укомплектованы огнетушителем.

6.21 Отсутствие ремней безопасности на МТС, конструкцией которых предусмотрены места крепления не допускается.

6.22 Не допускается эксплуатация ремней безопасности со следующими дефектами:

— надрыв на лямке;

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

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

— при резком вытягивании лямки ремня не обеспечивается прекращение (блокирование) ее вытягивания из втягивающего устройства (катушки), оборудованного механизмом двойного блокирования лямки.

6.23 Колеса одноколейных МТС должны располагаться в одной плоскости.

6.24 Крышка топливного бака должна четко фиксироваться и удерживаться на горловине топливного бака в закрытом положении

Приложение 5

**Требования предъявляемые при предвыездном контроле к безопасности технического состояния автотранспортных средств,  
эксплуатируемых юридическими лицами**

1. Неработоспособность средств сигнализации и контроля тормозных систем.

2. Невыполнимость фиксации положения рулевой колонки.

3. Усилитель рулевого управления демонтирован или неисправен (неплавное изменение усилия при повороте рулевого колеса или самопроизвольный поворот рулевого колеса от нейтрального положения при неподвижном состоянии АТС и работающем двигателе).

4. Цвет фар дальнего, ближнего света, габаритных либо контурных фонарей, стоп-сигналов, указателей поворота, фонаря освещения заднего государственного регистрационного знака, фары заднего хода, опознавательного знака автопоезда не соответствуют предусмотренному в эксплуатационной документации АТС.

5. Неработоспособность или несоответствие режима работы установленному в эксплуатационной документации:

— головных фар;

— габаритных либо контурных фонарей;

— стоп-сигналов;

— указателей поворота;

— фонаря освещения заднего государственного регистрационного знака;

— фар(ы) заднего хода;

— опознавательного знака автопоезда.

6. Отсутствие рассеивателя на фаре, указателе поворота, или стоп-сигнале.

7. Неработоспособность стеклоочистителей.

8. Неработоспособность стеклоомывателей.

9. Остаточная высота рисунка протектора шин менее предельной.

10. Повреждения (вздутия, пробои, сквозные и несквозные порезы, разрывы) шин, обнажающие корд, или отслоения протектора либо боковины шин.

11. На одну ось установлены неодинаковые шины:

— разных размеров;

— диагональные шины совместно с радиальными;

— с разным рисунком протектора;

— ошипованные и неошипованные.

12. Запасное колесо ненадежно закреплено снаружи АТС и может отсоединиться.

13. Отсутствие болта или гайки крепления дисков и ободьев колес.

14. Негерметичность системы питания двигателя (в том числе, газовой).

15. Рассоединены трубки в системе вентиляции картера двигателя.

16. Определяемая по сигнализатору неработоспособность системы нейтрализации отработавших газов.

17. Количество, расположение или класс зеркал заднего вида не соответствуют эксплуатационной документации АТС, или наличие на АТС категорий М1 и N1 только одного наружного зеркала при установке жалюзи или штор на задних стеклах.

18. Звуковой сигнальный прибор не работает или отсутствует.

19. Ограничение обзорности с места водителя дополнительными предметами или покрытиями.

20. АТС не укомплектовано стеклами согласно эксплуатационной документации.

21. Неработоспособность спидометра.

22. Неработоспособность замков дверей кабины или кузова, или запоров бортов грузовой платформы либо горловин цистерн.

23. Неработоспособность привода управления дверями автобуса.

24. Неработоспособность аварийного выключателя дверей автобуса.

25. Неработоспособность устройства приведения в действие аварийных выходов.

26. На АТС категорий N2, N3, О2, О3 и О4 демонтировано заднее защитное устройство, установленное изготовителем.

27. Отсутствуют предусмотренные эксплуатационной документацией АТС надколесные грязезащитные устройства.

28. Неработоспособен замок седельно-сцепного устройства седельных автомобилей-тягачей.

29. Разрывы, трещины и другие видимые повреждения сцепного шкворня, гнезда шкворня, опорной плиты, тягового крюка, шара тягово-сцепного устройства, сцепной петли или дышла прицепа.

30. Не оборудованы предохранительными приспособлениями (цепями, тросами) одноосные прицепы (кроме роспусков) и прицепы, не снабженные тормозами.

31. Разрывы, трещины сцепной петли или дышла прицепа, либо деформации, грубо нарушается положение дышла относительно продольной центральной плоскости прицепа.

32. Несоответствие количества огнетушителей (в автобусах и грузовых автомобилях, предназначенных для перевозки людей их должно быть не меньше двух, на других АТС – не менее одного).

33. Отсутствует знак аварийной остановки.

34. Медицинская аптечка отсутствует (на автобусах категории М3 классов II и III не меньше трех) или не укомплектована пригодными для использования препаратами.

35. АТС категорий М3, N2, N3, не укомплектованы двумя противооткатными упорами.

36. Отсутствуют предусмотренные эксплуатационной документацией ремни безопасности.

37. Замок ремня безопасности не фиксирует «язык» лямки или не выбрасывает его после нажатия на кнопку замыкающего устройства.

38. Лямка не вытягивается или не втягивается во втягивающее устройство (катушку).

39. При резком вытягивании лямки ремня не обеспечивается прекращение (блокирование) ее вытягивания из втягивающего устройства (катушки), оборудованного механизмом двойной блокировки лямки.

40. Демонтированы опорные устройства полуприцепов или не работают фиксаторы транспортного положения опор.

41. Каплепадение масел и рабочих жидкостей:

— из гидравлического тормозного привода, том числе трубопроводов и соединений;

— из гидросистемы усилителя руля.