

ДЛЯ ВНУТРЕННЕГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

# Пособие

---

по осуществлению контроля за соблюдением  
требований к конструкции транспортных средств  
для перевозки опасных грузов (ДОПОГ и  
Технический регламент Таможенного Союза)

В соответствии с указаниями главного государственного инспектора  
безопасности дорожного движения Российской Федерации  
от 24 февраля 2011 г. № 13/2-45

# 2017

Издание десятое, дополненное

## Предисловие

Данное пособие издается уже в десятый раз. В первую очередь-это связано с увеличением глубины проработки нормативной правовой базы, которая прямо или косвенно влияет на требования к транспортным средствам, перевозящим опасные грузы. Один из основополагающих нормативов в требованиях к перевозкам опасных грузов является Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (Далее-ДОПОГ). ДОПОГ является «живым» документом, в который постоянно вносятся изменения в соответствии с требованиями современных условий автоперевозок. Переиздается ДОПОГ один раз в два года. Таким образом, как минимум один раз в два года вносятся изменения к требованиям, в том числе и к требованиям в отношении конструкции транспортных средств для перевозки опасных грузов.

В числе причин, по которым вносятся изменения в настоящее Пособие, на одном из первых мест находится, в том числе и результат анализа судебной практики в Российской Федерации, которая формируется в области вопросов, связанных с процессом перевозки опасных грузов.

В процессе применения нормативно правовых актов в области перевозки опасных грузов, важную роль, а порой и определяющую, играют опыт и знания самих сотрудников ГИБДД в каждом субъекте Российской Федерации. Необходимо отметить особый вклад в правоприменительную практику инспекторов ГИБДД по Чукотскому Автономного Округу.

Материалы Пособия всегда подготавливаются с максимальными вниманием и ответственностью и в соответствии с действующими требованиями нормативных правовых документов, регулирующих перевозку опасных грузов автомобильным транспортом, однако, полностью исключить ошибки и неточности не представляется возможным в связи с огромным объемом материалов-первоисточников. Пособие не заменяет собой информацию, размещенную в первоисточниках – нормативных правовых актах. Задачей Пособия является некоторое обобщение и определение направления в поиске решения возникающих вопросов при осуществлении контроля за автомобильными перевозками опасных грузов.

Перевозка опасных грузов (далее – ОГ), как и любая другая перевозка, регламентируется рядом нормативных правовых документов. Очень важно понимать, что перевозка может осуществляться по территории Российской Федерации (далее – РФ) как в рамках международной перевозки (когда груз перевозится из РФ в другие страны или из других стран в РФ, или через РФ транзитом), так и в рамках внутренней перевозки (груз перевозится в пределах границ РФ). В связи с этим к международной и внутренней перевозкам предъявляются различные требования, регламентированные различными нормативными правовыми актами (НПА). Также, необходимо отличать требования к **организации** перевозки от требований к **конструкции** транспортного средства, осуществляющего эту перевозку ОГ. Организацию перевозки ОГ по территории РФ (в рамках внутренней перевозки) регламентируют широкий круг нормативных правовых актов, как международного уровня, так и национального, однако в настоящем пособии речи о них идти не будет. Целью настоящего Пособия является концентрация **основных** требований к **конструкции транспортных средств**, которые осуществляют перевозку ОГ исключительно по территории РФ.

В соответствии с Решением Комиссии Таможенного союза Евразийского экономического сообщества №877 от 9 декабря 2011 года был принят Технический регламент о безопасности колесных транспортных средств Таможенного Союза (далее ТР ТС 018/2011), который вступил в силу с 1 января 2015 года (п. 3.1 Решения).

В соответствии с п. 2 ТР ТС 018/2011, к объектам технического регулирования, на которые распространяется действие регламента относятся:

*Колесные транспортные средства категорий L, M, N и O, предназначенные для эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования (далее транспортные средства), а также шасси транспортных средств.*

Пунктом 73 ТР ТС 018/2011 определено:

*Порядок и объем проведения **проверки выполнения требований** к транспортным средствам, находящимся в эксплуатации, определяется **национальным законодательством стран – членов Таможенного союз.***

Постановление Правительства № 272 от 15 апреля 2011 года утверждает Правила перевозки грузов, в том числе определяет (п.3), правила перевозки опасных грузов:

***Перевозка опасных грузов автомобильным транспортом в городском, пригородном и междугородном сообщении осуществляется в соответствии с требованиями, установленными приложениями А и В Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов от 30 сентября 1957 г. (ДОПОГ) и настоящими Правилами***

Таким образом, с 15 апреля 2012 года (вступил в силу через 1 год после издания ПП 272) ДОПОГ из разряда международного законодательного акта (который распространял свое действие **исключительно** в рамках осуществления **международной перевозки опасных грузов**, что следовало даже из его наименования) перешел в разряд национального законодательства, представив собой Правила перевозки опасных грузов, то есть, требования к организации перевозки опасных грузов.

В соответствии с Федеральным Законом от 27.12.2002 №184 «О техническом регулировании» обязательные технические требования к транспортным средствам, осуществляющим перевозки опасных грузов (так же как и к остальным категориям транспорта), определяются техническими регламентами: ТР ТС 018/2011, Техническим регламентом о безопасности колесных транспортных средств (утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 г. N 720 г. Москва), вступившим в силу 10 сентября 2010 года и утратившим силу 10 февраля 2015 года), далее ТР 720.

В соответствии с техническими регламентами (ТР 720 и ТР ТС 018/2011) обязательные технические требования к **конструкции** транспортных средств, осуществляющим перевозки опасных грузов определяются Правилами ЕЭК ООН № 105 и частью 9 ДОПОГ (п. 2.6 приложения №6 ТР 720 и п. 2.5 приложения №6 ТР ТС 018/2011).

В настоящее время, к транспортным средствам, выпущенным до 1 января 2015 года (и в соответствии с Одобрениями Типа Транспортного Средства (Далее-ОТТС) выданных до 1 января 2015 года) требования ТР 720 распространяются только в том случае, если внесенные изменения (дооборудование в соответствии с п. 2.6.1.2 приложения №6 ТР 720) транспортного средства были зарегистрированы в установленном порядке или на это транспортное средство до 1 января 2015 года выдавалось Свидетельство о допуске транспортного средства к перевозке некоторых опасных грузов.

В соответствии с п. 9.1.2.1 части 9 ДОПОГ (Правил перевозки опасных грузов)

*Транспортные средства ЕХ/II, ЕХ/III, FL и АТ и MEMU должны удовлетворять соответствующим требованиям настоящей части.*

*Каждое укомплектованное или доукомплектованное транспортное средство должно подвергаться первому техническому **осмотру** компетентным органом согласно административным требованиям настоящей главы с целью его проверки на соответствие применимым техническим требованиям глав 9.2-9.8. В том числе 9.2.3.1.1 и 9.2.5.*

*Соответствие транспортного средства должно подтверждаться путем выдачи свидетельства о допуске к перевозке в соответствии с разделом 9.1.3*

Таким образом, выданное Свидетельство о допуске транспортного средства, подтверждает соответствие конструкции транспортного средства на момент выдачи законодательству, в том числе и требованиям технического регламента.

При этом, необходимо обратить внимание на тот факт, что в соответствии с п. 2 ст. 1 ФЗ №170 от 01.07.2011г. «О техническом осмотре...» диагностическая карта это документ, оформленный по результатам проведения технического осмотра транспортного средства (в том числе его частей, предметов его дополнительного оборудования), содержащий сведения о соответствии или несоответствии транспортного средства обязательным требованиям безопасности транспортных средств и в случае, если содержит сведения о соответствии обязательным требованиям безопасности транспортных средств, **подтверждающий допуск транспортного средства к участию в дорожном движении** на территории Российской Федерации и, в соответствии с международными договорами Российской Федерации, также за ее пределами. Таким образом, **диагностическая карта подтверждает допуск к участию в дорожном движении, а не допуск к перевозке отдельных видов грузов**, в том числе и **опасных**.

Пунктом 72 ТР ТС 018/2011 определено:

Проверка выполнения требований к транспортным средствам, находящимся в эксплуатации, проводится в отношении каждого транспортного средства, зарегистрированного в установленном порядке в государстве – члене Таможенного союза, в формах технического осмотра, а также государственного контроля (надзора) за безопасностью дорожного движения.

Пунктом 105 ТР ТС 018/2011 определено:

Если хотя бы одна из характеристик, или один из конструктивных параметров транспортного средства, на которые распространяются требования Технического регламента, отличаются от зафиксированных (характеристик и конструктивных параметров) в одобрении типа этого транспортного средства (с учетом изменений конструкции зарегистрированных надлежащим образом, в том числе и подтвержденных Свидетельством о допуске для транспортных средств, перевозящих опасные грузы), то оно (транспортное средство) считается не соответствующим требованиям Технического регламента Таможенного союза.

Не редко, можно столкнуться с ошибочным мнением со стороны перевозчиков, что перевозка опасных грузов **не** в коммерческих целях (в личных для частного лица, и для перевозок внутри организации, т.е. между подразделениями организации) может осуществляться по так называемому «ПОГАТу» (правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом, утвержденные Министерством транспорта Российской Федерации во исполнение постановления Правительства Российской Федерации от 23 апреля 1994 г. N 372). Пункт 3 Постановления Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 г. N 272 г. ограничил действие ПОГАТа по 26 апреля 2012 года, а Приказ Минтранса России от 05.09.2016 N 262 признал ПОГАТ утратившим силу.

Необходимо помнить, что технические требования к транспортным средствам, осуществляющим перевозку опасных грузов определяются пунктами 1.18, 1.20, 2.5 приложения №6, пунктами 20, 21, 22, 23, приложения №8 Технического регламента Таможенного Союза.. В частности пункт 2.5.1 приложения №6 ТР ТС требует соответствия конструкции транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов, правилам ЕЭК ООН № 105-04, которые в большей своей части повторяют главу 9.2 ДОПОГ, однако имеют важное отличие, а именно: Правила ЕЭК ООН №105-04 предъявляют требования **исключительно к конструкции транспортного средства**, и не затрагивают вопросы, организации перевозки (формы осуществления перевозки, транспортного документа, типов транспортных средств, видов грузов, системы информации об опасности и т.п.).

**ВЫВОД:** транспортные средства, предназначенные для перевозки опасных грузов, **обязаны соответствовать** своими конструкцией и оборудованием, а также маркировкой опасного груза, требованиям **ДОПОГ в не зависимости от вида перевозок..**

Также стоит отметить, что в соответствии с п.1.1.3.5 ДОПОГ, требования ДОПОГ не распространяются на порожнюю неочищенную тару, содержащую вещества классов 2, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 8 и 9 если приняты **надлежащие меры для устранения всякой опасности**. При этом необходимо учитывать п. 5.3.2.1.7 ДОПОГ, в котором говорится о том, что требование наличия на транспортном средстве табличек оранжевого цвета, с содержанием информации о перевозимом грузе, также распространяется и на порожние транспортные средства с пустой, но неочищенной тарой или кузовом (исключая транспортные средства, перевозящие опасные грузы в упаковке). А также необходимо

учитывать п. 5.4.1.1.6.1 ДОПОГ, который предписывает такие нормы, как при перевозке неочищенных порожних средств удержания груза (за исключением класса 7) вносить в транспортный документ слова: «Порожний неочищенный» или «Остатки, последний груз» за которыми должна следовать информация о последнем перевозившемся грузе.

В соответствии с п. 1.1.3.3 ДОПОГ, общая вместимость топливных баков для жидкого топлива транспортных средств (в отношении жидкого топлива) не должна превышать 1500 литров на одну транспортную единицу, а установленных на прицепе не более 500 л. При этом в переносных топливных емкостях (например канистры), можно перевозить не более 60 литров топлива на одну транспортную единицу. Однако, при перевозке **опасных грузов частными лицами**, когда такими грузами являются легковоспламеняющиеся жидкости, перевозимые в сосудах многоразового использования, наполненных частным липом или для частного липа, то общее количество не должно превышать **60 литров на один сосуд и 240 литров на одну транспортную единицу** (п. 1.1.3.1а ДОПОГ). При этом общая вместимость топливных баков (баллонов) для сжиженного или сжатого природного газа не должна превышать 1080 кг, а для сжиженного углеродородного газа (пропан-бутан) – не более 2250 литров (п. 1.1.3.2а ДОПОГ).

В соответствии с п. 1.1.3.1с ДОПОГ требования Правил перевозки опасных грузов не распространяются на перевозки опасного груза, осуществляемые предприятиями в дополнение к их основной деятельности, таким как доставка грузов на строительные и инженерно-технические объекты или обратные рейсы от таких объектов, или в связи с работами по замерам, ремонту и обслуживанию, в количествах **не более 450 литров на единицу тары**, включая контейнеры средней грузоподъемности для массовых грузов (КСГМГ) и крупногабаритную тару, и без превышения максимальных количеств на само транспортное средство, указанных в подразделе 1.1.3.6. Это исключение не применяются к классу 7 опасных грузов.

Ниже приводятся основные требования к конструкции транспортного средства, которое может быть допущено к перевозке опасных грузов (ОГ). Необходимо обратить внимание на то, что представленные ниже требования являются базовыми для перевозки ОГ, и в случаях перевозки отдельных видов ОГ к транспортным средствам могут применяться дополнительные требования, которые не исключают перечисленные ниже и о которых изложено в ДОПОГ и технических регламентах.

Многие требования, которые предъявляются к транспортному средству различными пунктами ДОПОГ, ссылаются на различные правила ЕЭК ООН. Правила ЕЭК ООН это технические нормы, которыми необходимо руководствоваться при строительстве автомобиля, либо его эксплуатации в Евросоюзе. В связи с гармонизацией российских требований и норм технического характера с Европейскими (о чем прямо говорится в Предисловии ТР ТС 018/2011), требования правил ЕЭК ООН распространяются и на Членов Таможенного Союза, в том числе и на Россию. Правила ЕЭК ООН сродни российским ГОСТам и почти каждому Правилу соответствует российский ГОСТ. Но в ДОПОГ и Техническом регламенте при ссылке на Правила подразумевается их добровольное использование, но только в результате этого использования **возможно обязательное соответствие требованиям** самого ДОПОГа или Технического регламента.

Для перевозки опасных грузов используется различный автотранспорт, как обыкновенный грузовой с различными, но не специальными типами кузова (тент, бортовой, самосвальный и т.п.), так и

специализированный. Обыкновенный грузовой транспорт осуществляет перевозку опасных грузов в УПАКОВКЕ и НАВАЛОМ/НАСЫПЬЮ.

**Специализированное транспортное средство** – транспортное средство, предназначенное для перевозки определенных видов грузов (нефтепродукты, пищевые жидкости, сжиженные углеводородные газы, пищевые продукты, взрывчатые вещества и т.д.) (п. 6 ТР ТС 018/2011);

Специализированные транспортные средства в рамках ДОПОГ подразделяются на следующие типы ЕХ/II, ЕХ/III, FL, АТ и MEMU

Их функциональные определения даны в п. 9.1.1.2 ДОПОГ и в рамках этого Пособия интереса не представляют.

Необходимо отметить, что требования части 9 ДОПОГ распространяется на **ВСЕ** транспортные средства, перевозящие опасные грузы – как на обыкновенные (перевозящие опасный груз в упаковке и навалом/насыпью), так и на специализированные (ЕХ/II, ЕХ/III, FL, АТ и MEMU и предназначенные для перевозки веществ при регулируемой температуре) (п. 9.1.1.1 ДОПОГ). В рамках ДОПОГ существуют отдельные нормы, которые предъявляют дополнительные требования или выводят из таковых некоторые категории транспортных средств. О таких случаях, в том числе, пойдет речь в настоящем Пособии.

Определение типа транспортного средства происходит только исходя из характеристик вещества (Опасного Груза) которое необходимо перевезти. В том числе, такое определение может зависеть и от количества перевозимого груза одним транспортным средством (к примеру, по функциональному назначению (не по техническим требованиям!) типы транспортных средств ЕХ/II и ЕХ/III отличаются только разрешенным количеством перевозимого груза). Определить необходимый тип транспортного средства для перевозки конкретного опасного груза позволяет таблица А Перечня опасных грузов ДОПОГ, колонка 14.

Исходя из наименования вещества (колонка 2) или кода опасности груза по классификации ООН (колонка 1) требования к процессу осуществления перевозки (организации перевозки опасного груза, в том числе и требования к транспортному средству для перевозки этого опасного груза, размещены в строчку в соответствии с кодом ООН в таблице А Перечня опасных грузов главы 3.2 ДОПОГ. Требования, предъявляемые к перевозке обозначены соответствующими колонками таблицы А Перечня опасных грузов главы 3.2 ДОПОГ. Для определения типа транспортного, необходимого для перевозки требуемого опасного груза, необходимо пользоваться данными колонок 8, 9, 10, 11, 12, 13 и 14. Ниже представлена одна из страниц этой таблицы с выделенной колонкой №14 где и определяется тип транспортного средства которым разрешено осуществлять перевозку конкретного вещества. В случае отсутствия информации в этой колонке по отношению к какому-либо веществу, означает, что перевозка осуществляется не специализированным транспортным средством в упаковке, навалом или насыпью, в зависимости от упаковки вещества и других требований, предъявляемых таблицей А.

В таблице А Перечня опасных грузов собраны **ВСЕ** виды веществ, которые могут перевозиться транспортом, и которые имеют статус «Опасный груз». Эта таблица содержит в себе более 3500 веществ.

Необходимо обратить внимание, что помимо базовых требований, предъявляемых ДОПОГ, к транспортному средству, перевозящему тот или иной вид опасного груза, а также дополнительных, зафиксированных в соответствующих колонках таблицы А Перечня опасных грузов, оно, транспортное средство, в полной мере должно соответствовать требованиям ТР ТС 018/2011.

№ ООН	Наименование и описание	Класс	Классификационный код	Группы опасности	Значки опасности	Специальные указания	Ограничения и особые условия	Тара		Перевозка	Частота ДОПОГ	Гран. масса	Специальные положения по перевозке		Электронный номер	№ ООН	Наименование и описание
								Стекло	Пластик				Исп. тарг.	Исп. тарг.			
	312													8.5			312
(1)	АЛЬДЕГИДЫ ОКИСЛОВЫЕ	3	(S)	III	3		5+ E1	(S)	MP19	T2	LGBF	FL	(D)	S2	30	1191	АЛЬДЕГИДЫ ОКИСЛОВЫЕ
120	ГАЗОМЬ или ТОЛЩО ДРЕВЯНОЕ или ТОЛЩО ПЕЧНОЕ ЛЕГКОЕ (температура вспышки не более 60 °C)	3	(S)	III	3	64K 365	5+ E1	(S)	MP19	T2	LGBF	FL	(D)	S2	30	1200	ГАЗОМЬ или ТОЛЩО ДРЕВЯНОЕ или ТОЛЩО ПЕЧНОЕ ЛЕГКОЕ (температура вспышки не более 60 °C)
120	ТОЛЩО ДРЕВЯНОЕ, состоящее из спилату EN 590:2004 или ГАЗОМЬ или ТОЛЩО ПЕЧНОЕ ЛЕГКОЕ с температурой вспышки, указанной в стандарте EN 590:2004	3	(S)	III	3	64K 365	5+ E1	(S)	MP19	T2	LGBF	AT	(D)	S2	30	1200	ТОЛЩО ДРЕВЯНОЕ, состоящее из спилату EN 590:2004 или ГАЗОМЬ или ТОЛЩО ПЕЧНОЕ ЛЕГКОЕ с температурой вспышки, указанной в стандарте EN 590:2004
120	ГАЗОМЬ или ТОЛЩО ДРЕВЯНОЕ или ТОЛЩО ПЕЧНОЕ ЛЕГКОЕ (температура вспышки более 60 °C и не более 100 °C)	3	(S)	III	3	64M 365	5+ E1	(S)	MP19	T2	LGBF	AT	(D)	S2	30	1200	ГАЗОМЬ или ТОЛЩО ДРЕВЯНОЕ или ТОЛЩО ПЕЧНОЕ ЛЕГКОЕ (температура вспышки более 60 °C и не более 100 °C)
120	БЕНЗИН МОТОРНЫЙ или ГАЗОЛИН или ПЕТРОЛ	3	(S)	II	3	245 514 365	1+ E1	(S)	MP19	T4	LGBF	FL	(D)	S2	33	1208	БЕНЗИН МОТОРНЫЙ или ГАЗОЛИН или ПЕТРОЛ
123	БЕРОЛИН	3	(S)	III	3	365	5+ E1	(S)	MP19	T2	LGBF	FL	(D)	S2	30	1223	БЕРОЛИН
1170	ЭТАНОЛ (СПИРТ ЭТИЛОВЫЙ) или ЭТАНОЛ РАСТВОР (СПИРТ ЭТИЛОВЫЙ РАСТВОР)	3	(S)	II	3	144 601	1+ E2	(S)	MP19	T4	LGBF	FL	(D)	S2	33	1170	ЭТАНОЛ (СПИРТ ЭТИЛОВЫЙ) или ЭТАНОЛ РАСТВОР (СПИРТ ЭТИЛОВЫЙ РАСТВОР)
1170	ЭТАНОЛ РАСТВОР (СПИРТ ЭТИЛОВЫЙ РАСТВОР)	3	(S)	III	3	144 601	5+ E1	(S)	MP19	T2	LGBF	FL	(D)	S2	30	1170	ЭТАНОЛ РАСТВОР (СПИРТ ЭТИЛОВЫЙ РАСТВОР)
1978	ПРОПАН	2	(S)		2.1	652 657 660	0 E0		MP9	0.0 T30	PSM00	FL	(B)	S2	25	1978	ПРОПАН



## Особенности применения требований ДОПОГ.

Перед тем как перейти к требованиям к конструкции транспортных средств, необходимо разобраться в особенностях применения требований к различным типам транспортных средств, перевозящих опасные грузы.

Требования к конструкции транспортных средств предъявляются частью 9 ДОПОГ

### ГЛАВА 9.1

#### СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ, ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ТРЕБОВАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ДОПУЩЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ К ПЕРЕВОЗКЕ

##### 9.1.1 Сфера применения и определения

###### 9.1.1.1 Сфера применения

Требования части 9 применяются к транспортным средствам категорий N и O, определенным в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3)<sup>1</sup>, и предназначены для перевозки опасных грузов.

Эти требования применяются к транспортным средствам в части конструкции, официального утверждения типа, допущения к перевозке в режиме ДОПОГ и ежегодного технического осмотра.

Таким образом, **ВСЕ** требования части 9 (пунктов ДОПОГ, которые начинаются на 9, например 9.1 или 9.2.2.3 и т.п.) распространяются на все типы транспортных средств, которые перевозят опасные грузы категории N (транспортные средства, используемые для перевозки грузов - автомобили грузовые и их шасси в том числе N<sub>1</sub> – максимальная масса не более 3,5 тонны, N<sub>2</sub> – максимальная масса свыше 3,5 тонны но не более 12 тонн и N<sub>3</sub> – максимальная масса свыше 12 тонн) и категории O (прицепы (полуприцепы) к транспортным средствам категорий L, M, N, в том числе O<sub>1</sub> – технически допустимая максимальная масса не более 0,75 тонны, O<sub>2</sub> – технически допустимая максимальная масса свыше 0,75 тонны, но не более 3,5 тонны, O<sub>3</sub> – технически допустимая максимальная масса свыше 3,5 тонны, но не более 10 тонн и O<sub>4</sub> – технически допустимая максимальная масса более 10 тонн).

В понятие **ВСЕ** транспортные средства относятся, как **обыкновенные** (перевозящие опасный груз в упаковке и навалом/насыпью), так и **специализированные** (EX/II, EX/III, FL, AT и MEMU и предназначенные для перевозки веществ при регулируемой температуре). Отличие между ними состоит только в том, что в соответствии с п. 9.1.3.1 подтверждением соответствия транспортных средств требованиям ДОПОГ для специализированных транспортных средств EX/II, EX/III, FL, AT и MEMU служит Свидетельство о допуске транспортного средства к перевозке некоторых опасных грузов, выдаваемое в установленном порядке.

Существуют некоторые особенности и ограничения в части технических требований предъявляемых главой 9.2 ДОПОГ для некоторых категорий транспортных средств перевозящих опасные грузы.

## ГЛАВА 9.2

### ТРЕБОВАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ КОНСТРУКЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

#### 9.2.1 Соблюдение требований настоящей главы

9.2.1.1 Транспортные средства ЕХ/II, ЕХ/III, FL и АТ должны удовлетворять требованиям настоящей главы в соответствии с приведенной ниже таблицей.

В случае любых транспортных средств, кроме транспортных средств ЕХ/II, ЕХ/III, FL и АТ:

#### ОГОВОРКА 1

- требования пункта 9.2.3.1.1 (Тормозное оборудование в соответствии с Правилами № 13 ЕЭК или Директивой 71/320/ЕЕС) применяются ко всем транспортным средствам, впервые зарегистрированным (или, если регистрация не является обязательной, впервые введенным в эксплуатацию) после 30 июня 1997 года;

#### ОГОВОРКА 2

- требования раздела 9.2.5 (Устройство ограничения скорости в соответствии с Правилами № 89 ЕЭК или Директивой 92/24/ЕЕС) применяются ко всем автомобилям максимальной массой более 12 т, впервые зарегистрированным после 31 декабря 1987 года, и ко всем автомобилям максимальной массой более 3,5 т, но не более 12 т, впервые зарегистрированным после 31 декабря 2007 года.

Таким образом, требованиям главы 9.2 ДОПОГ должны удовлетворять конструкции **ВСЕХ** категорий транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов. При этом конструкция транспортных средств ЕХ/II, ЕХ/III, FL, ОХ, АТ должна соответствовать требованиям этой главы, **НО** в соответствии ниже приведенной таблице. При этом **Оговорка 1** и **Оговорка 2** распространяется на все категории транспортных средств, перевозящих опасные грузы (в упаковке, навалом/насыпью, при регулируемой температуре и МЕМУ), **КРОМЕ** транспортных средств ЕХ/II, ЕХ/III, FL, АТ. А это значит следующее:

- устройство ограничения скорости (УОС) (в соответствии с п. 9.2.5 ДОПОГ) должно присутствовать на транспортных средствах ЕХ/II, ЕХ/III, FL, АТ без учета их года выпуска и разрешенной максимальной массы. На остальных транспортных средствах УОС должен быть в случаях, если эти транспортные средства имеют максимальную массу от 3,5 тонн до 12 тонн и первичную регистрацию после 31 декабря 2007 года, или максимальную массу от 12 тонн при этом первичную регистрацию после 31 декабря 1987 года.

	Перевозка навалом/насыпью	Перевозка в упаковке	Перевозка при регулируемой температуре	ЕХII	ЕХIII	АТ	FL
Обязательное наличие УОС вне зависимости от массы и года выпуска				X	X	X	X
Максимальная масса т/с от 3,5 до 12 тонн дата первичной регистрации после 01.01.2008 года	X	X	X	X	X	X	X
Максимальная масса т/с свыше 12 тонн, дата первичной регистрации после 01.01.1998 года	X	X	X	X	X	X	X

**X** – обязательное наличие. Требования к транспортным средствам MEMU идентичны требованиям к транспортным средствам ЕХIII (п. 9.2.1.2 ДОПОГ)

- **тормозная система транспортных средств ЕХ/II, ЕХ/III, FL, АТ** обязана соответствовать всем техническим требованиям правил ЕЭК ООН №13 (в соответствии с п.9.2.3.1.1 ДОПОГ) без учета даты первой регистрации. Тормозная система транспортных средств ЕХ/III, FL, АТ с разрешенной максимальной массой механического транспортного средства менее 16 тонн, а также транспортных средств допущенных к буксировке прицепа не более 10 тонн и прицепов разрешенной максимальной массой менее 10 тонн должна соответствовать всем техническим требованиям Правил ЕЭК ООН №13, за исключением наличия антиблокировочной системы. Тормозная система транспортных средств ЕХ/II должна соответствовать всем техническим требованиям Правил ЕЭК ООН №13, за исключением наличия антиблокировочной системы вне зависимости от массы или года выпуска транспортного средства ЕХ/II. Тормозная система транспортных средств перевозящих опасные грузы в упаковке, навалом/насыпью (за исключением класса 1, так как любой опасный груз класса 1 перевозится только специализированными транспортными средствами ЕХII или ЕХIII в не зависимости от вида упаковки), при регулируемой температуре должна соответствовать всем техническим требованиям Правил ЕЭК ООН №13 (в том числе и наличие антиблокировочной системы), если транспортное средство впервые зарегистрировано после 30 июня 1997 года.

Необходимо понимать, что требования Правил ЕЭК ООН №13 довольно обширны и не ограничиваются наличием на транспортном средстве системы АБС. Система АБС является дополнительным «аксессуаром» к тормозной системе и направлена только на возможность управления транспортным средством непосредственно в процессе торможения. Отсутствие системы АБС **не уменьшает** эффективность тормозной системы в целом.

	<b>Перевозка навалом/ насыпью</b>	<b>Перевозка в упаковке</b>	<b>Перевозка при регулируемой температуре</b>	<b>ЕХ/II</b>	<b>ЕХ/III</b>	<b>АТ</b>	<b>FL</b>
Соответствие тормозной системы т/с Правилам ЕЭК ООН №13	<i>в случае первой регистрации после 30 июня 1997 года</i>	<i>в случае первой регистрации после 30 июня 1997 года</i>	<i>в случае первой регистрации после 30 июня 1997 года</i>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
Допускается отсутствие системы АБС	<i>в случае первой регистрации до 30 июня 1997 года</i>	<i>в случае первой регистрации до 30 июня 1997 года</i>	<i>в случае первой регистрации до 30 июня 1997 года</i>		<b>Y</b>	<b>Y</b>	<b>Y</b>

**X** – обязательное соответствие требованиям. **Y** – **только** для транспортных средств разрешенной максимальной массой менее 16 тонн, а также транспортных средств допущенных к буксировке прицепа не более 10 тонн и прицепов разрешенной максимальной массой менее 10 тонн

Требования к транспортным средствам МЕМУ идентичны требованиям к транспортным средствам ЕХ/III (п. 9.2.1.2 ДОПОГ)

Таблица п.9.2.1.1 ДОПОГ представлена на следующей странице.

		ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА				ЗАМЕЧАНИЯ
ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ		ЕХ/II	ЕХ/III	АТ	FL	
<b>9.2.2</b>	<b>ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ</b>					
9.2.2.1	Общие положения	X	X	X	X	
9.2.2.1	Кабели	X	X	X	X	
9.2.2.2.2	Дополнительная защита	X <sup>a</sup>	X	X <sup>b</sup>	X	<sup>a</sup> Применимо к транспортным средствам максимальной массой более 3,5 т, впервые зарегистрированным (или, если регистрация не является обязательной, впервые введенным в эксплуатацию) после 31 марта 2018 года. <sup>b</sup> Применимо к транспортным средствам, впервые зарегистрированным (или, если регистрация не является обязательной, впервые введенным в эксплуатацию) после 31 марта 2018 года.
9.2.2.3	Плавкие предохранители и автоматические выключатели	X <sup>b</sup>	X	X	X	<sup>b</sup> Применимо к транспортным средствам, впервые зарегистрированным (или, если регистрация не является обязательной, впервые введенным в эксплуатацию) после 31 марта 2018 года.
9.2.2.4	Аккумуляторные батареи	X	X	X	X	
9.2.2.5	Освещение	X	X	X	X	
9.2.2.6	Электрические соединения	X <sup>c</sup>	X	X <sup>b</sup>	X	<sup>b</sup> Применимо к транспортным средствам, впервые зарегистрированным (или, если регистрация не является обязательной, впервые введенным в эксплуатацию) после 31 марта 2018 года. <sup>c</sup> Применимо к автомобилям максимальной массой более 3,5 т, предназначенным для буксировки прицепов, и к прицепах максимальной массой более 3,5 т, впервые зарегистрированным (или, если регистрация не является обязательной, впервые введенным в эксплуатацию) после 31 марта 2018 года.
9.2.2.7	Напряжение	X	X			
9.2.2.8	Главный выключатель аккумуляторной батареи		X		X	
9.2.2.9	Электрические цепи, постоянно находящиеся под напряжением					
9.2.2.9.1					X	
9.2.2.9.2			X			
<b>ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ</b>		<b>ЕХ/II</b>	<b>ЕХ/III</b>	<b>АТ</b>	<b>FL</b>	
<b>9.2.3</b>	<b>ТОРМОЗНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ</b>					
9.2.3.1	Общие положения	X	X	X	X	
	Антиблокировочная тормозная система	X <sup>e</sup>	X <sup>d,e</sup>	X <sup>d,e</sup>	X <sup>d,e</sup>	<sup>d</sup> Применимо к автомобилям (тягачам и транспортным средствам на жесткой раме) максимальной массой более 16 т и автомобилям, допущенным к буксировке прицепов (т.е. двухосных прицепов, полуприцепов и прицепов с центральной осью) максимальной массой более 10 тонн. Автомобили должны быть оборудованы антиблокировочной тормозной системой категории 1. Применимо к прицепах (т.е. двухосным прицепам, полуприцепам и прицепах с центральной осью) максимальной массой более 10 тонн. Прицепы должны быть оборудованы антиблокировочной тормозной системой категории А. <sup>e</sup> Применимо ко всем автомобилям и к прицепах максимальной массой более 3,5 т, впервые зарегистрированным (или, если регистрация не является обязательной, впервые введенным в эксплуатацию) после 31 марта 2018 года.
	Система замедления без тормозов	X <sup>f</sup>	X <sup>e</sup>	X <sup>e</sup>	X <sup>e</sup>	<sup>f</sup> Применимо к автомобилям, имеющим максимальную массу более 16 т или допущенным к буксировке прицепов максимальной массой более 10 т, впервые зарегистрированным после 31 марта 2018 года. Система замедления без тормозов должна быть типа ПА. <sup>e</sup> Применимо к автомобилям, имеющим максимальную массу более 16 т или допущенным к буксировке прицепов максимальной массой более 10 тонн. Система замедления без тормозов должна быть типа ПА.
<b>9.2.4</b>	<b>ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ОПАСНОСТИ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ПОЖАРА</b>					
9.2.4.3	Топливные баки	X	X		X	
9.2.4.4	Двигатель	X	X		X	
9.2.4.5	Система выпуска отработавших газов	X	X		X	
<b>ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ</b>		<b>ЕХ/II</b>	<b>ЕХ/III</b>	<b>АТ</b>	<b>FL</b>	
9.2.4.6	Система замедления без тормозов транспортного средства	X <sup>f</sup>	X	X	X	<sup>f</sup> Применимо к автомобилям, имеющим максимальную массу более 16 т или допущенным к буксировке прицепов максимальной массой более 10 т, впервые зарегистрированным после 31 марта 2018 года. Система замедления без тормозов должна быть типа ПА.
9.2.4.7	Топливные обогревательные приборы					
9.2.4.7.1		X <sup>a</sup>	X <sup>a</sup>	X <sup>a</sup>	X <sup>a</sup>	<sup>a</sup> Применимо к автомобилям, оборудованным такими приборами после 30 июня 1999 года. Соответствие требованиям обязательно к 1 января 2010 года для транспортных средств, которые были оборудованы такими приборами до 1 июля 1999 года. Если дата оборудования такими приборами неизвестна, то вместо нее должна использоваться дата первой регистрации транспортного средства.
9.2.4.7.2						
9.2.4.7.5						
9.2.4.7.3					X <sup>a</sup>	<sup>a</sup> Применимо к автомобилям, оборудованным такими приборами после 30 июня 1999 года. Соответствие требованиям обязательно к 1 января 2010 года для транспортных средств, которые были оборудованы такими приборами до 1 июля 1999 года. Если дата оборудования такими приборами неизвестна, то вместо нее должна использоваться дата первой регистрации транспортного средства.
9.2.4.7.4						
9.2.4.7.6		X	X			
<b>9.2.5</b>	<b>УСТРОЙСТВО ОГРАНИЧЕНИЯ СКОРОСТИ</b>	X <sup>1</sup>	X <sup>1</sup>	X <sup>1</sup>	X <sup>1</sup>	<sup>1</sup> Применимо к автомобилям максимальной массой более 12 т, впервые зарегистрированным после 31 декабря 1987 года, и ко всем автомобилям максимальной массой более 3,5 т, но не более 12 т, впервые зарегистрированным после 31 декабря 2007 года.
<b>9.2.6</b>	<b>СЦЕПНЫЕ УСТРОЙСТВА АВТОМОБИЛЕЙ И ПРИЦЕПОВ</b>	X	X	X <sup>1</sup>	X <sup>1</sup>	<sup>1</sup> Применимо к сцепным устройствам автомобилей и прицепов, впервые зарегистрированным (или, если регистрация не является обязательной, впервые введенным в эксплуатацию) после 31 марта 2018 года.

## **Базовые требования к конструкции транспортного средства, перевозящего опасный груз (требования к технической части):**

### **1. Электропроводка:**

- В целом электропроводка транспортного средства должна быть надежно закреплена и проложена так, чтобы была защищена от механических и термических воздействий. Подтверждение соответствия кабелей электропроводки транспортного средства требованиям, изложенным в п. 9.2.2.2 ДОПОГ осуществляется в процессе сертификации транспортного средства и получения ОТТС, а также процедуре внесения изменений в конструкцию транспортных средств. *Учитывая п. 9.1.1.1 ДОПОГ, п. 2.5 приложения №6 ТР ТС 018/2011 и п. 2.6 приложения №6 ТР 720, распространяется на все категории транспортных средств перевозящих опасные грузы, в том числе в УПАКОВКЕ, НАВАЛОМ/НАСЫПЬЮ кроме транспортных средств ЕХ/II и АТ.*
- Электропроводка, находящаяся позади кабины должна быть дополнительно защищена. Дополнительная защита отвечает надлежащим требованиям, если используются многожильные кабели, соответствующие стандарту ISO 14572:2011 или одному из примеров приведенных рисунках п. 9.2.2.2.2.1 – 9.2.2.2.2.4 ниже или другой конфигурации, обеспечивающей такую же эффективную защиту. *Учитывая п. 9.1.1.1 ДОПОГ, п. 2.5 приложения №6 ТР ТС 018/2011 и п. 2.6 приложения №6 ТР 720, распространяется на все категории транспортных средств перевозящих опасные грузы, в том числе в УПАКОВКЕ, НАВАЛОМ/НАСЫПЬЮ кроме транспортных средств ЕХ/II и АТ.*
- Провода датчиков АБС в дополнительной защите не нуждаются. (п. 9.2.2.2.2.4 ДОПОГ) *Учитывая п. 9.1.1.1 ДОПОГ, п. 2.5 приложения №6 ТР ТС 018/2011 и п. 2.6 приложения №6 ТР 720, распространяется на все категории транспортных средств перевозящих опасные грузы, в том числе в УПАКОВКЕ, НАВАЛОМ/НАСЫПЬЮ и в ЦИСТЕРНАХ кроме транспортных средств ЕХ/II и АТ.*
- *Для транспортных средств ЕХ/II и ЕХ/III* внутри грузового отделения не должно быть никакой электропроводки (это не относится к наличию электрооборудования, например лампы освещения) (п. 9.3.7.3 ДОПОГ).
- Не допускается присутствие в электрических проводах транспортного средства видимых разрушений, следов пробоя изоляции (п.10.9 приложения №8 ТР ТС). *Распространяется на все категории транспортных средств перевозящих опасные грузы, в том числе в УПАКОВКЕ, НАВАЛОМ/НАСЫПЬЮ и в ЦИСТЕРНАХ однако нарушение этого требования не является нарушением правил перевозки опасных грузов.*

Рис. 9.2.2.2.2.1



Рис. 9.2.2.2.2.2

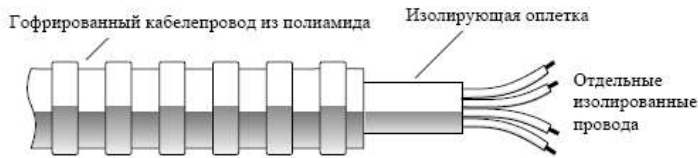


Рис. 9.2.2.2.2.3

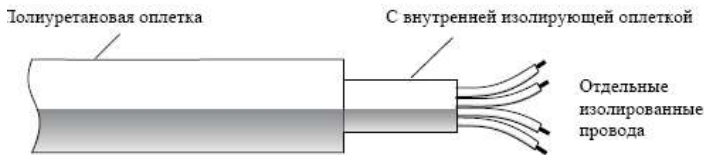
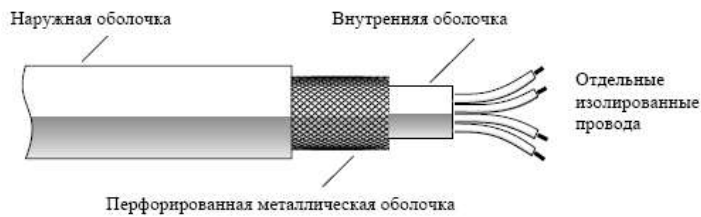


Рис. 9.2.2.2.2.4



Эти требования практически не отличаются от требований к электропроводке на обычном транспорте. Однако если автомобиль достаточно старый, то изменения необходимы (укладка отдельных изолированных проводов например, в готфрированный кабелепровод из полиамида).



- Запрещается применение электрических разъемов между тягачом и прицепом/полуприцепом, не снабженных защитой от случайного рассоединения (п. 20.14.18 приложения №8 ТР ТС). *Распространяется на все категории транспортных средств перевозящих опасные грузы, в том числе в УПАКОВКЕ, НАВАЛОМ/НАСЫПЬЮ и в ЦИСТЕРНАХ*
- Запрещается применение электрических разъемов между тягачом и прицепом/полуприцепом, не снабженных защитой от случайного разъединения, а также не защищенные от попадания влаги и грязи (IP 54) (п. 9.2.2.6.1 ДОПОГ). *Следует обратить внимание, что учитывая п. 9.1.1.1 ДОПОГ, п. 2.5 приложения №6 ТР ТС 018/2011 и п. 2.6 приложения №6 ТР 720, требование этого пункта ДОПОГ распространяется только на транспортные средства перевозящих опасные грузы в УПАКОВКЕ, НАВАЛОМ/НАСЫПЬЮ, ЕХIII и FL.*

Стандарт МЭК 60529, в рамках которого осуществляется классификация степеней защиты (IP), обеспечиваемой оболочками электрооборудования с номинальным напряжением не выше 72,5 кВ, **не вносит обязательных требований к маркировке** оборудования.



## 2. Аккумуляторные батареи

Клеммы аккумуляторной батареи должны быть электрически изолированы или находится под изолирующей крышкой (п. 9.2.2.4 ДОПОГ). Конструкция большинства аккумуляторов не предусматривает изолирующей клеммы крышки, поэтому возможно использование резиновых или пластиковых «чехлов» непосредственно изолирующих контактную группу аккумулятора. Данное требование становится обязательным с 1 апреля 2018 года. Предъявляется для всех транспортных средств, перевозящих опасные грузы



### **Внимание!**

Требование действует с 01.04.2018 г.

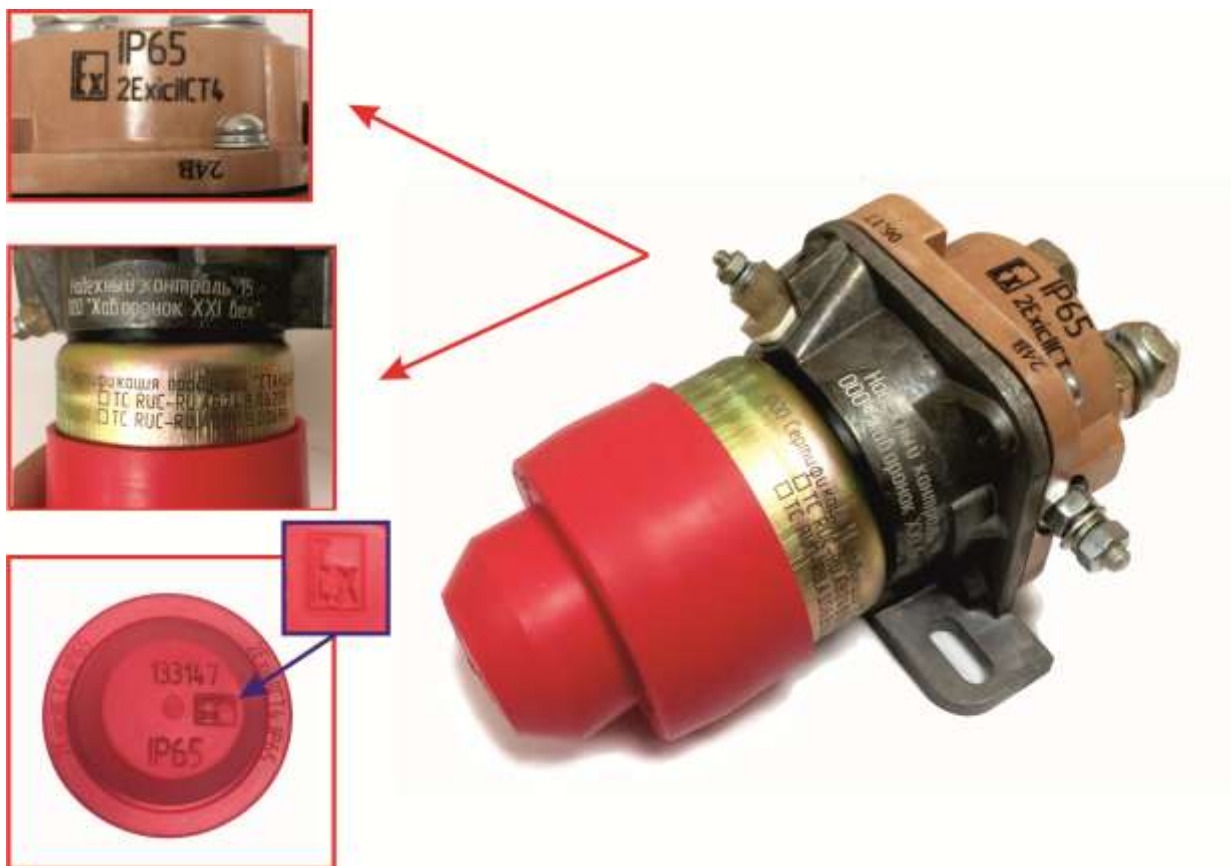


### **3. Главный выключатель аккумуляторной батареи**

- Главный выключатель аккумуляторной батареи («выключатель массы»). Должен быть расположен как можно ближе к аккумуляторной батарее. Если используется выключатель только по одному полюсу (размыкает только один провод), то выключатель должен устанавливаться на проводе питания («плюсовом» проводе) вне зависимости от даты производства транспортного средства (п. 9.2.2.8.1 ДОПОГ).



- **Главный выключатель аккумуляторной батареи** должен иметь **оболочку** (внимание! требование касается не защитного кожуха, а непосредственной оболочки (корпуса) самого выключателя массы), **обладающую защитой степени IP 65** (полная защита от пыли и защита от сильных струй воды с любого направления) в соответствии со стандартом МЭК 60529. Подтверждение соответствия требованиям стандарта МЭК служит маркировка, нанесенная непосредственно на корпус выключателя.
- Место соединения электрического кабеля на контактах главного выключателя должно иметь степень защиты IP 54 (**частичная** защита от пыли и защита от **брызг** воды с любого направления). Это значит, что контакты **не могут быть оголены**. Однако такая степень защиты не требуется, если контакты заключены в оболочку, которой может являться дополнительный кожух выключателя или контейнер аккумуляторной батареи, в последнем случае (контейнер аккумуляторной батареи) контакты достаточно просто изолировать, например резиновыми колпачками. (п. 9.2.2.8.5 ДОПОГ)
- Устройство управления (клавиша, кнопка управления выключателем) должна быть установлена в кабине автомобиля в доступном для водителя месте и иметь четкую маркировку. Оно должно быть защищено от случайного срабатывания с помощью защитного кожуха, двойного выключателя или иным подходящим способом. (п. 9.2.2.8.2 ДОПОГ). Обычно в качестве устройства управления используется тумблер с крышкой, две кнопки, которые необходимо нажимать одновременно, поворотный тумблер с фиксацией и т.п.
- Если дистанционное устройство управления (тумблер) имеет электрический привод, то электроцепи этого устройства должны быть защищены плавким предохранителем или автоматическим выключателем, или барьером безопасности, расположенным как можно ближе к источнику питания. (п.9.2.2.8.2, в соответствии с 9.2.2.9.1 (с) ДОПОГ).
- Неисправность или демонтаж главного выключателя аккумуляторной батареи и дистанционного устройства его управления в случае, когда их наличие обязательно, недопустимо. (20.14.15 приложения №8 TP TC)
- В связи с тем, что главный выключатель аккумуляторной батареи постоянно находится под напряжением, то на него в полной мере распространяются требования п. 9.2.2.9 ДОПОГ. Поэтому главный выключатель аккумуляторной батареи должен иметь характеристики, позволяющие использовать его в опасных зонах и отвечать требованиям МЭК 60079 (п. 9.2.2.9.1 а)). В частности п. 29.1 МЭК 60079 **требует наличия** на главном выключателе аккумуляторной батареи **соответствующей маркировки**, которая **должна быть видима даже после монтажа** выключателя на автомобиль. Требования к информации, содержащейся в маркировке приведены в пунктах 29.2 -29.4 МЭК 60079. **Отсутствие маркировки на главном выключателе аккумуляторной батареи является подтверждением не соответствия главного выключателя АКБ требованиям ДОПОГ (в частности п. 9.2.2.9.1а ВНИМАНИЕ! не путать с 9.2.2.8)**



Применение главного выключателя аккумуляторной батареи с учетом п. 9.1.1.1 ДОПОГ, п. 2.5 приложения №6 ТР ТС 018/2011 и п. 2.6 приложения №6 ТР 720.

	Перевозка в упаковке или навалом/насыпью	EX/II	EX/III и MEMU	AT	FL
Наличие главного выключателя	X	O	X	A	X
Наличие устройства управления выключателем (тумблера/кнопки в кабине водителя т/с)	X	O	X	O	X
Взрывобезопасное исполнение главного выключателя аккумуляторной батареи (маркировка EX)	X	O	O	A	X

В таблице применяются следующие обозначения:

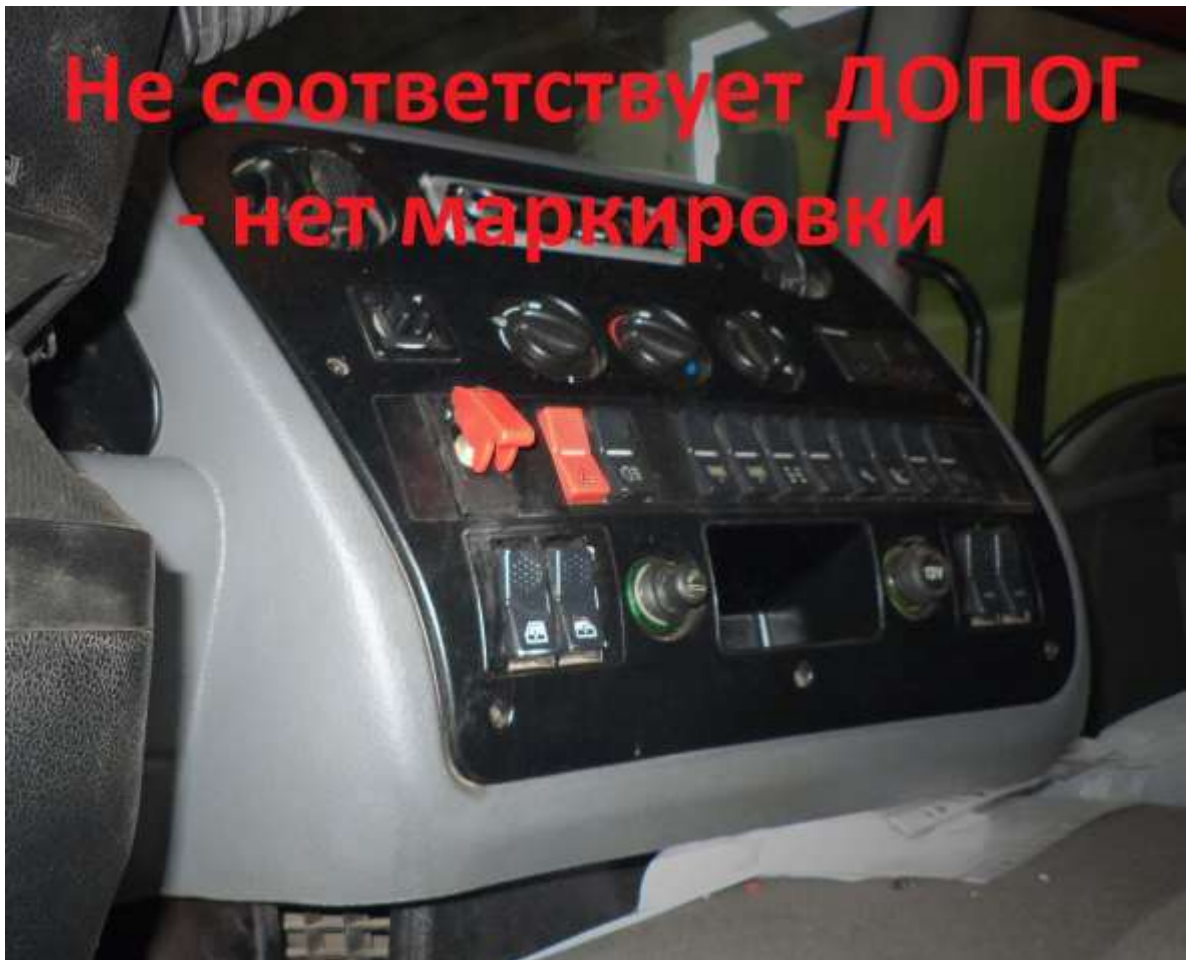
**X** – обязательное наличие

**O** – отсутствуют требования об обязательном наличии

**A** – прямого требования наличия выключателя аккумуляторной батареи нет, однако в соответствии с п. 9.7.8.3 ДОПОГ в случае отсутствия выключателя аккумуляторной батареи, все электрооборудование должно иметь характеристики, позволяющие использовать его в

опасных зонах и отвечать требованиям МЭК 60079, в частности иметь соответствующую маркировку Ex. Таким образом, чтобы на транспортном средстве не использовать **ВСЕ** электрические компоненты с соответствующим классом взрывобезопасности, на большинстве транспортных средств АТ устанавливается главный выключатель аккумуляторной батареи, а на основании того же п. 9.7.8.3 ДОПОГ он должен иметь характеристики, позволяющие использовать его в опасных зонах и отвечать требованиям МЭК 60079, в частности иметь соответствующую маркировку Ex. Если на автомобиле АТ отсутствует соответствующий требованиям главный выключатель АКБ, тогда на таком автомобиле **ВСЕ** электрические компоненты (панель приборов, фонари, фары, лампы внутреннего освещения и т.п.) должны соответствовать требуемым классам взрывобезопасности (и иметь соответствующую маркировку Ex).



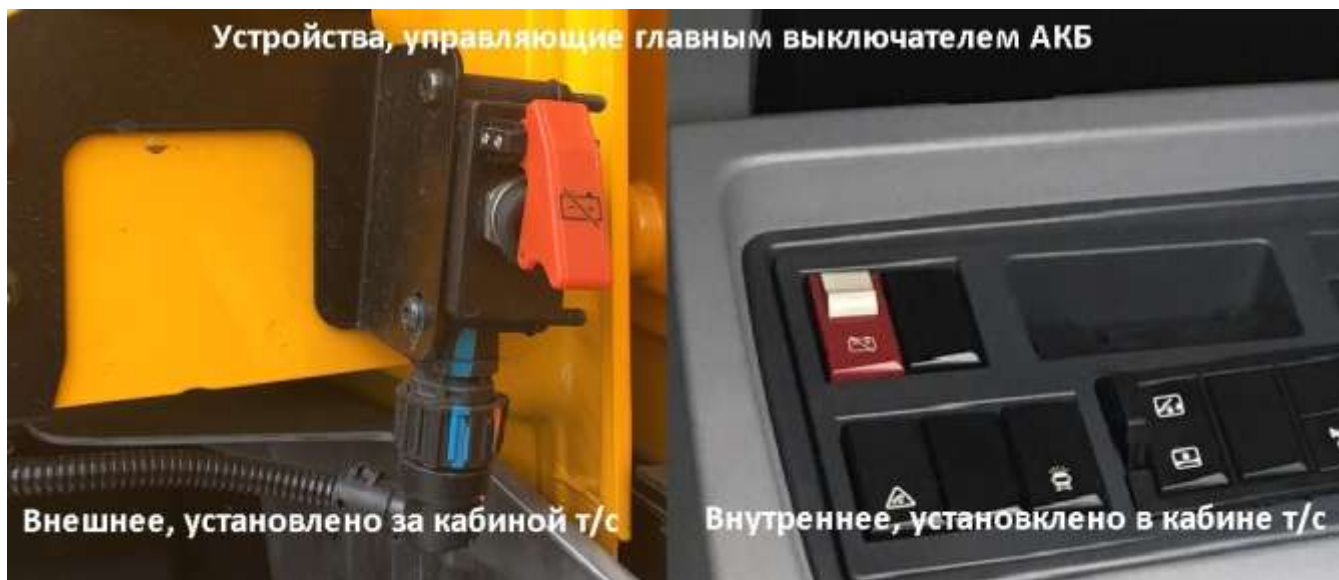




**Главный выключатель аккумуляторной батареи** в соответствии с п. 96 таблицы 4 приложения 1 ТР ТС 018/2011 является объектом технического регулирования и в соответствии со статьей 20 ФЗ № 184 «О техническом регулировании» подтверждением его соответствия обязательным требованием является только Сертификат соответствия или Декларация.

**Внимание!** На транспортных средствах, произведенных в Европейских странах специально для перевозки опасных грузов, главный выключатель аккумуляторной батареи может не иметь встроенной «кнопки» включения/отключения. В таком исполнении у главного выключателя аккумуляторной батареи внешнее устройство управления (кнопка включения) так же как и внутреннее (то, которое расположено в кабине т/с в соответствии с п. 9.2.2.8.2 ДОПОГ), удалено от главного выключателя и часто представляет из себя тумблер с защитной крышкой и соответствующей маркировкой. Маркировка Ex и IP на устройствах управления главного выключателя не требуется, так как они (устройства управления) входят в состав главного выключателя аккумуляторной батареи и являются его частью.





#### 4. Тормозная система транспортного средства

Тормозная система транспортных средств ЕХ/II, ЕХ/III, FL, АТ обязана соответствовать всем техническим требованиям правил ЕЭК ООН №13 (в соответствии с п.9.2.3.1.1 ДОПОГ) без учета даты первой регистрации.

Тормозная система транспортных средств ЕХ/III, FL, АТ с разрешенной максимальной массой механического транспортного средства **менее 16 тонн** или допущенного к буксировке прицепа **менее 10 тонн**, прицепа разрешенной максимальной массой **менее 10 тонн** также должна соответствовать всем техническим требованиям Правил ЕЭК ООН №13, **за исключением наличия антиблокировочной системы.**

Тормозная система транспортных средств ЕХ/II должна соответствовать всем техническим требованиям Правил ЕЭК ООН №13, за исключением наличия антиблокировочной системы вне зависимости от массы транспортного средства ЕХ/II.

Тормозная система транспортных средств перевозящих опасные грузы в упаковке, навалом/насыпью (за исключением класса 1), при регулируемой температуре должна соответствовать всем техническим требованиям Правил ЕЭК ООН №13 (в том числе и наличию антиблокировочной системы), если транспортное средство впервые зарегистрировано после 30 июня 1997 года.

Требования к транспортным средствам МЕМУ идентичны требованиям к транспортным средствам ЕХ/III (п. 9.2.1.2 ДОПОГ)

В случае если на транспортном средстве система АБС не установлена заводом изготовителем, то собственник т/с может ее установить и оформить в законодательном порядке. При этом, необходимо учитывать, что если в ОТТС (одобрение типа транспортного средства) есть сертификация данного транспортного средства по Правилам ЕЭК ООН №13, то после физической установки на т/с системы АБС оформлять внесение изменений в конструкцию не нужно, т.к. согласно ОТТС транспортного средства, наличие системы АБС на данном транспортном средстве предусмотрено заводом-изготовителем и сертифицировано в установленном порядке.



Если в ОТТС отсутствует информация о проведении процедуры подтверждения соответствия правилам ЕЭК ООН №13 то оборудование транспортного средства системой АБС необходимо регистрировать как изменение в конструкцию транспортного средства, о чем делается отметка в ПТС и свидетельстве о регистрации транспортного средства. При этом, необходимо отметить, что компоненты устанавливаемой системы АБС должны иметь Официальное утверждение типа на основании Правил ЕЭК ООН №13. Все компоненты систем АБС производителей Wabco, Haldex, Knorr-Bremze имеют такие Утверждения.

Распознать наличие системы АБС на транспортном средстве не прибегая к инструментальной диагностики не составляет ни какого труда. Для этого необходимо знать следующее:

- Рядом с тормозным механизмом каждого колеса обязательно располагается модулятор АБС (кран, который механическим способом и с высокой частотой прерывает тормозное усилие, прикладываемое тормозными колодками к тормозному барабану или тормозному диску, в момент активации системы АБС. Управление модулятором производится блоком управления АБС по электрическому кабелю, который присоединяется к модулятору посредством герметичного разъема). Наиболее подходящее место для его обнаружения это внешняя часть рамы в районе передних колес. Однако необходимо помнить, что модуляторы АБС как задние, так и передние могут находиться и с внутренней стороны рамы транспортного средства





- На приборной панели транспортного средства должна быть сигнальная лампа (две, если автомобиль предназначен к использованию в составе автопоезда) с маркировкой «АБС», служащие для сигнализации неисправности системы (первая – автомобиля, вторая – прицепа). После включения зажигания эта лампа должна загореться, после чего возможно ее мигание с некоторым интервалом (в зависимости от производителя системы АБС), после чего лампа должна погаснуть, что свидетельствует об исправности системы АБС (пункт 4.1.1 и 4.2 приложения №13 Правил ЕЭК ООН №13). После включения зажигания на автомобиле, система АБС проводит самодиагностику. Это всегда сопровождается небольшой серией громких и четких щелчков всех модуляторов АБС (в том числе и на прицепе и полуприцепе в случае его наличия). Наличие щелчков, подтверждающих работоспособность модуляторов регламентирует п. 4.1.2 приложения 13 Правил ЕЭК ООН №13.

- На транспортном средстве (автомобиле, прицепе или полуприцепе), предусмотренном для движения в составе автопоезда, помимо основных «световых» соединительных розеток присутствует еще одна – розетка АБС/ЕБС. Эта розетка крупнее «световых» и имеет 5 или 7 контактов (не больше) (п. 5.1.3.6.Правил ЕЭК ООН №13).



- На прицепе/полуприцепе полной массой свыше 1,5 тонн необходимо наличие приспособления, позволяющее совершить автоматическое торможение прицепа в случае разъединения сцепного устройства во время движения (пункт 5.2.2.9 Правила ЕЭК ООН №13). Таким приспособлением могут служить энергоаккумуляторы, установленные хотя бы на одной из осей прицепа/полуприцепа или кран аварийного затормаживания. Кран аварийного затормаживания, или любой другой пневматический кран, имеющий в качестве дополнительной функции функцию аварийного затормаживания, может быть расположен в любой части транспортного средства. Однако его наличие и исправность очень легко проверить. Для проверки необходимо рассоединить воздухопроводы на сочленении тягача и прицепа/полуприцепа. После этого «продвинуть» тягач на 5- 10 метров. Если на прицепе/полуприцепе установлен кран аварийного затормаживания и он исправен, то колеса прицепа/полуприцепа не будут вращаться – прицеп/полуприцеп «пойдет на юз».



- Обязательное наличие энергоаккумуляторов хотя бы на одной из осей прицепа/полуприцепа обусловлено требованиями чтобы стояночная тормозная система обеспечивала неподвижность транспортного средства на подъеме и спуске – даже при отсутствии водителя – за счет поддержания рабочих частей в заторможенном положении с помощью *чисто механического устройства*. Водитель должен иметь возможность осуществлять такое торможение *как со своего места так и находясь рядом* с прицепом/полуприцепом (п.5.1.2.3 Правил ЕЭК ООН №13).
- На прицепе/полуприцепе необходимо наличие устройства активации стояночного торможения (кран растормаживания) в отсутствие автомобиля-тягача (пункт 5.2.2.10 Правила ЕЭК ООН №13, с учетом п. 5.1.2.3 о возможности активации стояночного тормоза, в том числе, и со своего рабочего места).



- Не допускается наличие механических запорных устройства (кранов) на воздухопроводах, в том числе и на сочленениях тягач – прицеп/полуприцеп (пункт 5.1.3.8 Правила ЕЭК ООН №13)
- На автотранспортных средствах полной массой выше 16 тонн или допущенных к буксировке прицепов/полуприцепов массой более 10 тонн необходимо наличие износостойкой тормозной системы. Согласно правилам ЕЭК ООН № 13 при активации износостойкой тормозной системы не должна использоваться основная система тормозов. Подавляющее большинство транспорта оборудована такой системой, а именно «горным тормозом». Также, в качестве примера износостойкой тормозной системы, может служить наличие на автомобиле интардера и ретардера.

## 5. Топливные баки:

- Расположение топливного бака должно быть таким, что в случае утечки топлива, оно стекало на землю, не попадая на нагретые участки автомобиля, а также на заливной горловине топливного бака должна быть надежная, герметичная крышка (пункт 9.2.4.3 ДОПОГ). *Учитывая п. 9.1.1.1 ДОПОГ, п. 2.5 приложения №6 ТР ТС 018/2011 и п. 2.6 приложения №6 ТР 720, распространяется на все категории транспортных средств перевозящих опасные грузы, в том числе в УПАКОВКЕ, НАВАЛОМ/НАСЫПЬЮ и в ЦИСТЕРНАХ, кроме АТ*
- На транспортном средстве, осуществляющем перевозку опасных грузов - **нефтепродукты**, топливный бак должен быть оборудован щитками со стороны передней и задней стенок и со стороны днища (не должен препятствовать протеканию топлива на землю) (пункт 1.18.5 приложения №6 ТР 720). *Распространяется на т/с, впервые допущенных к перевозке опасных грузов – нефтепродуктов до 31 декабря 2014 года. Эти требования практически в точности повторяют требования устаревшего ПОГАТа, поэтому очень часто топливные баки закрывают со всех сторон, что не противоречит ДОПОГ. Требования наличия защиты топливного бака т/с впервые допущенных к перевозке нефтепродуктов после 1 января 2015 года НЕТ. Однако существует однозначный запрет демонтировать ранее установленную защиту топливного бака на т/с если она была установлена (п.20.14.10 приложение №8 Технического регламента Таможенного союза)*



## 6. Система выпуска выхлопных газов.

Система выпуска выхлопных газов (включая выхлопные трубы) должна быть расположена или защищена таким образом, чтобы груз не подвергался никакой опасности перегрева или воспламенения. Части выхлопной системы, расположенные непосредственно под топливным баком (с дизельным топливом), должны быть удалены от него минимум на 100 мм или отделены от бака теплозащитным экраном (пункт 9.2.4.5 ДОПОГ). *Учитывая п. 9.1.1.1 ДОПОГ, п. 2.5 приложения №6 ТР ТС 018/2011 и п. 2.6 приложения №6 ТР 720, распространяется на все категории транспортных средств перевозящих опасные грузы, в том числе в УПАКОВКЕ, НАВАЛОМ/НАСЫПЬЮ и в ЦИСТЕРНАХ, кроме АТ.*

*Внимание! НЕ требуется выводить выхлопную трубу перед кабиной т/с под бампер или вверх над т/с.*

## 7. Топливные обогревательные приборы. (Автономные отопители и предпусковые подогреватели).

На транспортных средствах, перевозящих опасные грузы разрешено использовать только те обогревательные приборы, которые соответствуют Правилам ЕЭК ООН №122. *Учитывая п. 9.1.1.1 ДОПОГ, п. 2.5 приложения №6 ТР ТС 018/2011 и п. 2.6 приложения №6 ТР 720, распространяется на все категории транспортных средств перевозящих опасные грузы, в том числе в УПАКОВКЕ, НАВАЛОМ/НАСЫПЬЮ и в ЦИСТЕРНАХ, для АТ, FL, EXII, EXIII данное требование распространяется вне зависимости от года выпуска.*

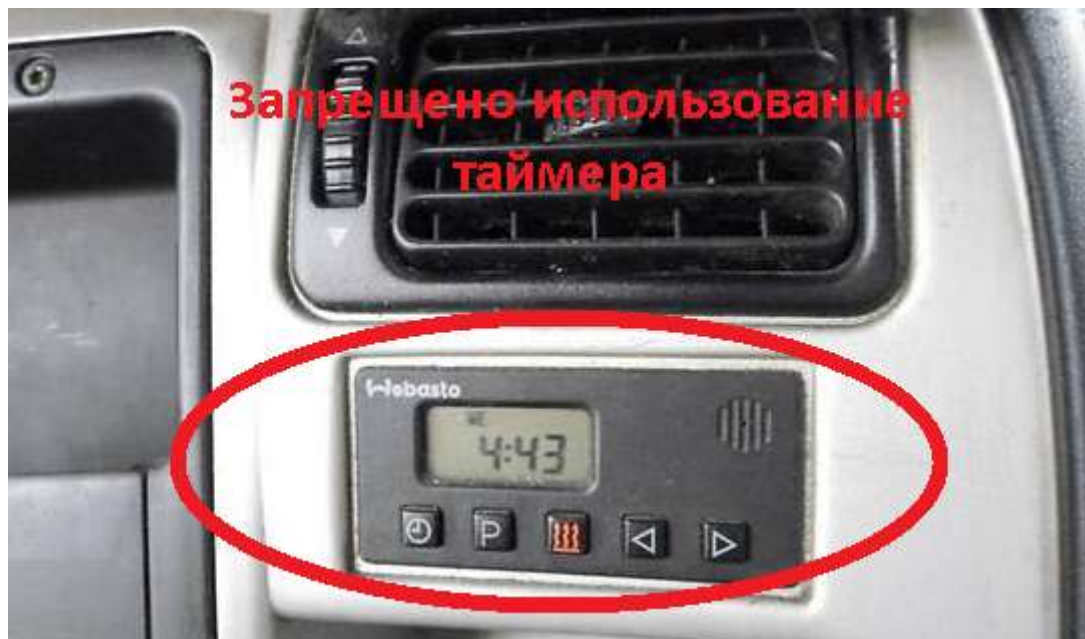




**Внимание! Знак соответствия Правилам ЕЭК ООН №122 также может быть нанесен непосредственно на самом транспортном средстве рядом с прикрепляемой изготовителем т/с табличкой, на которой приведены характеристики транспортного средства, или на самой этой табличке (п. 4.8 Правил ЕЭК ООН № 122), однако это не будет являться подтверждением соответствия требованиям п. 9.2.4.7.1 ДОПОГ, так как требования п. 9.2.4.7.1 заключаются исключительно в соответствии топливных обогревательных приборов техническим требованиям Правил ЕЭК ООН №122, а не транспортного средства в целом. Подтверждением соответствия топливных обогревательных приборов Правилам ЕЭК ООН №122 является соответствующая маркировка обведенная красной линией на рисунках .**



На **ВСЕХ** транспортных средствах, перевозящих опасные груз использование программируемого включения (таймера) не допускается. Включение должно осуществляться вручную (кнопкой, тумблером) (пункт 9.2.4.7.5 ДОПОГ).



Использования газа в качестве топлива для автономных отопителей и подогревателей не допустимо (пункт 9.2.4.7.6 ДОПОГ). *Учитывая п. 9.1.1.1 ДОПОГ, п. 2.5 приложения №6 ТР ТС 018/2011 и п. 2.6 приложения №6 ТР 720, это требование распространяется на все категории транспортных средств перевозящих опасные грузы, в том числе в УПАКОВКЕ, НАВАЛОМ/НАСЫПЬЮ и в ЦИСТЕРНАХ, кроме АТ, FL.*

## 8. Устройство ограничения скорости.

Автотранспортные средства (транспортные средства на жесткой раме и тягачи для полуприцепов) максимальной массой более 3,5 тонн должны быть оборудованы **устройством ограничения скорости (УОС)** в соответствии с техническими требованиями Правил ЕЭК ООН № 89 с поправками. Это устройство должно быть отрегулировано таким образом, чтобы скорость не могла превышать 90 км/ч, с учетом технического допуска устройства ( пункт 9.2.5 ДОПОГ). Устройство ограничения скорости, это **отдельное устройство, основная функция** которого заключается в регулировании подачи топлива в двигатель с целью ограничение скорости транспортного средства до заданной (п.2.6.1 Правил ЕЭК ООН №89). В связи с этим, **функция ограничения скорости**, которая присутствует в каждом современном блоке управления двигателем **требованиям ДОПОГ не удовлетворяет.**

Это требование распространяется на все категории транспортных средств перевозящих опасные грузы, в том числе в УПАКОВКЕ, НАВАЛОМ/НАСЫПЬЮ и в ЦИСТЕРНАХ, максимальной массой свыше 12 тонн (впервые зарегистрированные после 31 декабря 1987 года) и максимальной массой свыше 3,5 тонн (впервые зарегистрированные после 31 декабря 2007 года), **кроме** транспортных средств ЕХ/II, ЕХ/III, FL, ОХ, АТ. *Транспортные средства ЕХ/II, ЕХ/III, FL, ОХ, АТ должны быть оборудованы устройством ограничения скорости (УОС) в соответствии с Правилами ЕЭК ООН №89 не зависимо от максимальной массы и даты первой регистрации (п. 9.2.1.1 ДОПОГ).*

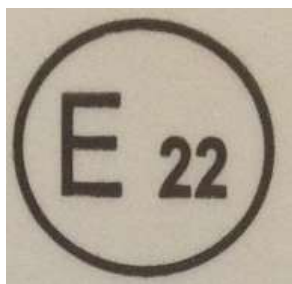


Основным внешним признаком отсутствия устройства ограничения скорости (УОС) на т/с служит отсутствие электронного спидометра или тахографа.



В случае если на транспортном средстве устройство ограничения скорости (УОС) не установлено заводом изготовителем, то собственник т/с может его установить и оформить в законодательном порядке. При этом необходимо учитывать, если в ОТТС (одобрение типа транспортного средства) указана сертификация данного транспортного средства по Правилам ЕЭК ООН №89 части 2, то после физической установки на т/с устройства ограничения скорости (УОС) оформлять внесение изменений в конструкцию не нужно, т.к. согласно ОТТС т/с наличие устройства ограничения скорости (УОС) на данном т/с предусмотрено заводом-изготовителем и сертифицировано в установленном порядке.

Если в ОТТС т/с отсутствует сертификации по правилам ЕЭК ООН №89, или сертификация проведена по части 1 Правил ЕЭК ООН №89, то оборудование транспортного средства устройством ограничения скорости (УОС) необходимо регистрировать как изменение в конструкцию транспортного средства, о чем делается отметка в ПТС и свидетельстве о регистрации транспортного средства. При этом, необходимо отметить, что устройство ограничения скорости (УОС), устанавливаемое на транспортное средство должно, иметь Официальное утверждение типа в соответствии Правил ЕЭК ООН №89, что подтверждается специальным знаком, нанесенным на корпус устройства.

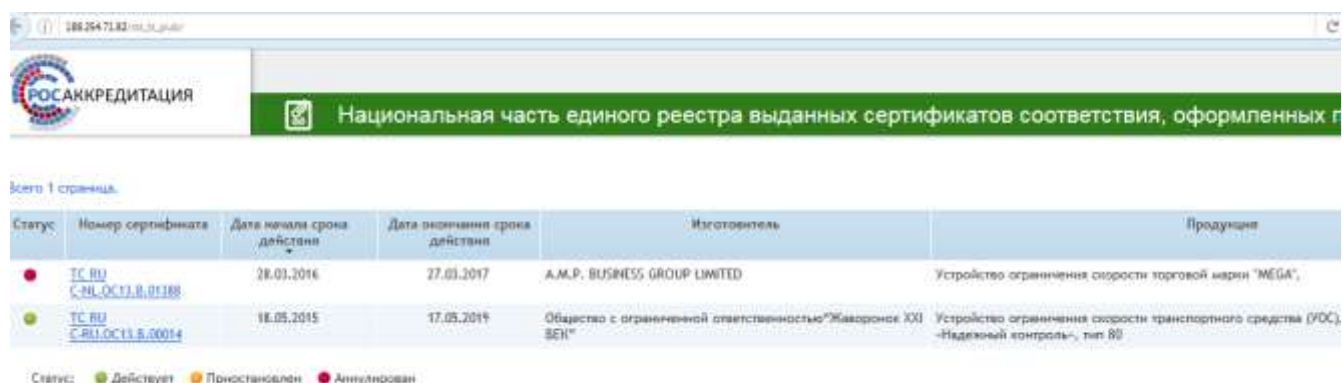


Нанесение этого знака без соответствующих разрешений и полномочий, которыми должен обладать производитель устройства, влечет за собой уголовную ответственность в соответствии с действующим законодательством РФ.

Также устройство ограничения устройства (УОС) должно иметь сертификат соответствия Техническому регламенту о безопасности колесных транспортных средств Таможенного Союза.

На рисунке ниже представлен пример такого сертификата и обозначены поля этого сертификата, в которых размещена обязательная информация, подтверждающая соответствие устройства ограничения скорости требованиям ДОПОГ и Технического регламента.

Подобный сертификат может выдаваться исключительно на основе Сообщения об утверждении типа в соответствии с правилами ЕЭК ООН №89. Информация о действительности сертификата размещается на страницах сайта Росаккредитации по адресу: [http://188.254.71.82/rss\\_ts\\_pub/](http://188.254.71.82/rss_ts_pub/)



Скриншот веб-страницы Росаккредитации, отображающей таблицу с данными о сертификатах соответствия. В таблице указаны статус, номер сертификата, даты начала и окончания срока действия, производитель и продукция.

Статус	Номер сертификата	Дата начала срока действия	Дата окончания срока действия	Изготовитель	Продукция
●	ТС RU С-24.OC13.B.01188	28.01.2016	27.03.2017	A.M.P. BUSINESS GROUP LIMITED	Устройство ограничения скорости торговой марки "MEGA".
●	ТС RU С-24.OC13.B.00014	18.05.2015	17.05.2019	Общество с ограниченной ответственностью "Жавадонск XXI ВЕК"	Устройство ограничения скорости транспортного средства (УОС) "Надежный контроль", тип 89

Статус: ● Действует ● Приостановлен ● Аннулирован

# ТАМОЖЕННЫЙ СОЮЗ

## СЕРТИФИКАТ СООТВЕТСТВИЯ



№ ТС RU C-RU.OC13.B.00014

Серия RU № 0294914

**ОРГАН ПО СЕРТИФИКАЦИИ** продукции "НТЦ АВТОЭКСПЕРТ" Общества с ограниченной ответственностью "НТЦ АВТОЭКСПЕРТ", Место нахождения: 119991, Российская Федерация, город Москва, проспект Ленинский, дом 32А. Фактический адрес: 119991, Российская Федерация, город Москва, проспект Ленинский, дом 32А. Телефон: +74997046308, факс: +74997046308, адрес электронной почты: info@ntc-ae.ru. Аттестат аккредитации регистрационный № RA.RU.11OC13 выдан 27.03.2015 года

**ЗАЯВИТЕЛЬ** Общество с ограниченной ответственностью "Жаворонок XXI ВЕК".

Основной государственный регистрационный номер: 1037739437526.

Место нахождения: 109153, Российская Федерация, город Москва, 1-й Люберецкий проезд, дом 2, строение 1

Фактический адрес: 109153, Российская Федерация, город Москва, 1-й Люберецкий проезд, дом 2, строение 1

Телефон: 4956603060, факс: 4957065883, адрес электронной почты: 6603060@mail.ru

**ИЗГОТОВИТЕЛЬ** Общество с ограниченной ответственностью "Жаворонок XXI ВЕК".

Место нахождения: 109153, Российская Федерация, город Москва, 1-й Люберецкий проезд, дом 2, строение 1

Фактический адрес: 109153, Российская Федерация, город Москва, 1-й Люберецкий проезд, дом 2, строение 1

**ПРОДУКЦИЯ** Устройство ограничения скорости транспортного средства (УОС), торговой марки «Надежный контроль», тип 80.

Серийный выпуск

КОД ТН ВЭД ТС 9029 20 380 9

**СООТВЕТСТВУЕТ ТРЕБОВАНИЯМ** Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств»

**СЕРТИФИКАТ ВЫДАН НА ОСНОВАНИИ** Сообщение об официальном утверждении типа по Правилам ЕЭК ООН № E22 89R-0013031, выданное Федеральным агентством по техническому регулированию и метрологии РФ от 10.10.2013 года; Сертификата системы менеджмента качества ГОСТ ISO 9001-2011 (ISO 9001:2008) № 0638 от 20.04.2015 до 20.04.2018, выданный Органом по сертификации «ЦЕНТР ИНТЕГРИРОВАННЫХ СИСТЕМ МЕНЕДЖМЕНТА».

**ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ** Условия и сроки хранения продукции согласно технической документации.



СРОК ДЕЙСТВИЯ С

18.05.2015

ПО

17.05.2019

ВКЛЮЧИТЕЛЬНО

Руководитель (уполномоченное  
лицо) органа по сертификации

Эксперт (эксперт-аудитор)  
(эксперты (эксперты-аудиторы))

А.А. Гушин

(инициалы, фамилия)

В.А. Смирнов

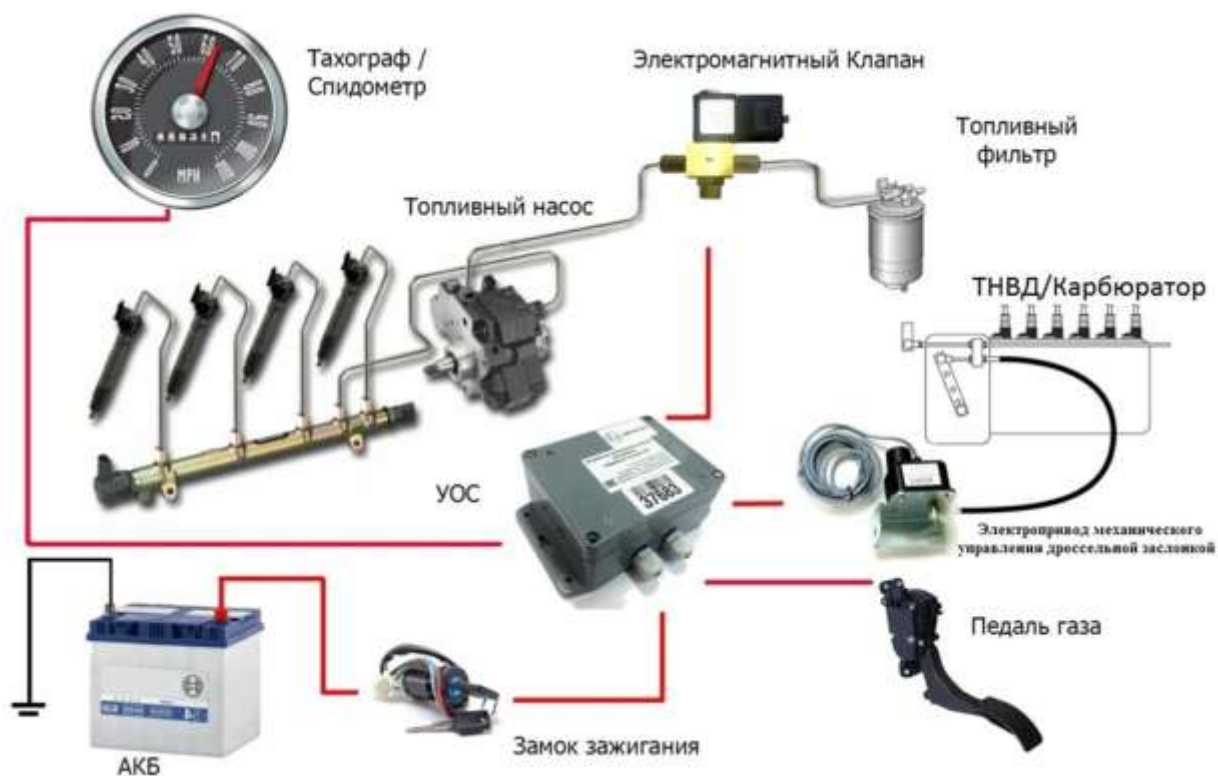
(инициалы, фамилия)

При наличии или после установки УОС, на транспортном средстве должна присутствовать в зоне видимости водителя надпись "ОГРАНИЧИТЕЛЬ СКОРОСТИ УСТАНОВЛЕН" (или другая надпись подобного содержания), а также отметка об установленной максимальной скорости (пункт 4.9.1 и 4.9.4 Правила ЕЭК ООН №89).



Устройство ограничителя скорости (УОС) отличается от функции ограничения скорости (ФОС) тем, что основной функцией УОС является ограничение скорости транспортного средства. (п. 2.6.1 Правил ЕЭК ООН №89), а у блока управления двигателя (где обычно размещается функция ограничения скорости) основная функция это управление двигателем. Устройства ограничения скорости **всегда имеет отдельный блок управления**, который должен быть опломбирован, а исполнительным устройством может служить топливный клапан, привод педали акселератора (фиксирует ее или отключает), привод дроссельной заслонки карбюратора, или рейки топливного насоса высокого давления, а также и сам блок управления двигателем (на более современных автомобилях).

Принципиальная схема УОС и его исполнительных элементов



В соответствии с пунктами 2.6.1 и 20.4 Правил ЕЭК ООН № 89 устройством ограничения скорости может считаться только отдельно стоящее устройство, имеющее на своем корпусе маркировку знака одобрения типа Правилам ЕЭК ООН № 89. Наличие подобной маркировки непосредственно на транспортном средстве подтверждает **ТОЛЬКО** факт **СЕРТИФИКАЦИИ** транспортного средства в соответствии с Правилами ЕЭК ООН, но не подтверждает наличие устройства ограничения скорости, которое требуется в соответствии с п. 9.2.5 ДОПОГ.



По этой причине, в числе многих, **блок управления двигателем автомобиля**, содержащий специальное программное обеспечение для осуществления ограничения скорости (функцию ограничения скорости), **не может и не является устройством ограничения скорости** транспортного средства в соответствии с требованиями пункта 9.2.5 ДОПОГ.



Отсутствует маркировка  
соответствия Правилам  
ЕЭК ООН №89

BOSCH  
Made in China  
KAMAZ  
EDC7UC31

Блок управления двигателем КАМАЗ

Маркировка устройства ограничения скорости (УОС)



Знак и номер утверждения  
типа в соответствии  
с Правилами ЕЭК ООН №89

Наименование УОС

Номер сертификата соответствия  
Техническому регламенту о  
безопасности колесных  
транспортных средств  
Таможенного союза

Заводской номер  
УОС

Официальное утверждение УОС в соответствии с  
Правилами ЕЭК ООН №89 должно быть в  
обязательном порядке нанесено на корпус УОС.

E 22 89R-0013031

**9. Автомобиль осуществляющий перевозку взрывчатых, легковоспламеняющихся, радиоактивных веществ и ядовитых веществ высокой степени опасности должен быть оборудован маяком желтого цвета.**

Маяк должен быть включен при осуществлении процесса перевозки (п.3.4 Правил Дорожного Движения). Также отдельное требование о наличии маяка желтого цвета существует к автомобилям, перевозящие нефтепродукты (пункт 1.18.9 приложения №6 ТР ТС).. Часто автомобиль оборудуется двумя маяками желтого цвета. Делается это на случай неожиданного выхода из строя одного из маяков. Наличие двух маяков не противоречит требованиям ДОПОГ и Технического регламента.

**10. Требования по наличию на транспортном средстве, перевозящем опасный груз, переносных огнетушителей (п. 20.7 приложения №8 ТР ТС). Для транспортных средств (ОГ) с разрешенной максимальной массой**

**до 3,5 тонн** – не менее одного огнетушителя емкостью не менее 4 кг;

**от 3,5 тонн до 7,5 тонн** – не менее одного огнетушителя емкостью не менее 8 кг или два огнетушителя, емкостью каждого не менее 6 кг;

**от 7.5 тонн** - не менее одного огнетушителя емкостью 12 кг или два огнетушителя емкостью каждого не менее 6 кг.

При перевозке НЕФТЕПРОДУКТОВ автоцистерной, вне зависимости от разрешенной максимальной массы транспортного средства, необходимо наличие не менее двух огнетушителей емкостью не менее 6 кг, при этом один из которых должен размещаться непосредственно на прицепе/полуприцепе-цистерне (в случае наличия таковой) (п. 20.7.5 приложения 8 ТР ТС)

В соответствии с п.8.1.4.5 ДОПОГ огнетушители должны устанавливаться на транспортных единицах таким образом, чтобы они в любое время были легко доступны для экипажа транспортного средства. Установка должна производиться так, чтобы огнетушители были защищены от воздействия погодных условий во избежание снижения их эксплуатационной надежности.



## 11. Окраска.

Транспортное средство, осуществляющее перевозку опасных грузов, в частности нефтепродукты, должно иметь по обеим сторонам и сзади автоцистерны, надпись «ОГНЕОПАСНО». Размер надписи не регламентируется. Цвет надписи должен обеспечивать ее четкую видимость (пункт 1.18.8 приложения 6 ТР ТС). **ВНИМАНИЕ!** Цвет емкости для перевозки ОГ не регламентируется! **За исключением:** для транспортных средств, предназначенных для перевозки сжиженных углеводородных газов на давление до 1,8 МПа - наружная поверхность емкости должна быть окрашена эмалью серебристого цвета (пункт 1.20.13, приложения 6 ТР ТС). Также, на автоцистерне должна быть табличка с предупреждающей надписью: «При наполнении (опорожнении) топливом автоцистерна должна быть заземлена» (п.1.18.12 приложения 6 ТР ТС). *Распространяется на все типы транспортных средств, осуществляющих перевозку ОГ, но только при перевозке нефтепродуктов.*





## 12. Тахограф.

Тахограф – техническое средство, устанавливаемое в автомобиль и служащее для осуществления контроля соблюдения водителем транспортного средства режима труда и отдыха. В России тахографы на грузовые автомобили начали устанавливать с 80-х годов прошлого столетия. Это были приборы, носителем информации у которых служил сменный бумажный диск – «шайба». Начиная с 2000 года стали появляться тахографы, где носителем информации стала электронная часть тахографа и именная смарт-карта водителя.

Долгое время в Российской Федерации на внутренних перевозках тахографы применялись исключительно в добровольном порядке. Обязательное использование тахографа на транспортном средстве было только в случае, если автомобиль осуществлял международные перевозки. Однако начиная с 23 января 2012 года государство обязало собственников транспортных средств максимальной массой свыше 3,5 тонн и/или числом пассажирских мест более 8 (категории транспортных средств М2, М3, N2 и N3), осуществляющие коммерческие перевозки, в том числе и транспортные средства предназначенные для перевозки опасных грузов, оборудовать свой транспорт тахографами (пункт 8(1) ТР 720). Оборудование транспортных средств, находящихся в эксплуатации, тахографами осуществлялось в револьверном порядке начиная с 1 апреля 2013 года в зависимости от вида транспортного средства (Приказ Минтранса №273 от 21.08.2013г). После вступления в законную силу ТР ТС (с 1 января 2015 года) принципиально ничего не изменилось. ТР ТС закрепил понятие тахографа как объекта технического регулирования и компонента транспортного средства (п.65, таблица 4, приложение №1 ТР ТС). Тахограф, установленный на заводе-производителе транспортного средства запрещено демонтировать или менять на тахограф другого типа. (п. 10.5 приложения №8 ТР ТС).

Обязательные технические требования к тахографу определены п. 65 приложения №10 ТР ТС, а также ГОСТ Р 53831-2010, требования которого обязательны к исполнению (Перечень стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента Таможенного союза О безопасности колесных транспортных средств п. 146), что подтверждается соответствующим сертификатом соответствия Техническому регламенту Таможенного Союза О безопасности колесных транспортных средств. Таким образом, тахограф, который имеет или имел сертификат соответствия **одному из Технических регламентов о безопасности колесных транспортных средств считается соответствующим требованиям законодательства.**

В Российской Федерации сложилась ситуация, когда в рамках законодательства существуют три типа тахографов: тахографы ЕСТР, российские тахографы с СКЗИ и российские тахографы БЕЗ СКЗИ. Все эти три типа тахографов соответствуют требованиям российского законодательства ( в том случае если представитель одного из указанных типов имеет сертификат соответствия одному из Технических регламентов), однако к каждому из этих трех типов предъявляются дополнительные требования, а именно: к тахографам ЕСТР – требования ЕСТР, к тахографам с СКЗИ – отдельные разделы Приказа Минтранса № 36, к тахографам без скзи – ТР ТС 018/2011. Благодаря соответствию каждого типа тахографа своим требованиям каждый тахограф можно отнести к одному из трех типов. Но все эти тахографы, всех трех типов, обязаны соответствовать требованиям Технического регламента о безопасности колесных транспортных средств, что подтверждается Сертификатом соответствия



## СЕРТИФИКАТ СООТВЕТСТВИЯ

№ ТС RU C-DE.MT22.V.00747

Серия RU № 0248583

**ОРГАН ПО СЕРТИФИКАЦИИ СПЕЦИАЛЬНЫХ И СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И УСЛУГ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ НЕКОММЕРЧЕСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ «ФОНД РАЗВИТИЯ СЕРТИФИКАЦИИ СПЕЦАВТОТРАНСПОРТА, СРЕДСТВ МЕХАНИЗАЦИИ И ТЕХНОЛОГИЙ ВЫПОЛНЕНИЯ РАБОТ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ»**,  
 Юридический адрес: улица Ивановская, дом 19, город Москва, Российская Федерация, 127434  
 Фактический адрес: переулок Подсосенский, дом 7, строение 4, город Москва, Российская Федерация, 105062  
 Телефон/факс: (495) 780-07-55, e-mail: buryanov@samt-fond.ru. Аттестат аккредитации регистрационный № РОСС RU.0001.10MT22 зарегистрирован в Государственном реестре от 15 июля 2014 г., выдан Федеральной службой по аккредитации

**ЗАЯВИТЕЛЬ** Общество с ограниченной ответственностью «Континентал Аутомотив РУС»  
 Юридический адрес: 111033, Российская Федерация, город Москва, улица Золоторожский вал, дом 34, строение 6  
 Фактический адрес: 111033, Российская Федерация, город Москва, улица Золоторожский вал, дом 34, строение 6  
 Телефон (495) 646-76-92 Факс (495) 664-28-62 ОГРН: 1021607552471, e-mail: Nikolay.Shakhov@continental-corporation.com

**ИЗГОТОВИТЕЛЬ** Continental Automotive GmbH  
 Юридический адрес: Heinrich-Hertz-Strasse 45, 78052 Villingen-Schwenningen, Germany  
 Фактический адрес: Heinrich-Hertz-Strasse 45, 78052 Villingen-Schwenningen, Germany  
 Телефон +49 7721 67-2523 Факс +49 7721 6779-2523

**ПРОДУКЦИЯ** Цифровой тахограф DTСO 1381, выпускаемый в соответствии с требованиями Технического регламента Таможенного Союза ТР ТС 018/2011  
 Серийный выпуск

КОД ТН ВЭД ТС 9029 20 310 9

**СООТВЕТСТВУЕТ ТРЕБОВАНИЯМ** Технического регламента Таможенного Союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств»

**СЕРТИФИКАТ ВЫДАН НА ОСНОВАНИИ** Протокола № 199-Э/15 от 06.07.2015 г., выданного ОС САТС «САМТ-Фонд», аттестат аккредитации № РОСС RU.0001.10MT22, зарегистрирован в Государственном реестре от 15 июля 2014 г., выдан Федеральной службой по аккредитации; Одобрения типа транспортного средства № E-RU.AЯ04.V.00576 от 24.11.2014 г. по 24.11.2017 г., выданного ОС продукции машиностроения Федерального государственного унитарного предприятия «Всероссийский научно-исследовательский институт стандартизации и сертификации в машиностроении» (ОС «ПРОММАШ»), ГР № РОСС RU.0001.11АЯ04. Сертификата соответствия системы менеджмента качества требованиям ISO/TS 16949:2009 № 002122 TS09 от 14.01.2014 г. до 13.01.2016 г., выданного DQS GmbH

## ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

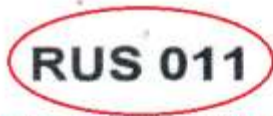
Условия и сроки хранения продукции, срок службы в соответствии с документацией изготовителя, если иное не установлено действующими нормативно-техническими документами

СРОК ДЕЙСТВИЯ С 06.07.2015 ПО 05.07.2017 ВКЛЮЧИТЕЛЬНО

М.П.   
 Руководитель (уполномоченное лицо) органа по сертификации  
 Эксперт (эксперт-аудитор)  
 (эксперты (эксперты-аудиторы))

  
 П.Д. Бурьянов  
 (инициалы, фамилия)  
  
 А.В. Губанов  
 (инициалы, фамилия)





<b>C<sub>D</sub></b> <small>DIGITAL TACHO</small>	<b>СЕРТИФИКАТ КАЛИБРОВКИ ЦИФРОВОГО ТАХОГРАФА</b>	Заказ№ ZTA/00694/2014
		Дата: 2014-10-02

*Клеймо тахомастерской в реестре мастерских*

<b>Компания</b>	<i>Собственник автомобиля</i>
<b>ZAO GRANDMOTORS</b>	
<small>компания</small>	
Tverskoy-Yamskoy 1-y per., dom 18/3	
<small>улице</small>	
125047	Moskva
<small>индекс</small>	<small>город</small>

<b>Мастерская</b>	<i>Информация о мастерской</i>
IP Zamotaeva N.V.	
<small>название компании</small>	
140070	RUS, Moskov region
<small>индекс</small>	<small>город</small>
+7(495)6603060	Luberetskiy district, Tomilino
<small>телефон</small>	<small>улица</small>
<b>RUS 011</b>	

<b>ТАХОГРАФ:</b>	<i>Данные о тахографе</i>
Производитель Continental Automotive GmbH H.	
Тип: 1381.1051000018	
Серийный №: 0002646226	
Дата произв.: 2012-06-11	

<b>Транспортное средство</b>	<i>Информация об автомобиле</i>
рег. №: K 9 0 3 E B 1 9 7	
<small>модель.</small>	
Марка: KAMAZ	4306
VIN: X 9 0 4 6 1 2 3 B A 0 0 0 7 0 2 0	

<b>Данные калибровки:</b>	
w [imp/km] = 9600	Тип шины: 265/70 R19.5
k [imp/km] = 9600	Øl [mm] = 2689
Цель калибровки 4	След. калибровка 2016-10-02

*Дата до которой действителен сертификат о калибровке*

*Место расположения калибровочной таблички*

Инсталляционное местоположение ярлыка : дверь / место водителя / другое	<i>Гайна ф.ф.м. Вадим</i>
-------------------------------------------------------------------------	---------------------------

Результат инспекции: <b>ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЙ</b>
-------------------------------------------

<b>Подготовлено:</b>
<small>Имя, подпись</small>



Тахограф, как техническое устройство, проводит и фиксирует измерения, которые осуществляются в целях защиты прав и законных интересов граждан, а также обеспечения их потребности в получении объективных и достоверных результатов измерений в области обеспечения безопасных условий труда и безопасности дорожного движения в целом. К такому рода измерениям, на основании Федерального Закона № 102 «Об обеспечении единства измерений», в частности подпунктов 5 и 19 пункта 3 статьи 1, предъявляются обязательные метрологические требования. В связи с этим тахограф должен являться средством измерения.

Основными показателями тахографа – результатами его измерений – являются такие значения как: значение пройденного пути, значение скорости движения и значение времени режимов труда и отдыха водителя. Для обеспечения объективных и достоверных показаний тахографа, периодически осуществляются следующие процедуры: **Калибровка тахографа** – совокупность операций, выполняемых в целях определения действительных значений метрологических характеристик (путь, скорость, время); **Поверка тахографа** – совокупность операций, выполняемых в целях подтверждения соответствия тахографа метрологическим требованиям. Периодичность выше описанных действий определяется методикой поверки тахографа, которая разрабатывается производителем тахографа и обычно имеет значения: один раз в год, один раз в два года и один раз в три года.

По факту осуществления поверки выдается Свидетельство о поверки тахографа, которое служит подтверждением того, что тахограф соответствует метрологическим требованиям и его показания являются объективными и достоверными. Ниже приведен пример Свидетельства о поверки тахографа. Обязательные требования к форме документа предъявляются приказами Росстандарта. Номер на голограммной наклейке является уникальным и присуждается государственным органом, по нему осуществляется государственный контроль в области метрологии. Данный документ (или его копия) должен находиться или у водителя транспортного средства или на предприятии.

Свидетельство о поверке выдается на тахограф, и не имеет ни какого отношения к транспортному средству.

Обязанность тахографа быть метрологически поверенным (иметь Свидетельство о поверке) закрепляет Федеральный Закон № 102 от 26 июня 2008 года «Об обеспечении единства измерений» Статья 1, пункт 3, подпункт 19, а также Приказ Минтранса от 20.02.2017 N 55.

За несоответствие тахографа требованиям законодательства, а также за не исправный тахограф, предусмотрено административное наказание по ст. 11.23 КоАП РФ.



# СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПОВЕРКЕ СРЕДСТВА ИЗМЕРЕНИЙ

## ЗАО «ЭТИМ»

наименование юридического лица или индивидуального предпринимателя,  
аккредитованного в установленном порядке на проведение поверки  
средств измерений, регистрационный номер аттестата аккредитации

Регистрационный № Аттестата аккредитации RA.RU.311700 от 06.06.2016

### СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПОВЕРКЕ № 17000754287

Действительно до  
30 июля 2018 г.

Средство измерений

Тахографы Кинцле 1318.27

наименование, тип, модификация,

**17585-08**

регистрационный номер в Федеральном информационном фонде по обеспечению единства измерений

(если в состав средства измерений входят несколько автономных измерительных блоков, то приводится их перечень и заводские номера)

серия и номер знака предыдущей поверки (если такие серия и номер имеются)

заводской номер (номера) **3656090**

поверено

**см. протокол поверки в произвольной форм на оборотной стороне**

наименование величин, диапазонов, на которых поверено средство измерений (если предусмотрено методикой поверки

поверено в соответствии с **МП РТ 484-98 "Автомобильные электронные тахографы "Kienzle 1318", изготовленные ООО "VDO Автомобильные компоненты". Методика поверки.**

наименование и номер документа на

с применением эталонов: **УТР-10RUS зав.№ 105.07.03.058 Эталон единиц времени и частоты в диапазоне от 0 до 100 МГц рег.№3.6.АКЛ.0001.2015**

наименование, тип, заводской номер (регистрационный номер (при наличии),

разряд, класс или погрешность эталона, применяемого при поверке

при следующих значениях влияющих факторов: **температура окружающей среды: 20°C;**

приводится перечень влияющих

**относительная влажность воздуха: 54 %; атмосферное давление: 103 кПа;**

факторов, нормированных в документе на методику поверки, с указанием их значений

перечень влияющих факторов

На основании результатов ~~первичной~~ (периодической) поверки признано соответствующим установленным в описании типа метрологическим требованиям и пригодным к применению в сфере государственного регулирования обеспечения единства измерений.

Знак поверки



Главный метролог



По приказу № 9 от 9 января 2017 года

Поверитель

Дата поверки 31.07.2017



подпись

подпись

подпись

**Д.О Колтунов**

инициалы, фамилия

**М.В. Сухомлинов**

инициалы, фамилия

**М.В. Сухомлинов**

инициалы, фамилия

На основании определений, представленных в ГОСТе Р 53831-2010, датчик скорости и карта водителя (тахощайба) являются компонентами тахографа и отсутствие одного из них может квалифицироваться как неисправность или отсутствие тахографа.

Любое соединение, которое в случае его нарушения приведет к не обнаруживаемым изменениям или к не обнаруживаемой потере данных подлежит пломбировке (п. 4.3.4.2 (б) ГОСТ Р 53831-

2010). На седельных тягачах, а также на транспортных средствах с открытой рамой, датчик скорости обычно находится в зоне визуального контакта. На таких транспортных средствах возможно осуществить контроль пломбировки датчика скорости.



Правила использования тахографов регламентируются одноименным разделом (приложение №3) Приказа Минтранса РФ № 36 от 13 февраля 2013 года (далее Приказ № 36). Ниже приводятся основные точки контроля настоящих правил

- На транспортном средстве тахограф должен быть только один (п.2, Правил использования тахографа). Нарушение этого пункта может повлечь за собой манипуляции – основа которых это нарушение непрерывности получаемых данных с тахографа.
- Водитель обязан перед началом движения установить свою карту водителя в тахограф, второй водитель (сменщик) также обязан держать свою карту в тахографе в течении всего срока поездки, даже если он не управляет автомобилем, а находится на пассажирском месте (п .9 (1) Правил использования тахографа).
- Водитель обязан предоставить доступ к тахографу контролера и сделать необходимые распечатки по его требованию (п .9 (4) Правил использования тахографа)
- Водитель ОБЯЗАН знать как пользоваться тахографом (п .9 (9) Правил использования тахографа)
- Транспортное предприятие обязано обеспечить умение водителя пользоваться тахографом в соответствии с инструкцией по эксплуатации тахографа (п .13 (2) Правил использования тахографа)
- Транспортное предприятие обязано обеспечить своевременное техническое обслуживание тахографа и проверку его исправности (п.13 (3) Правил использования тахографа).
- Транспортное предприятие обязано обеспечить водителя расходными материалами (бумагой, тахошайбами) (п.13 (4) Правил использования тахографа).
- Транспортное предприятие обязано обеспечить наличие в транспортном средстве руководства по эксплуатации тахографа (п.11 (4) Правил использования тахографа).

### Основные ошибки при осуществлении тахографического контроля

**1. Не соответствие показаний одометра тахографа с показаниями одометра спидометра.** Настоящий факт не является нарушением. Спидометр имеет отличную от тахографа погрешность измерения пройденного пути. Встречаются случаи, когда погрешность спидометра, заложенная его производителем, составляла 10 процентов. Погрешность измерения пройденного пути тахографом, не может превышать 4 процентов (п. 4.2.8.3 ГОСТ Р 53831-2010). На практике же производители тахографов заявляют значительно меньшую погрешность. Также, тахограф калибруется не реже одного раза в три года, а спидометр может не иметь функции калибровки в принципе.







**2. Не соответствие типа шин на автомобиле и указанных в установочной табличке.**

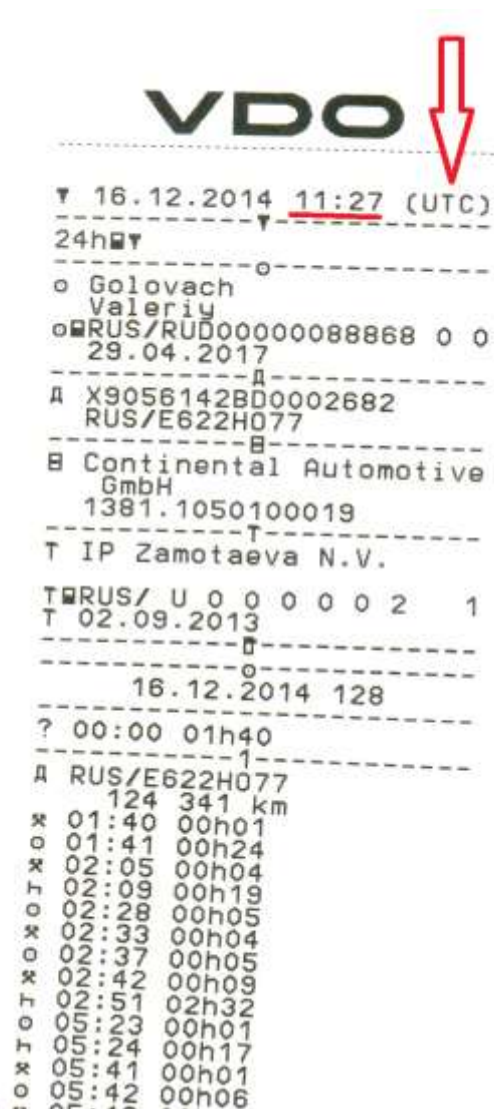
В установочной табличке должна размещаться информация о размере шин. В случае ее несоответствия, фиксируется нарушение Правил эксплуатации тахографа (п.4.3.3.1 ГОСТ Р 53831-2010). Однако необходимо помнить, что в установочную табличку заносится размер шин, установленных на ВЕДУЩЕМ мосту (обычно заднем). При этом несоответствие размера передних шин (не ведущего моста) с указанным размером шин на табличке, не является нарушением, так как не ведущий мост никак не влияет на показания пройденного пути тахографом.





### 3. Ошибочная трактовка времени фиксации событий в распечатке тахографа.

Для фиксации времени в тахографе используется универсальное координированное время (UTC, Temps Universel Coordonné) – это наследие времени по Гринвичу (GMT, солнечное время на 0-вом меридиане). Время по UTC не переводится зимой и летом. Время привязано к часовым поясам, каждый из которых определяет, на сколько часов время в нём отличается от UTC. Это сделано с целью исключения ошибок и разнотолков при контроле времени труда и отдыха, если автомобиль на своем маршруте пересекает несколько часовых поясов. При осуществлении контроля в регионе где реальное время отличается от UTC на +3 часа необходимо прибавить ко времени указанном в распечатке отчета 3 часа.



#### 4. Запрет использования аналоговых тахографов, не соответствующих требованиям законодательства



В первую очередь, обращаем внимание: с юридической точки зрения понятия «аналоговый тахограф» не существует. По этой причине, не представляется возможным определить является ли тахограф «аналоговым». Теперь по нормативным требованиям.

В соответствии с п. 65 таблицы 4 приложения 1 Технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденного Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877 (в дальнейшем ТР ТС 018/2011) **тахограф отнесен к объектам технического регулирования**. Следовательно, к тахографу применяются все требования, закрепленные в ФЗ-184 О техническом регулировании. Таким образом, в соответствии со ст. 20 ФЗ 184 О техническом регулировании **подтверждение соответствия** на территории Российской Федерации может носить добровольный или обязательный характер. Обязательное **подтверждение соответствия** осуществляется в формах: принятия декларации о соответствии или обязательной **сертификации**.

В соответствии со ст 23 ФЗ 184 О техническом регулировании, обязательное подтверждение соответствия проводится только в случаях, установленных соответствующим техническим регламентом, и исключительно на соответствие требованиям технического регламента.

Такие требования к тахографу установлены п. 65 приложения 10 ТР ТС 018/2011. Таким образом к тахографу применяется и п.2 ст 25 ФЗ 184 О техническом регулировании: Соответствие продукции требованиям технических регламентов подтверждается сертификатом соответствия, выдаваемым заявителю органом по сертификации. На ряд тахограф, ошибочно относимых к «аналоговым», были выданы Сертификаты соответствия Техническому регламенту о безопасности колесных транспортных средств зарегистрированные (сертификаты) во Всероссийском реестре Росстандарта (данные доступны на официальном сайте Росстандарта РФ), которые (сертификаты) подтверждают соответствие объекта технического регулирования – тахографа – обязательным требованиям законодательства.

В соответствии со ст. 33 ФЗ 184 О техническом регулировании Государственный контроль (надзор) за соблюдением требований технических регламентов осуществляется в отношении продукции или в отношении продукции и связанных с требованиями к продукции процессов проектирования (включая изыскания), производства, строительства, монтажа, наладки, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации и утилизации исключительно в части соблюдения требований соответствующих технических регламентов.

Согласно ч. 1 ст. 2.1. КоАП РФ, административным правонарушением признается противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, за которое настоящим Кодексом или законами субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность. Однако, ни одной из частей статьи 11.23 КоАП РФ, а также Кодексом в целом, не предусмотрено наказание за наличие в транспортном средстве «не цифрового» тахографа. Более того, повторяемся, – в законодательстве Российской Федерации отсутствует такое понятие как «аналоговый тахограф» или «цифровой тахограф», а как следствие, отсутствуют признаки, по которому их можно отличить друг от друга. Приказом № 348 от 08.12.2015 Минтранс дал определение **«контрольным аналоговым устройствам», (не аналоговым тахографам)**. С юридической точки зрения это два совершенно разных понятия. Однако установленные на автомобилях тахографы, использующие для фиксации информации о РТиО водителя бумажные диски («шайбы»), не могут быть отнесены к **«контрольным аналоговым устройствам»**, так как не удовлетворяет определениям, которые применены к **«контрольным аналоговым устройствам»** приказом Минтранса №348 от 08.12.2015. В частности, **«аналоговые контрольные устройства»** (в соответствии с приказом Минтранса №348), помимо отсутствия возможности фиксировать информацию на пластиковых картах, должны соответствовать требованиям приложения № 1 приказа Минтранса № 36 от 13.02.2013 г. или требованиям ЕСТР. То есть, для отнесения тахографа к **«аналоговым контрольным устройствам»** необходимо наличие двух одновременно установленных обстоятельств: **«не фиксация»** информации на пластиковых картах **и** соответствие требованиям приложения № 1 приказа Минтранса № 36 от 13.02.2013 г. или требованиям ЕСТР.

Тахографы, использующие для фиксации информации о РТиО водителя бумажные диски («шайбы»), не являются **«контрольными аналоговыми устройствами»** и в том случае, когда они имеют Сертификат соответствия техническому регламенту о безопасности колесных транспортных средств, зарегистрированный во Всероссийском реестре Росстандарта, в котором подтверждается не только соответствие тахографов обязательным требованиям законодательства, но и то, что они как устройство являются **«тахографами»** а не **«аналоговыми контрольными устройствами»**.

В случае если тахограф, установленный на автомобиле, не соответствует требованиям приложения № 1 приказа Минтранса № 36 от 13.02.2013 г. или требованиям ЕСТР, он не является **«аналоговым контрольным устройством»** до тех пор, пока не доказано обратное. В силу ч. 1 ст. 1.5. КоАП РФ лицо **не может подлежать административной ответственности** за административные правонарушения, в отношении которых **его вина не установлена**.

## Регистрационные действия

В исполнение требований нормативных документов, касающихся перевозки опасных грузов, часто требуется дооборудование автомобиля дополнительными узлами и системами. Если установка на транспортное средство этих узлов и систем может повлиять на безопасность дорожного движения или они отсутствуют в одобрении типа этого транспортного средства (номер одобрения типа указан в ПТС транспортного средства и его можно запросить у производителя), то она (установка) влечет за собой необходимость регистрировать вносимые изменения в конструкцию транспортного средства. В настоящий момент внесение изменений в конструкцию транспортного средства регламентирует Временный порядок контроля за внесением изменений в конструкцию транспортных средств.

Порядок действий при необходимости регистрации внесения изменений в конструкцию транспортного средства:

1. Заполняется заявление на внесение изменений в конструкцию транспортного средства установленного образца.
2. Заявление на внесение изменений регистрируется в подразделении ГИБДД, отвечающее за регистрационные действия с автотранспортом. Для этого необходимо предъявить транспортное средство для осмотра.
3. Заключение предварительной технической экспертизы (Предварительное заключение), на предмет возможности внесения изменений и их количества, с указанием каждого из них. (НАМИ)
4. Определяется производственная база (самостоятельно), где будут произведены работы по изменениям в конструкцию. Производственная компания, осуществляющая внесение изменений в конструкцию транспортного средства должна быть сертифицирована на предмет соответствия заявленным видам работ нормативным документам (ГОСТам). Для переоборудования транспортного средства по требованиям ДОПОГ, производственная компания должна иметь сертификат с кодами видов работ (услуг): 017310, 017651, 017401, 017409 и 017613.
5. Проводятся технические работы по самим изменениям в конструкцию.
6. Производитель работ (производственная база) выдает после окончания работ: Заявление – декларацию, в которой прописаны все выполненные работы, а также внесенные изменения в конструкцию и сертификаты соответствия на используемые материалы, документы подтверждающие права на выполняемые работы (сертификат о принадлежности к производителю узлов и материалов, используемых для внесения изменений, сертификаты на предмет соответствия выполненным видам работ нормативным документам (ГОСТам)).

*Здесь следует обратить особое внимание на сертификаты, предоставляемые на узлы и детали, которые были использованы в процессе оборудования транспортного средства. Узлы и детали, использованные для оборудования т/с, входящие в Перечень требований к типам компонентов транспортных средств (Приложение № 10 к Техническому регламенту Таможенного Союза о безопасности колесных транспортных средств), должны иметь сертификаты соответствия Техническому регламенту. Остальные компоненты переоборудования – сертификаты соответствия ГОСТам или ТУ (в зависимости от вида). К примеру: Устройство ограничения скорости входит в Перечень требований под пунктом 64, и это обстоятельство предусматривает наличие на УОС сертификата соответствия именно Техническому регламенту.*

# ТАМОЖЕННЫЙ СОЮЗ

## СЕРТИФИКАТ СООТВЕТСТВИЯ



№ TC RU C-RU.OC13.B.00014

Серия RU № 0294914

ОРГАН ПО СЕРТИФИКАЦИИ продукции "НТЦ АВТОЭКСПЕРТ" Общества с ограниченной ответственностью "НТЦ АВТОЭКСПЕРТ", Место нахождения: 119991, Российская Федерация, город Москва, проспект Ленинский, дом 32А. Фактический адрес: 119991, Российская Федерация, город Москва, проспект Ленинский, дом 32А. Телефон: +74997046308, факс: +74997046308, адрес электронной почты: info@ntc-ae.ru. Аттестат аккредитации регистрационный № RA.RU.11OC13 выдан 27.03.2015 года

# Соответствует ТЕХ РЕГЛАМЕНТУ

ЗАЯВИТЕЛЬ Общество с ограниченной ответственностью "Жаворонок XXI ВЕК".

Основной государственный регистрационный номер: 1037739437526.

Место нахождения: 109153, Российская Федерация, город Москва, 1-й Люберецкий проезд, дом 2, строение 1

Фактический адрес: 109153, Российская Федерация, город Москва, 1-й Люберецкий проезд, дом 2, строение 1

Телефон: 4956603060, факс: 4957065883, адрес электронной почты: 6603060@mail.ru

ИЗГОТОВИТЕЛЬ Общество с ограниченной ответственностью "Жаворонок XXI ВЕК".

Место нахождения: 109153, Российская Федерация, город Москва, 1-й Люберецкий проезд, дом 2, строение 1

Фактический адрес: 109153, Российская Федерация, город Москва, 1-й Люберецкий проезд, дом 2, строение 1

ПРОДУКЦИЯ Устройство ограничения скорости транспортного средства (УОС), торговой марки «Надежный контроль», тип 80.

Серийный выпуск

КОД ТН ВЭД ТС 9029 20 380 9

СООТВЕТСТВУЕТ ТРЕБОВАНИЯМ Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств»

СЕРТИФИКАТ ВЫДАН НА ОСНОВАНИИ Сообщение об официальном утверждении типа по Правилам ЕЭК ООН № E22 89R-0013031 выданное Федеральным агентством по техническому регулированию и метрологии РФ от 10.10.2013 года; Сертификата системы менеджмента качества ГОСТ ISO 9001-2011 (ISO 9001:2008) № 0638 от 20.04.2015 до 20.04.2018, выданный Органом по сертификации «ЦЕНТР ИНТЕГРИРОВАННЫХ СИСТЕМ МЕНЕДЖМЕНТА».

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ Условия и сроки хранения продукции согласно технической документации.



18.05.2015

ПО

17.05.2019

ВКЛЮЧИТЕЛЬНО

Руководитель (уполномоченное лицо) органа по сертификации

Эксперт (эксперт-аудитор) (эксперты (эксперты-аудиторы))

А.А. Гуцин

(инициалы, фамилия)

В.А. Смирнов

(инициалы, фамилия)

# НЕ СООТВЕТСТВУЕТ ТЕХРЕГЛАМЕНТУ



## СЕРТИФИКАТ СООТВЕТСТВИЯ

№ РОСС RU.0001.10АЯ79

Срок действия с 14.11.2012г. по 13.11.2014г.

№ 0801912

ОРГАН ПО СЕРТИФИКАЦИИ РОСС RU.0001.10АЯ79

ОРГАН ПО СЕРТИФИКАЦИИ ПРОДУКЦИИ И УСЛУГ ООО "НОВОСИБИРСКИЙ ЦЕНТР СЕРТИФИКАЦИИ И МОНИТОРИНГА КАЧЕСТВА ПРОДУКЦИИ"

Юридический адрес: 630112, г. Новосибирск, пр. Дзержинского д. 2/1; фактический адрес: 630091, г. Новосибирск, ул. Советская, д. 52, телефон: (383)204-43-10, факс: (383)204-43-11

ПРОДУКЦИЯ ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ:

устройство ограничения скорости марки УОС-ННЦТ 00.60.01.00  
(для оборудования транспортных средств по Правилам ЕЭК ООН №89)

выпускаемая по ТУ УОС ННЦТ 00.60.01.00  
серийный выпуск

код ОК 005 (ОКП):  
45 7376

СООТВЕТСТВУЕТ ТРЕБОВАНИЯМ НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ

ГОСТ Р 52230-2004, ГОСТ Р 51318.12-99,  
ГОСТ 14254-96, ГОСТ Р 50607-93

код ТН ВЭД России:

ИЗГОТОВИТЕЛЬ Общество с ограниченной ответственностью

"Научно-производственный центр "Техсервис"  
630039, г.Новосибирск, ул.Никитина, д.147

СЕРТИФИКАТ ВЫДАН Общество с ограниченной ответственностью

"Научно-производственный центр "Техсервис"  
630039, г.Новосибирск, ул.Никитина, д.147

НА ОСНОВАНИИ протоколов испытаний № И05-11, Э02-11 от 03.11.2011 г. ИЦ  
ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ "ГОСУДАРСТВЕННЫЙ  
РЕГИОНАЛЬНЫЙ ЦЕНТР СТАНДАРТИЗАЦИИ, МЕТРОЛОГИИ И ИСПЫТАНИЙ В  
НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ" № РОСС RU.0001.21АЯ49

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ Схема 3



Руководитель органа

подпись

Е.И. Филатов

инициалы, фамилия

Эксперт

подпись

А.В. Щербаков

инициалы, фамилия

\* Сертификат не применяется при обязательной сертификации

7. Транспортное средство отправляется на пункт технического осмотра, где проверяют работоспособность внесенных изменений и автомобиля в целом, результатом чего служит диагностическая карта.

8. Также необходимо иметь протокол технической экспертизы после внесения изменений в конструкцию транспортного средства. Его оформляет (на основании предоставленных данных о проведенных изменениях в конструкцию т/с) та же организация, которая выдавала Предварительное заключение о возможности внесения изменений в конструкцию т/с.

9. Все выше перечисленные документы подаются в подразделение ГИБДД, отвечающее за регистрацию т/с, где выдается свидетельство о внесении изменений в конструкцию и вносятся соответствующие записи в регистрационные документы автомобиля.



Пособие разработано при содействии  
Некоммерческого партнерства Содействие развитию тахографических систем

