



ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

Центральный ордена Трудового Красного
Знамени научно-исследовательский
автомобильный и автотранспортный институт



125438, г. Москва, ул. Автомоторная, д. 2
Тел.: (495) 456-57-00, факс: (495) 456-31-32
www.nami.ru e-mail: info@nami.ru

13 сентября 2016 г., № 2210-04/281

на № 38-3688 от 31.08.2016

Заместителю Председателя
Правительства Камчатского края

Ю.Н. Зубарю

пл. Ленина, 1
Петропавловск-Камчатский, 683040

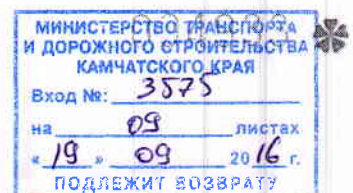
Уважаемый Юрий Николаевич!

ФГУП «НАМИ» рассмотрело Ваше обращение, содержащее просьбу о пояснениях в отношении наиболее распространенных изменений в конструкцию транспортных средств с указанием допустимых параметров, регистрация которых возможна в Госавтоинспекции, и при каких условиях, и сообщает следующее.

Внесение изменений в конструкцию автотранспортных средств, находящихся в эксплуатации, регулируются техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011).

В ТР ТС 018/2011 под «внесением изменений в конструкцию транспортного средства» понимается исключение предусмотренных или установка не предусмотренных конструкцией конкретного транспортного средства составных частей и предметов оборудования, выполненные после выпуска транспортного средства в обращение и влияющие на безопасность дорожного движения.

Действие ТР ТС 018/2011 распространяется на транспортные средства, предназначенные для эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования (пункт 2 ТР ТС 018/2011). Таким образом, транспортные средства, предназначенные для эксплуатации вне автомобильных дорог общего пользования, и, следовательно, внесение изменений в их конструкцию, не подпадает под действие ТР ТС 018/2011, однако такие транспортные средства не должны использоваться на автомобильных дорогах общего пользования.



ТР ТС 018/2011 допускает внесение любых изменений в конструкцию транспортного средства при условии, что была подтверждена их безопасность. Оценка соответствия осуществляется в форме предварительной технической экспертизы конструкции на предмет возможности внесения изменений и последующей проверки безопасности конструкции и технического осмотра транспортного средства с внесенными в конструкцию изменениями.

Внесение в конструкцию транспортного средства несогласованных в установленном порядке самовольных изменений создает риск негативного воздействия на безопасность дорожного движения. Отсутствие надлежащего заключения экспертной организации (аккредитованной испытательной лаборатории) о возможности внесения изменений в конструкцию транспортного средства дает основания подразделениям ГИБДД приостанавливать эксплуатацию этого транспортного средства до устранения предмета нарушения или предоставления доказательств того, что означенный риск не является существенным.

По мнению ФГУП «НАМИ», оценка указанного риска может быть проведена экспертной организацией по факту внесенных изменений с учетом предоставленной документации.

Пункт 78 ТР ТС 018/2011 определяет, что внесение изменений в конструкцию транспортного средства и последующая проверка выполнения требований ТР ТС 018/2011 осуществляются по разрешению и под контролем подразделения органа государственного управления в сфере безопасности дорожного движения. Поэтому разработка порядка легализации внесенных изменений в конструкцию относится к сфере компетенции МВД России.

Пункт 78 ТР ТС 018/2011 допускает разработку на национальном уровне нормативных технических документов, например, стандартов, которые устанавливали бы требования и порядок внесения отдельных, наиболее характерных изменений в конструкцию транспортного средства. Такие стандарты до настоящего времени не разработаны. ФГУП «НАМИ» готово совместно с другими заинтересованными сторонами разработать требования к определенным типовым изменениям в конструкции транспортного средства и порядок их осуществления.

Требования ТР ТС 018/2011, которые должны быть приняты во внимание при оценке допустимости отдельных характерных изменений, внесенных в конструкцию легковых и легких грузовых автомобилей, приведены в приложении к настоящему письму.

Приложение: упомянутое на 3 л. в 1 экз.

И.о. заместителя Генерального директора
по техническому регулированию



А.И. Щепкин

Требования ТР ТС 018/2011, которые должны быть приняты во внимание при оценке допустимости отдельных характерных изменений, внесенных в конструкцию легковых и легких грузовых автомобилей

Описание изменений в конструкции транспортного средства	Создаваемые риски для безопасности дорожного движения	Требования ТР ТС 018/2011, которые должны быть приняты во внимание
<p>Установка порогов, спойлеров, сплиттеров, насадок на глушители, решеток радиатора, других декоративных аксессуаров, багажников и рейлингов на крыше, воздухозаборников, лестниц, расширителей колесных арок, подкрылков, дефлекторов, устройств для защиты от разбрызгивания из-под колес (брызговиков), колес увеличенного размера*</p>	<p>Травмоопасность наружных выступов</p>	<p>Требования ТР ТС 018/2011, которые должны быть приняты во внимание</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. В зоне наружной поверхности кузова, расположенной между линией пола и высотой 2 м от дорожной поверхности, не должны располагаться элементы конструкции, которые могли бы захватить (зацепить) или увеличивали бы риск или степень тяжести травмирования любого лица, которое может соприкоснуться с транспортным средством. 2. Эмблемы и другие декоративные объекты, выступающие более чем на 10 мм, включая любую подложку, над поверхностью, к которой они крепятся, должны иметь возможность отклоняться или отламываться при приложении к ним усилия 100 Н, а в отклоненном или отломанном состоянии не должны выступать над поверхностью, к которой они крепятся, более чем на 10 мм. 3. Колеса, гайки или болты крепления колес, колпачки ступиц и колесные колпачки не должны иметь остроконечных или режущих кромок, выступающих за поверхность обода колеса. 4. Колеса не должны иметь барашковых гаек. 5. Колеса не должны выступать за пределы наружного контура кузова в плане, за исключением шин, колпаков колес и гаек крепления колес. 6. Боковые воздушные дефлекторы или водосточные желоба в том случае, если они не загнуты по направлению к кузову, так, что их края не могут соприкоснуться с шаром диаметром 100 мм, должны иметь радиус закругления кромок не менее 1 мм. 7. Концы бамперов должны загибаться в направлении к кузову, так чтобы с ними не мог соприкоснуться шар диаметром 100 мм, и расстояние между краем бампера и кузовом не должно превышать 20 мм. В качестве альтернативы концы бампера могут быть утоплены в углублениях кузова или иметь с кузовом общую поверхность. 8. Для легковых и легких грузовых автомобилей не должны выступать за

Описание изменений в конструкции транспортного средства	Создаваемые риски для безопасности дорожного движения	Требования ТР ТС 018/2011, которые должны быть приняты во внимание
		<p>наружную поверхность кузова ручки дверей и багажника более чем на 40 мм, остальные выступающие элементы - более чем на 30 мм.</p> <p>9. Открытые концы поворотных ручек, вращающихся параллельно плоскости двери, должны быть загнуты по направлению к поверхности кузова.</p> <p>10. Поворотные ручки, которые вращаются наружу в любом направлении, но не параллельно плоскости двери, в закрытом положении ограждаются предохранительной рамкой или заглубляются. Конец ручки направляется либо назад, либо вниз.</p> <p>11. Стекла окон, открывающиеся наружу по отношению к внешней поверхности транспортного средства, при открытии не должны иметь кромок, направленных вперед, а также не должны выступать за край габаритной ширины транспортного средства.</p> <p>12. Ободки и козырьки фар не должны выступать по отношению к наиболее выступающей точке поверхности стекла фары более чем на 30 мм (при горизонтальном измерении от точки контакта сферы диаметром 100 мм одновременно со стеклом фары и с ободком (козырьком) фары).</p> <p>13. Кронштейны для домкрата не должны выступать за вертикальную проекцию линии пола, расположенную непосредственно над ними, более чем на 10 мм.</p> <p>14. Выпускные трубы, выступающие за расположенную непосредственно над ними вертикальную проекцию линии пола более чем на 10 мм, должны заканчиваться насадкой или закругленной кромкой с радиусом закругления не менее 2,5 мм.</p> <p>15. Кромки подножек и ступенек должны закругляться.</p> <p>16. Радиус кривизны выступающих наружу краев боковых воздушных обтекателей, дождевых щитков и противогрязевых дефлекторов окон выполняется не менее 1 мм.</p> <p>(раздел 3.6 приложения № 4 к ТР ТС 018/2011)</p>
Установка устройств для буксировки прицепов*	Расцепление автомобиля и прицепа	<p>1. Сцепные устройства должны соответствовать Правилам ООН № 55.</p> <p>2. Одноосные прицепы и прицепы, не оборудованные рабочей тормозной системой, должны быть оборудованы предохранительными приспособлениями</p>

Описание изменений в конструкции транспортного средства	Создаваемые риски для безопасности дорожного движения	Требования ТР ТС 018/2011, которые должны быть приняты во внимание
		<p>(цепями, тросами), которые должны быть работоспособны. Длина предохранительных цепей (тросов) должна предотвращать контакт сцепной петли дышла с дорожной поверхностью и при этом обеспечивать управление прицепом в случае обрыва (поломки) тягово-сцепного устройства.</p> <p>3. Деформации сцепной петли или дышла прицепа, грубо нарушающие положение их относительно продольной центральной плоскости симметрии прицепа, разрывы, трещины и другие видимые повреждения сцепной петли или дышла прицепа, не допускаются.</p> <p>4. Ослабление болтовых соединений и фиксации крепления дышла к прицепу, сцепной петли к дышлу, шкворня и гаек реактивных штанг не допускается.</p> <p>Гайка оси дышла должна быть завернута до отказа и зашплинтована.</p> <p>Гайка крепления сцепной петли дышла должна быть завернута до отказа и зафиксирована замковой шайбой и гайкой.</p> <p>Столпорные шайбы шкворня должны фиксировать завернутую до отказа гайку.</p> <p>5. Тягово-сцепные устройства легковых автомобилей должны обеспечивать безазорную сцепку. Самопроизвольная расцепка не допускается.</p> <p>6. Требования к размерным характеристикам сцепных устройств:</p> <p>6.1. Диаметр зева тягового крюка тягово-сцепной системы "крюк - петля" тягача, измеренный в продольной плоскости, должен быть в пределах от минимального, составляющего 48,0 мм, до предельно допустимого, равного 53,0 мм, а наименьший диаметр сечения прутка сцепной петли - 43,9 мм, до 36 мм соответственно.</p> <p>6.2. Диаметр шара тягово-сцепного устройства легковых автомобилей должен быть в пределах от номинального, равного 50,0 мм, до минимально допустимого, составляющего 49,6 мм.</p> <p>(позиция 25 приложения № 10 к ТР ТС 018/2011, раздел 6.8 приложения № 8 к ТР ТС 018/2011)</p>

<p>Описание изменений в конструкции транспортного средства</p>	<p>Создаваемые риски для безопасности дорожного движения</p>	<p>Требования ТР ТС 018/2011, которые должны быть приняты во внимание</p>
<p>Установка и осветительных устройств, сигнализации, предусмотренных в эксплуатационной документации на транспортное средство, изменение класса источника света</p>		<p>1. Отдельные устройства освещения, а также их установка, количество, расположение, цвет и режимы работы должны соответствовать требованиям Правил ООН № 1, 3, 4, 6, 7, 8, 19, 20, 23, 38, 48, 87, 91, 98, 112, 123, в зависимости от типов устройств освещения (приложения № 2, 10 к ТР ТС 018/2011).</p> <p>2. Источники света должны соответствовать требованиям Правил ООН № 37, 99, 128 в зависимости от типов источников света (приложение № 10 к ТР ТС 018/2011).</p> <p>3. Количество, расположение, назначение, режим работы, цвет огней внешних световых приборов и световой сигнализации на транспортном средстве должны соответствовать указанным изготовителем в эксплуатационной документации транспортного средства, при этом световой пучок фар ближнего света должен соответствовать условиям правостороннего движения.</p> <p>Класс источника света, установленного в устройствах освещения и световой сигнализации транспортного средства, должен соответствовать указанному изготовителем в эксплуатационной документации с учетом заводской комплектации данного транспортного средства либо, в случае внесения изменений в конструкцию транспортного средства, указанному в документации на световые приборы, установленные вместо предусмотренных конструкцией.</p> <p>Внешние световые приборы должны находиться в работоспособном состоянии (пункт 3.1 приложения № 8 к ТР ТС 018/2011).</p> <p>4. Изменение цвета огней, режима работы, мест расположения, назначения, замена, установка дополнительных и демонтаж предусмотренных изготовителем в эксплуатационной документации внешних световых приборов допускается только в соответствии с разделом 1.3 приложения № 4 к ТР ТС 018/2011 и таблицей 3.1 приложения № 8 к ТР ТС 018/2011, а также при выполнении требований раздела 9 приложения № 9 к ТР ТС 018/2011.</p> <p>На транспортных средствах, снятых с производства, допускается замена светотехнических устройств на используемые на транспортных средствах</p>

<p>Описание изменений в конструкции транспортного средства</p>	<p>Создаваемые риски для безопасности дорожного движения</p>	<p>Требования ТР ТС 018/2011, которые должны быть приняты во внимание других типов (пункт 3.2 приложения № 8 к ТР ТС 018/2011).</p> <p>5. Сила света каждой из фар в режиме «ближний свет», измеренная в вертикальной плоскости, проходящей через ось отсчета, должна быть не более 750 кд в направлении 34° вверх от положения левой части светотеневой границы и не менее 1600 кд в направлении 52° вниз от положения левой части светотеневой границы (пункт 3.8.6 приложения № 8 к ТР ТС 018/2011).</p> <p>6. Максимальная сила света всех фар, которые могут быть включены одновременно в режиме «дальний свет», не должна превышать 300 000 кд (пункт 3.8.7 приложения № 8 к ТР ТС 018/2011).</p> <p>Запрещается установка на легковые и легкие грузовые автомобили конструкций, выступающих вперед относительно линии бампера, соответствующей внешнему контуру проекции транспортного средства на горизонтальную плоскость опорной поверхности, изготавливаемых из стали или других материалов с аналогичными прочностными характеристиками. Данное требование не распространяется на конструкции, предусмотренные штатной комплектацией транспортного средства и (или) прошедшие оценку соответствия в установленном порядке (пункт 11 ТР ТС 018/2011).</p> <p>1. Максимальная масса и ее распределение по осям и бортам, а также изменение координат центра масс не должны превышать пределов, установленных изготовителем транспортного средства.</p> <p>2. Габаритная ширина не должна превышать 2,55 м, а высота 4,0 м.</p> <p>3. Должно быть обеспечено надежное крепление кунгов, крышек и тентов к грузовой платформе.</p> <p>4. Место расположения и установка задних устройств освещения и световой сигнализации должно соответствовать Правилам ООН № 48. (раздел 1 приложения № 8 к ТР ТС 018/2011)</p> <p>1. Для транспортного средства, находящегося в снаряженном состоянии, с одним пассажиром на переднем сидении и колесами, установленными для движения по прямой, устройства защиты должны отвечать перечисленным ниже требованиям.</p> <p>1.1. В зоне, образованной радиальными плоскостями, расположенными под</p>
<p>Установка усиленных бамперов, лебедок, защитных устройств бампера (кенгуринов)</p>	<p>Тяжелое травмирование пешеходов в случае наезда транспортного средства.</p>	<p>5. Сила света каждой из фар в режиме «ближний свет», измеренная в вертикальной плоскости, проходящей через ось отсчета, должна быть не более 750 кд в направлении 34° вверх от положения левой части светотеневой границы и не менее 1600 кд в направлении 52° вниз от положения левой части светотеневой границы (пункт 3.8.6 приложения № 8 к ТР ТС 018/2011).</p> <p>6. Максимальная сила света всех фар, которые могут быть включены одновременно в режиме «дальний свет», не должна превышать 300 000 кд (пункт 3.8.7 приложения № 8 к ТР ТС 018/2011).</p>
<p>Установка кунгов, крышек и тентов на грузовые платформы пикапов</p>	<p>Превышение технической допустимой массы, изготовителем, и, как следствие, ухудшение тормозных свойств, управляемости и устойчивости транспортного средства.</p>	<p>Запрещается установка на легковые и легкие грузовые автомобили конструкций, выступающих вперед относительно линии бампера, соответствующей внешнему контуру проекции транспортного средства на горизонтальную плоскость опорной поверхности, изготавливаемых из стали или других материалов с аналогичными прочностными характеристиками. Данное требование не распространяется на конструкции, предусмотренные штатной комплектацией транспортного средства и (или) прошедшие оценку соответствия в установленном порядке (пункт 11 ТР ТС 018/2011).</p> <p>1. Максимальная масса и ее распределение по осям и бортам, а также изменение координат центра масс не должны превышать пределов, установленных изготовителем транспортного средства.</p> <p>2. Габаритная ширина не должна превышать 2,55 м, а высота 4,0 м.</p> <p>3. Должно быть обеспечено надежное крепление кунгов, крышек и тентов к грузовой платформе.</p> <p>4. Место расположения и установка задних устройств освещения и световой сигнализации должно соответствовать Правилам ООН № 48. (раздел 1 приложения № 8 к ТР ТС 018/2011)</p>
<p>Установка устройств для защиты от разбрызгивания из под колес (брызговиков)*</p>	<p>Создание неудобств другим участникам дорожного движения вследствие повышенного разбрызгивания из-под колес транспортного средства</p>	<p>1. Для транспортного средства, находящегося в снаряженном состоянии, с одним пассажиром на переднем сидении и колесами, установленными для движения по прямой, устройства защиты должны отвечать перечисленным ниже требованиям.</p> <p>1.1. В зоне, образованной радиальными плоскостями, расположенными под</p>

<p>Описание изменений в конструкции транспортного средства</p>	<p>Создаваемые риски для безопасности дорожного движения средства.</p>	<p>Требования ТР ТС 018/2011, которые должны быть приняты во внимание</p>
<p>Установка проставок между рамой и кузовом транспортного средства, усиление подвески, установка колес увеличенного размера, увеличение дорожного просвета</p>	<p>Ухудшение управляемости и устойчивости вследствие изменения высоты центра масс, изменения характеристик подвески и шин, установленных изготовителем транспортного средства.</p>	<p>углом 30 градусов в направлении движения передним ходом и 50 градусов - в направлении движения задним ходом относительно центра вращения колес, габаритная ширина устройств защиты должна быть, по крайней мере, достаточной, чтобы закрыть габаритную ширину колеса с шиной с учетом пределов комбинации шина/колесо, установленной изготовителем. В случае двоярных колес должна быть учтена общая ширина обоих колес с шинами.</p> <p>При определении ширины шины маркировку и товарные знаки, защитные реборды и ребра на боковых поверхностях шин не учитывают.</p> <p>1.2. Задняя часть устройств защиты должна заканчиваться не выше горизонтальной плоскости, расположенной на расстоянии 150 мм над осью вращения колес. Пересечение кромки устройства защиты с этой плоскостью должно располагаться снаружи центральной продольной плоскости колеса с шиной или - в случае двоярных колес - снаружи центральной продольной плоскости колеса с шиной.</p> <p>1.3. Контур и положение устройства защиты должны быть такими, чтобы расстояние между устройством и шиной было минимально возможным, в частности, в пределах зоны, образованной плоскостями, описанными в пункте 1.1.</p> <p>2. Устройство защиты могут состоять из различных компонентов, обеспечивающих отсутствие зазоров между или внутри отдельных частей устройства в собранном состоянии.</p> <p>3. Устройство защиты должны быть прочно закреплены.</p> <p>(раздел 10 приложения № 3 к ТР ТС 018/2011).</p>
<p>Установка проставок между рамой и кузовом транспортного средства, усиление подвески, установка колес увеличенного размера, увеличение дорожного просвета</p>	<p>Ухудшение управляемости и устойчивости вследствие изменения высоты центра масс, изменения характеристик подвески и шин, установленных изготовителем транспортного средства.</p>	<p>Должно быть продемонстрировано выполнение требований к поперечной статической устойчивости транспортного средства, установленных в разделе 4 приложения № 3 к ТР ТС 018/2011**.</p>

Примечания:

* В случае предоставления документа (сертификата соответствия на свойство транспортного средства), подтверждающего проведение сертификации установленных компонентов в составе соответствующего типа транспортного средства, проверку безопасности внесенных в конструкцию изменений индивидуального транспортного средства возможно не проводить на основании пункта 77 ТР ТС 018/2011.

** Поскольку проверка выполнения требований раздела 4 приложения № 3 к ТР ТС 018/2011 предусматривает опробование транспортного средства на специальном стенде, выполнение указанных требований может быть продемонстрировано посредством предоставления соответствующих расчетов, учитывающих расположение центра масс и центра крена транспортного средства и угловую жесткость подвески. Альтернативным методом проверки является экспертная оценка управляемости и устойчивости в соответствии с положениями ГОСТ 31507-2012 «Автотранспортные средства. Управляемость и устойчивость. Технические требования. Методы испытаний».