

9 November 2015

---

## Соглашение

**О принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний\***

(Пересмотр 2, включающий поправки, вступившие в силу 16 октября 1995 года)

---

## Добавление 106: Правила № 107

### Пересмотр 6 – Поправка 2

Дополнение 2 к поправкам серии 06 – Дата вступления в силу: 8 октября 2015 года

Дополнение 3 к поправкам серии 06 – Дата вступления в силу: 8 октября 2015 года

### **Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств категории М<sub>2</sub> или М<sub>3</sub> в отношении их общей конструкции**

Данный документ опубликован исключительно в информационных целях. Аутентичным и юридически обязательным текстом являются документы:

- ECE/TRANS/WP.29/2014/77
- ECE/TRANS/WP.29/2015/44.



**ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**

---

\* Прежнее название Соглашения: Соглашение о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств, заключено в Женеве 20 марта 1958 года.

*Приложение 3*

Пункт 7.5.1.5 изменить следующим образом:

"7.5.1.5 В случае транспортных средств, в которых двигатель расположен позади отделения водителя, это отделение оснащают системой аварийной сигнализации, подающей водителю звуковой и визуальный сигналы, а также включающей аварийный сигнал при наличии избыточной температуры в моторном отсеке и в каждом отделении, где находится отопительное устройство, использующее для отопления выхлопные газы".

Пункт 7.5.6.2 изменить следующим образом:

"7.5.6.2 После обнаружения огня система, предусмотренная в пункте 7.5.6.1, подает водителю звуковой и визуальный сигналы в отделении водителя, а также включает аварийный сигнал".

*Приложение 11*

Пункт 3.2.3.2.1 изменить следующим образом:

"3.2.3.2.1. Снаряженное транспортное средство загружено следующим образом: масса, соответствующая числу  $P$  сидящих пассажиров массой  $Q$ ; масса, соответствующая числу  $SP$  стоящих пассажиров массой  $Q$ , единообразно распределенной на площади, предназначенной для стоящих пассажиров  $S_1$ ; в соответствующих случаях масса  $WP$ , единообразно распределенная в каждой зоне для инвалидных колясок; масса, равная  $V$  (кг), единообразно распределенная в багажных отделениях; масса, равная  $BX$  (кг), единообразно распределенная на площади поверхности крыши, оборудованной для перевозки багажа, где:

$P$  – число сидячих мест;

$S_1$  – площадь для стоящих пассажиров. В случае транспортных средств класса III или B:  $S_1 = 0$ ;

$SP$  – величина, заявленная изготовителем, не должна превышать значения  $S_1/S_{Sp}$ , где  $S_{Sp}$  – обычное место, предназначенное для одного стоящего пассажира, указанное в таблице ниже;

$WP$  (кг) – число мест для инвалидных колясок, умноженное на 250 кг, что соответствует массе инвалидной коляски и пользователя;

$V$  (кг) – величина, заявленная изготовителем, должна иметь численное значение не менее  $100 \times V$ .

$V$  – общий объем багажных отделений в  $m^3$ , включая багажные отделения, наружные стеллажи, ящики для лыж, закрепленные снаружи транспортного средства;

$BX$  – масса, заявленная изготовителем, должна иметь численное значение не менее  $75 \text{ кг}/m^2$ .

Двухэтажные транспортные средства не оборудуют для перевозки багажа на крыше, поэтому  $BX$  для двухэтажных транспортных средств принимается равным нулю.

...".