

**Сводка отзывов по проекту изменений № 2 к техническому регламенту
Таможенного союза о безопасности колесных транспортных средств (ТР ТС 018/2011)**

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
1.	Пункт 3. Пункт 1 проекта изменений к техническому регламенту	Госстандарт РБ (письмо от 28 мая 2013 г. № 02-10/2178) Минпром РБ (письмо от 22 мая 2013 г. № 18-03/296)	Устранить опечатку: «внедорожную».	Принято. Опечатка была устранена.
2.	Пункты 2 и 3. Пункт 1 проекта изменений к техническому регламенту	Минсельхоз России (письмо от 17 мая 2013 г. № 13/939)	Дополнить пункт 3 новым подпунктом 8 следующего содержания; «8) прицепы, предназначенные для эксплуатации только с транспортными средствами, указанными в подпунктах 1 и 7 настоящего пункта». Соответственно дать ссылку на новый подпункт 8 в пункте 2 технического регламента.	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
3.	Пункт 4. Пункт 2 проекта изменений к техническому регламенту	НП «Респект» (письмо Комитета по техническому регулированию РСПП от 13 мая 2013 г. № 274)	Пункт 4 изложить в следующей редакции: Действие настоящего технического регламента не распространяется на компоненты, предназначенные только для комплектации и/или эксплуатации транспортных средств, указанных в подпунктах 1), 2), 4) и 5) пункта 3.	Отклонено. Термин «комплектация» охватывает, в том числе, и стадию эксплуатации транспортных средств.
4.	Пункт 6. Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту	Минсельхоз России (письмо от 17 мая 2013 г. № 13/939)	В определении термина «внедорожная подвижная техника» после слов «внутреннего сгорания» дополнить словами «или электродвигатель», слово «пассажиры» заменить словом «людей».	Отклонено. Определение, содержащееся в проекте изменений к техническому регламенту, основано на определении, приведенном в Сводной резолюции по конструкции транспортных средств ЕЭК ООН (R.E.3).
5.	Пункт 6. Пункт 4 проекта изменений к техническому	НП «Респект» (письмо Комитета по техническому регулированию РСПП от 13 мая 2013 г.	Дать определение «внедорожная подвижная техника» – любая мобильная установка, передвижное промышленное оборудование или транспортное средство с кузовом или без кузова, в которых	Принято. Именно это определение уже было включено в проект изменений технического регламента.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	регламенту	№ 274)	установлен по меньшей мере один двигатель внутреннего сгорания, и которые не предназначены для перевозки пассажиров или грузов по дорогам общего пользования»	
6.	Пункт 6. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует.	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	Абзац четырнадцатый изложить в следующей редакции: «внесение изменений в конструкцию транспортного средства» – исключение предусмотренных и (или) установка не предусмотренных изготовителем транспортного средства компонентов, за исключением замены шасси или несущего кузова, выполненные после выпуска транспортного средства в обращение;»	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
7.	Пункт 6. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует.	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	В абзаце двадцать втором определение термина «выпуск в обращение» дополнить следующим предложением: «Датой выпуска в обращение является дата оформления документа, разрешающего свободное обращение конкретного транспортного средства (шасси) или конкретной партии компонентов на территории государств – членов Таможенного союза».	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
8.	Пункт 6. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует.	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	После абзаца двадцать третьего ввести новый абзац в следующей редакции: « «грузоподъемность» - разность между технически допустимой максимальной массой и массой транспортного средства в снаряженном состоянии, увеличенной на массу пассажиров».	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
9.	Пункт 6. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует.	ОАО «Автофрамос» (письмо от 15 мая 2013 № DI-815)	В определении единичного транспортного средства считаем необоснованным ограничение (и данный срок), говорящее, о том, что для единичного ТС с момента изготовления должно пройти более трех лет. К тому же, данное требование не применяется для физических лиц, что ставит юридические лица в необоснованно более сложные условия. Предлагаем	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			удалить данное ограничение.	
10.	Пункт 6. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует.	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	Определение единичного транспортного средства дополнить: - ввозимое на единую таможенную территорию Таможенного союза; - ранее выпущенное в обращение, у которого были изменены шасси или несущий кузов;».	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
11.	Пункт 6. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует.	АЕБ (письмо от 15 мая 2013 г. № 08/3287)	Включить понятие "зимняя шина", которое определяет шину, у которой рисунок протектора, материал протектора или конструкция предназначены, прежде всего, для обеспечения на снегу более высоких показателей, чем у обычной шины, в том, что касается ее способности приводить транспортное средство в движение, поддерживать или останавливать его движение» (определение из Правил ЕЭК ООН № 117-02, текущая версия). Предлагаем включить данный пункт, т.к. это определение связано с введением обязательных требований касательно конечного применения шин. То есть без точной формулировки, возможно двойное толкование п.5.6.3 и введение ответственности за его неисполнение.	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились. По существу предложения: Термин «зимняя шина» в техническом регламенте не используется, за исключением пункта 5.6.3 приложения № 8. При этом, в указанном пункте требования к минимальной глубине рисунка протектора шины предъявляются к зимним шинам с учетом их маркировки, которая описана в указанном пункте, а именно, знаком в виде горной вершины с тремя пиками и снежинки внутри нее, а также одним из знаков "M+S", "M&S", "M S". В то же время, по Правилам ЕЭК ООН № 117-02, зимней шиной может считаться шина, прошедшая специальные квалификационные испытания в соответствии с указанными Правилами. В этом случае она маркируется знаком в виде горной вершины с тремя пиками и снежинки внутри.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
12.	Пункт 6. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует.	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	В абзаце тридцать третьем название термина «идентификация» изложить в редакции: «идентификация маркировки».	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
13.	Пункт 6. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует.	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	Абзац сорок первый изложить в следующей редакции: «"коммерческие перевозки" – перевозки пассажиров или грузов колесными транспортными средствами, связанные с осуществлением предпринимательской деятельности юридическими и физическими лицами, за исключением перевозки на транспортных средствах, принадлежащих этим лицам на праве собственности или на ином законном основании, своих грузов за собственный счет для производственных нужд или своих работников».	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
14.	Пункт 6. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует.	ООО «Джи Эм СНГ» (письмо от 28 мая 2013 г.)	В техническом регламенте отсутствует определение термина «опрокидывание транспортного средства». В связи с введением требования к автоматическому срабатыванию устройства вызова экстренных оперативных служб при опрокидывании транспортного средства, следует внести соответствующее определение.	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
15.	Пункт 6. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует.	ОАО «Автофрамос» (письмо от 15 мая 2013 № DI-815)	Ввести определение "тип транспортного средства (шасси) в отношении отдельного свойства: изготовленные одним изготовителем транспортные средства (шасси) с общими конструктивными признаками, зафиксированными в техническом описании, обеспечивающими эквивалентные значения нормируемых параметров в отношении отдельного свойства." Определение "тип транспортного средства (шасси) в	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились. По существу предложения: Предлагаемое определение вытекает из

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			отношении отдельного свойства" также важно при сертификации по отдельным свойствам, как и определение типа транспортного средства, при сертификации транспортного средства в целом. Это необходимо для формализации классификации типов в отношении отдельных свойств с целью недопущения необоснованных действий со стороны участников процесса оценки соответствия.	имеющегося в техническом регламенте определения типа транспортного средства.
16.	Пункт 6. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует.	ОАО «Автофрамос» (письмо от 15 мая 2013 № DI-815)	Ввести определение "протокол испытаний" – протокол, содержащий информацию о результатах испытаний образца транспортного средства. Минимальными и достаточными требованиями к содержанию протокола испытаний является наличие в протоколе информации о соответствии представленного образца техническому описанию типа транспортного средства, представленному заявителем, методике испытаний, условиях проведения испытаний, использованном испытательном оборудовании, результатах испытаний, выводах о соответствии требованиям. Это необходимо, чтобы формализовать минимальные требования к протоколу испытаний и последующую его экспертизу с целью сделать ее более прозрачной. Данное определение является необходимым при проведении оценки соответствия типа транспортного средства.	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
17.	Пункт 11. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	Пункт 11 дополнить абзацем вторым в следующей редакции: «Для транспортных средств, оснащенных броневой защитой, соответствие которой нормативным техническим требованиям подтверждено в установленном порядке, допускается отступление от требований, установленных абзацем первым настоящего пункта, если особенности конструкции не	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			<p>позволяют выполнить эти требования полностью.».</p> <p>Принято в целях обеспечения возможности проведения оценки соответствия транспортных средств, оснащенных броневой защитой, в том числе, специальных бронированных транспортных средств для правоохранительной деятельности.</p> <p>Изменение внесено по предложению ООО «Военная промышленная компания» (письмо от 27 августа 2012 г. № 1502/2), ООО «БМВ Руссланд Трейдинг» (письмо от 15 октября 2012 г.).</p>	
18.	Новый пункт 14 ¹ . В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	Дополнить пунктом 14 ¹ в следующей редакции: «14 ¹ . Допускается совмещение в одном или нескольких технических устройствах функций аппаратуры спутниковой навигации, тахографа и устройства или системы вызова экстренных оперативных служб, установленных выше в пунктах 13, 13.1 и 14.».	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
19.	Пункт 15. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	Пункт 15 (требования к функционированию интерфейса) после последнего абзаца дополнить абзацем в следующей редакции: «Требования настоящего пункта не распространяются на транспортные средства, оценка соответствия которых настоящему техническому регламенту была проведена в порядке, предусмотренном для малых партий транспортных средств.».	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
20.	Пункт 16. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	В пункте 16 подпункт 3) исключить. (Справочно: «16. Реализация требований безопасности обеспечивается выполнением Правил ЕЭК ООН, Глобальных технических правил, непосредственно положений настоящего технического регламента в соответствии с: ...	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			3) приложением № 5 – в отношении габаритных и весовых ограничений выпускаемых в обращение транспортных средств; ...») <i>Изменение внесено в связи с исключением приложения № 5 (Габаритные и весовые ограничения, действующие в отношении транспортных средств).</i>	
21.	Раздел V- Оценка соответствия	Госстандарт РБ (письмо от 28 мая 2013 г. № 02-10/2178) Минпром РБ (письмо от 22 мая 2013 г. № 18-03/296)	Предлагаем включить в проект изменений корректировку положений технического регламента Таможенного союза по результатам реализации положений аналогичного ему технического регламента Российской Федерации в части, касающейся дополнения требованиями в отношении экспертов по сертификации с целью повышения их компетентности и ответственности, а также уточнений, касающихся процедуры продления одобрений типа транспортного средства.	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
22.	Новый пункт 24 ¹ . В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	Дополнить пунктом 24 ¹ в следующей редакции: «24 ¹ . Проверку выполнения требований к типам транспортных средств (шасси) проводят эксперты, аттестованные уполномоченным органом государственного управления государства – члена Таможенного союза, в котором проводится оценка соответствия, имеющие высшее образование по специальностям, связанным с продукцией автомобилестроения и подтвержденный опыт работы по специальности не менее пяти лет.»	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
23.	Пункт 26. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ООО «Хонда Мотор РУС» (письмо от 17 мая 2013 г. № 148)	Формулировка пункта 26 означает, что в случае прекращения полномочий представителей изготовителя, не проводивших работы по оценке соответствия, но указанных согласно пункту 25 в удостоверяющих соответствие требованиям технического регламента документах, действие таких документов не прекращается.	Отсутствует предмет замечания.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
24.	Пункт 30. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	Пункт 30 после последнего абзаца дополнить абзацем в следующей редакции: «В протоколе испытаний и измерений обязательно указываются: идентификационные данные объектов испытаний и измерений, методы испытаний и измерений, условия проведения испытаний и измерений, использованное испытательное оборудование и сведения о его поверке, результаты испытаний и измерений, заключение о соответствии установленным требованиям объектов испытаний и измерений и возможности распространения результатов испытаний и измерений на тип транспортного средства в соответствии с его техническим описанием.». Изменение внесено по предложению ОАО «Автофрамос» (письмо от 01 июня 2012 г.).	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
25.	Пункт 33. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ООО «Хонда Мотор РУС» (письмо от 17 мая 2013 г. № 148)	Подразумевает ли формулировка пункта 33 невозможность применения сертификатов соответствия системы менеджмента качества требованиям ISO 9001, оформленным международными компетентными органами (TUV SUD Management Service GmbH, Vehicle Certification Agence и др.) при проведении оценки соответствия?	Отсутствует предмет замечания.
26.	Пункт 35. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1) Минпром РБ (письмо от 22 мая 2013 г. № 18-03/296) Госстандарт РБ (письмо от 28 мая 2013 г. № 02-10/2178)	В пункте 35 абзац шестой изложить в следующей редакции: «Указанная в настоящем пункте процедура оценки соответствия типа транспортного средства (шасси) применяется однократно. Продление на следующий срок одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), имеющего ограниченный срок действия, осуществляется на основании сообщений об официальном утверждении типа транспортного средства по Правилам ЕЭК ООН и	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			(или) сертификатов соответствия, оформленных на основании протоколов сертификационных испытаний, проведенных аккредитованной испытательной лабораторией.».	
27.	Пункт 36. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1) Госстандарт РБ (письмо от 28 мая 2013 г. № 02-10/2178)	В пункте 36 последний абзац изложить в следующей редакции: «В течение указанного срока вместо указанных в абзаце первом настоящего пункта доказательственных материалов должны быть представлены доказательственные материалы, подтверждающие соответствие транспортных средств заявленного типа требованиям настоящего технического регламента, на основании которых осуществляется оформление одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) на следующий срок с присвоением ему регистрационного номера с учетом положений абзаца второго пункта 65 настоящего технического регламента.».	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
28.	Пункт 39. Пункт 5 проекта изменений к техническому регламенту	НП «Респект» (письмо Комитета по техническому регулированию РСПП от 13 мая 2013 г. № 274)	Абзац третий пункта 39 изложить в следующей редакции: «При этом в отношении транспортных средств, изготавливаемых с использованием базовых транспортных средств (шасси), может применяться объем и уровень требований, соответствие которым было подтверждено при оценке соответствия базового транспортного средства (шасси)».	Принято.
29.	Новый пункт 64 ¹ . В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	Дополнить пунктом 64 ¹ в следующей редакции: «64 ¹ . Номер одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) вносится в документ, идентифицирующий транспортное средство (шасси). В указанный документ вносятся все особые отметки по ограничению в применении транспортного средства, содержащиеся в одобрении типа	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			транспортного средства (одобрении типа шасси). Наличие в указанном документе номера одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) является необходимым условием для выпуска транспортного средства (шасси) в обращение.».	
30.	Пункт 68. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	В пункте 68 после абзаца первого ввести абзац в следующей редакции: «Проверку выполнения требований к единичным транспортным средствам проводят эксперты, аттестованные уполномоченным органом государственного управления государства – члена Таможенного союза, в котором проводится оценка соответствия, имеющие высшее образование по специальностям, связанным с продукцией автомобилестроения и подтвержденный опыт работы по специальности не менее пяти лет.».	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
31.	Пункт 70. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	В пункте 70: в подпункте 4) и в абзаце десятом перечисление «4 – 6» изменить на перечисление «4 и 6». <i>Изменение внесено в связи с исключением приложения № 5 (Габаритные и весовые ограничения, действующие в отношении транспортных средств).</i>	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
32.	Пункт 70. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	В пункте 70: б) перед последним абзацем ввести абзац в следующей редакции: «В том случае, когда в свидетельстве о безопасности конструкции транспортного средства выявлены ошибки или когда свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства было оформлено с нарушениями, такое свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства аннулируется и подлежит переоформлению под новым	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			регистрационным номером.».	
33.	Новый пункт 70 ¹ . В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	Дополнить пунктом 70 ¹ в следующей редакции: «70 ¹ . Номер свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства вносится в документ, идентифицирующий транспортное средство. В указанный документ вносятся все особые отметки по ограничению в применении транспортного средства, содержащиеся в свидетельстве о безопасности конструкции транспортного средства. Наличие в указанном документе номера свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства является необходимым условием для выпуска транспортного средства в обращение.».	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
34.	Пункт 74. Пункт 7 проекта изменений к техническому регламенту	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	Пункт 74 изложить в следующей редакции: «74. Выполнение требований настоящего технического регламента к находящимся в эксплуатации транспортным средствам обеспечивается владельцами транспортных средств либо лицами, эксплуатирующими транспортные средства. К находящимся в эксплуатации транспортным средствам не применяются требования настоящего технического регламента к наличию подлежащих проверке элементов конструкции, которые не были предусмотрены на транспортном средстве на момент его выпуска в обращение, если иное не установлено настоящим техническим регламентом.».	Принято.
35.	Пункт 74. Пункт 21 проекта изменений к техническому регламенту	НП «Респект» (письмо Комитета по техническому регулированию РСРП от 13 мая 2013 г. № 274)	Дать формулировку: «К находящимся в эксплуатации транспортным средствам не применяются требования настоящего технического регламента в отношении наличия подлежащих проверке элементов конструкции, которые не были предусмотрены на транспортном средстве на момент его выпуска в	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			обращение».	которые изменения не вносились.
36.	Пункт 81. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	В пункте 81 после абзаца второго ввести абзац в следующей редакции: «Подтверждение соответствия в форме обязательной сертификации проводят эксперты, аттестованные уполномоченным органом государственного управления государства – члена Таможенного союза, в котором проводится оценка соответствия, имеющие высшее образование по специальностям, связанным с продукцией автомобилестроения и подтвержденный опыт работы по специальности не менее пяти лет.».	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
37.	Пункт 97. Пункт 8 проекта изменений к техническому регламенту	ООО «Хонда Мотор РУС» (письмо от 17 мая 2013 г. № 148)	Ошибочное указание номера пункта 26. Необходимо исправить на 25.	Принято.
38.	Пункт 113. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ВНИИНМАШ (письмо от 10 апреля 2013 г. № 203-136) ООО «Хонда Мотор РУС» (письмо от 17 мая 2013 г. № 148)	Необходимо определить конкретный перечень и объем данных, обязательных для указания изготовителем в эксплуатационной документации.	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились. По существу предложения: Эти данные приведены в отдельных пунктах приложения № 8 технического регламента.
39.	Приложения № 1, 2 и 10	Госстандарт РБ (письмо от 28 мая 2013 г. № 02-10/2178) Минпром РБ (письмо от 22 мая 2013 г. № 18-03/296)	По аналогии с уже внесенным в технический регламент Таможенного союза изменением для таблиц вместо понятия «пункт» предлагаем применить понятие «позиция».	Принято.
40.	Приложение № 1, таблица 4.	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г.	В таблице 4: пункт 9 изложить в следующей редакции:	Отклонено. Предложение представлено не по проекту

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	Пункт 10 проекта изменений к техническому регламенту	№ 210/4-56.1)	«Трубки и шланги (в т.ч. трубки и витые шланги с применением полимерных материалов) пневматических и гидравлических систем тормозного привода, сцепления и рулевого привода, элементы быстроразъемных соединений полимерных трубопроводов и шлангов». Уточнение объектов технического регулирования.	изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
41.	Приложение № 1, таблица 4. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	В таблице 4: после пункта 65 ввести новый пункт 65а в следующей редакции: «65а. Карты тахографа». Введение нового объекта технического регулирования в связи с введением требований к тахографам с функцией навигации.	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
42.	Приложение № 1, таблица 4. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	В таблице 4: дополнить новым пунктом 119 в следующей редакции: «119. Световое табло с изображением пешехода». Введение нового объекта технического регулирования в связи с введением требований к установке светового табло (письмо МВД России от 24 сентября 2012 г. № 1/8483).	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились. По существу предложения: Требование по оборудованию транспортных средств соответствующих категорий световым табло может быть включено в технический регламент после разработки технических требований к данному оборудованию. Предложение по оборудованию автобусов для перевозки детей дополнительными световыми принято в соответствии с п. 78 настоящей сводки отзывов.
43.	Приложение № 2.	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г.	Дополнить пунктом 9 (перед таблицей требований) в следующей редакции:	Отклонено. Предложение представлено не по проекту

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	№ 210/4-56.1)	«9. Установленные на транспортное средство компоненты, не являющиеся обязательными в соответствии с требованиями настоящего технического регламента, в отношении которых в Правилах ЕЭК ООН установлены технические предписания, должны соответствовать этим техническим предписаниям.». Уточнение порядка применения требований приложения № 2.	изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
44.	Приложение № 2. Пункт 11, подпункт 1 (б) проекта изменений к техническому регламенту	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	в пункте 11 в колонке «Примечание», относящейся к документу «Правила ЕЭК ООН № 13-11», ссылку 35) заменить ссылкой 24). Изменение внесено по предложению ОАО «УАЗ» (письмо от 11 марта 2013 г. № 15-133/12).	Принято.
45.	Приложение № 2. Пункт 11, подпункт 1 (д) проекта изменений к техническому регламенту	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	В пункте 36 колонку «Примечание» дополнить ссылкой 43). Изменение номера ссылки в связи с реструктуризацией примечаний.	Принято.
46.	Приложение № 2. Пункт 11, подпункт 1 (д) проекта изменений к техническому регламенту	ООО «ВПК» (письмо от 22 мая 2013 г. № 745)	В пункте 36 предлагаем исключить требование к обязательному наличию наружного широкоугольного зеркала заднего вида применительно специальным бронированным транспортным средствам для выполнения правоохранительной деятельности. Указанные транспортные средства относятся к категориям N2G и N3G, для которых установка таких зеркал является обязательной. Однако, в связи с	Принято и учтено в примечании 43): «43) В отношении специальных бронированных транспортных средств для правоохранительной деятельности обязательно наличие только основных зеркал класса II; при этом не применяется требование об обеспечении возможности регулировки положения внешнего зеркала, находящегося

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			ограниченным обзором через боковые бронестекла установка двух зеркал (наружное основное и наружное широкоугольное) не представляется целесообразной и возможной из-за особенностей конструкции указанных транспортных средств. Эксплуатация названных транспортных средств в городском потоке и по дорогам общего пользования минимальна и связана только с выполнением функций правоохранительной деятельности.	со стороны водителя, изнутри транспортного средства при закрытой двери».
47.	Приложение № 2. Пункт 11, подпункт 1 (е) проекта изменений к техническому регламенту	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	В пункте 38 колонку «Примечание», относящуюся к документу «Правила ЕЭК ООН № 48-03», дополнить ссылкой 35), колонку «Примечание», относящуюся к документу «Правила ЕЭК ООН № 48-04», дополнить ссылками 41) и 35). Изменение внесено по предложению ОАО «Автофрамос» (письмо от 01 июня 2012 г.).	Принято.
48.	Приложение № 2. Пункт 11 проекта изменений к техническому регламенту	ВНИИИНАШ (письмо от 10 апреля 2013 г. № 203-136) ООО «Хонда Мотор РУС» (письмо от 17 мая 2013 г. № 148)	В пункте 54 (системы мониторинга давления воздуха в шинах – Правила ЕЭК ООН № 64-02) совместная ссылка на примечания 2) и 25) вводит в заблуждение относительно применения указанного требования.	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
49.	Приложение № 2. Пункт 11, подпункт 1 (л) проекта изменений к техническому регламенту	Госстандарт РБ (письмо от 28 мая 2013 г. № 02-10/2178) Минпром РБ (письмо от 22 мая 2013 г. № 18-03/296)	Предлагаем уточнить следующим образом: «...самоходные шасси, исключительно предназначенные для монтажа специального оборудования (крановое оборудование, кран-манипуляторная установка и т.д.).	Отклонено. Считаем, что указанное уточнение не требуется, поскольку предложенное специальное оборудование является крановыми установками. Также возражаем против расширения списка за счет «и т.д.».
50.	Приложение № 2.	ООО «Мишлен – Русская компания по производству	Согласно пункту 89 приложения № 2, требования по сцепление на мокром покрытии применяются к шинам	Отклонено. Предложение представлено не по проекту

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	Пункт 11 проекта изменений к техническому регламенту	шин (письмо от 12 марта 2013 г.) АЕБ (письмо от 15 мая 2013 г. № 08/3287)	автотранспортных средств категории М1 и N1 начиная с 01 января 2015 г. Аналогичные требования применяются с 01 января 2015 г. для типов шин, предназначенных для рынка замены, т.е. как к комплектующим колесных транспортных средств, согласно пп. 20 и 21 Приложения №10, так как они подлежат обязательной сертификации по Правилам ЕЭК ООН № 117-01 или версии тех же Правил с поправками серии 02, которые содержат эти требования. Предлагаем разъяснить в соответствующих пунктах приложений № 2 и 10 ТР ТС, для каких категорий автотранспортных средств вводится данное требование. Оно может касаться в настоящий момент исключительно категории автомобилей М1 (О1). На настоящий момент официальная версия Правил ЕЭК ООН № 117-02 (публикация от 11 сентября 2011 г.) в п. 6.2 (п. 6.2.1) требования к шинам по сцеплению на мокром покрытии прописывает исключительно для категории автомобилей С1. Шины категории автомобилей N1, согласно классификации п. 2.4 Правил № 117-02 относятся к классу С2. Таким образом, в 2015 г. производители, импортеры и продавцы шин должны будут предоставить документы о соответствии продукции требованиям, которых нет в Правилах № 117-02, также как и конкретной ссылки на методики соответствующих тестов.	изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
51.	Приложение № 2. Пункт 11 проекта изменений к	АЕБ (письмо от 15 мая 2013 г. № 08/3287)	Пункты 113 и 114 (ЭРА ГЛОНАСС): - Перенести введение требований к новым типам транспортных средств на срок 3 года после финализации всех соответствующих стандартов ГОСТ-Р и текста ТР ТС 018/2011;	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	техническому регламенту		<p>- Удалить все требования к новым транспортным средствам.</p> <p>Несмотря на то, что срок вступления в силу требований для новых типов транспортных средств 1 января 2015 г. (менее 20 месяцев с сегодняшней даты):</p> <ul style="list-style-type: none"> - ТР ТС 018/2011 до сих пор пересматривается; - Несколько из уже опубликованных стандартов ГОСТ-Р, относящихся к системе ЭРА ГЛОНАСС, подлежат пересмотру, другие пока не опубликованы вовсе; - Поправки к Правилам ЕЭК ООН № 94 и № 95, необходимые для подтверждения соответствия системы автоматического реагирования ЭРА ГЛОНАСС (приложение № 3, п. 17.2.1), уже были инициированы со стороны Российской Федерации на совещании Всемирного форума WP.29, однако процесс принятия поправок составляет около двух лет; <p>Отсутствуют аккредитованные испытательные лаборатории, в компетенцию которых входит подтверждение соответствия компонентов системы ЭРА ГЛОНАСС.</p> <p>Принимая во внимание вышеизложенное, автопроизводители, фактически, не имеют полной информации о требованиях к методам испытаний системы ЭРА ГЛОНАСС, процессу подтверждения соответствия, а также дизайну самого устройства.</p> <p>Для новых транспортных средств уже существующих типов не видится возможным внедрение данной системы. Это связано, прежде всего, с конструкцией существующих типов транспортных средств. Также нужно отметить, что европейский аналог, система</p>	положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			экстренного реагирования e-Call, будет обязательна только для новых типов транспортных средств.	
52.	Приложение № 2. Пункт 11, подпункт 3 проекта изменений к техническому регламенту	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	Примечание 23) изложить в следующей редакции: «23) Для транспортных средств, оснащенных броневой защитой, соответствие которой нормативным техническим требованиям подтверждено в установленном порядке, допускается отступление от установленных требований, если особенности конструкции не позволяют выполнить эти требования полностью.» Принято в целях обеспечения возможности проведения оценки соответствия транспортных средств, оснащенных броневой защитой, в том числе, специальных бронированных транспортных средств для правоохранительной деятельности, Изменение внесено по предложению ООО «Военная промышленная компания» (письмо от 27 августа 2012 г. № 1502/2), ООО «БМВ Руссланд Трейдинг» (письмо от 15 октября 2012 г.).	Принято.
53.	Приложение № 2. Пункт 11, подпункт 3 проекта изменений к техническому регламенту	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	Примечание 24) изложить в следующей редакции: «24) В отношении транспортных средств категорий M ₁ и N ₁ , относящихся к типу, не проходившему оценку соответствия настоящему техническому регламенту или на национальном уровне в государствах – членах Таможенного союза до введения данного требования, за исключением специальных бронированных транспортных средств для правоохранительной деятельности, оснащение электронными системами контроля устойчивости и помощи при экстренном торможении обязательно. Для транспортных средств категории N1 допускается оценка соответствия по Правилам ЕЭК ООН № 13Н или 13-11. Для остальных типов транспортных	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			<p>средств указанных категорий установка таких систем является факультативной, но при наличии на транспортном средстве эти системы должны соответствовать Правилам ЕЭК ООН. В случае, если эти системы не установлены, допускается предоставление доказательственных материалов, подтверждающих соответствие Правилам ЕЭК ООН № 13Н-00, включая дополнения 1-6, а для транспортных средств категории N1 – также Правилам ЕЭК ООН № 13-09, включая дополнения 1-12.</p> <p>С 1 января 2016 г. обязательно оснащение транспортных средств, не подпадающих под действие абзаца первого данного примечания, антиблокировочными тормозными системами, при этом оснащение таких транспортных средств электронными системами контроля устойчивости и помощи при экстренном торможении факультативное.».</p> <p>Изменение внесено по предложению ОАО «УАЗ» (письмо от 11 марта 2013 г. № 15-133/12).</p>	
54.	Приложение № 2. Пункт 11, подпункт 4 проекта изменений к техническому регламенту	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	<p>Дополнить примечанием 44) в следующей редакции: «44) В отношении транспортного средства, оснащенного броневаой защитой, соответствие которой нормативным техническим требованиям подтверждено в установленном порядке, должна быть обеспечена установка всех обязательных световых приборов и соблюдены требования к углам их видимости.».</p> <p>Принято в целях обеспечения возможности проведения оценки соответствия транспортных средств, оснащенных броневаой защитой, в том числе, специальных бронированных транспортных средств для правоохранительной деятельности.</p>	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			Изменение внесено по предложению ООО «Военная промышленная компания» (письмо от 27 августа 2012 г. № 1502/2), ООО «БМВ Руссланд Трейдинг» (письмо от 15 октября 2012 г.).	
55.	Приложение № 2. Пункт 11, подпункт 5 проекта изменений к техническому регламенту	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	Дополнить примечанием 39) в следующей редакции: 39) По усмотрению заявителя допускается подтверждение соответствия Правилам ЕЭК ООН № 29-03, за исключением транспортных средств, которые не входят в область применения Правил ЕЭК ООН № 29-03.	Принято.
56.	Приложение № 2. Пункт 11, подпункт 5 проекта изменений к техническому регламенту	Госстандарт РБ (письмо от 28 мая 2013 г. № 02-10/2178) Минпром РБ (письмо от 22 мая 2013 г. № 18-03/296)	Редакцию примечания 42) предлагаем изменить следующим образом: «Требования не распространяются на автокраны с фиксацией грузозахватного органа (крюка) в передней части кабины (например, за бампер)».	Отклонено. В предложенной редакции требование ограничивает возможности конструктивного исполнения защиты кабины.
57.	Приложение № 2. Пункт 11, подпункт 5 проекта изменений к техническому регламенту	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	Дополнить примечанием 43) в следующей редакции: 43) В отношении специальных бронированных транспортных средств для правоохранительной деятельности не применяется требование об обеспечении возможности регулировки положения внешнего зеркала, находящегося со стороны водителя, изнутри транспортного средства при закрытой двери.» Принято в целях обеспечения возможности проведения оценки соответствия транспортных средств, оснащенных броневой защитой, в том числе, специальных бронированных транспортных средств для правоохранительной деятельности. Изменение внесено по предложению ООО «Военная промышленная компания» (письмо от 27 августа	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			2012 г. № 1502/2). Изменение номера примечания с 44) на 43) в связи с реструктуризацией примечаний.	
58.	Приложения № 2 и 3. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ГУОБДД МВД России (письмо от 10 апреля 2013 г. №13/5-2383)	Руководство УГАИ по Республике Саха (Якутия) предлагает ввести дополнительные требования к системе выпуска отработавших газов по направлению трубы глушителя вверх для грузовых автомобилей и автобусов, предназначенных для эксплуатации в условиях крайнего Севера.	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
59.	Приложение № 3. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	Пункт 5.6.1 дополнить абзацем последним в следующей редакции: «- элементами систем контроля условий движения и дорожной обстановки.»;	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
60.	Приложение № 3. Пункт 12 проекта изменений к техническому регламенту	ОАО «Автофрамос» (письмо от 15 мая 2013 № DI-815)	Предлагаем исключить пункт 6 приложения № 3 ТР. Соответственно удалить пункт 104 из Приложения № 2. Требования, изложенные в данном пункте, практически невозможно проверить в условиях Российской Федерации из-за отсутствия технической испытательной базы. ГОСТ Р 50866-96 создавался для проведения заводских доводочных испытаний в реальных климатических условиях и не обеспечивает стабильных условий испытаний. Применение методики испытания данного ГОСТа как сертификационного явно не обосновано. С точки зрения требований, изложенных в ТР, касающихся подвижности воздуха, а также температур воздуха, выходящего из системы вентиляции/отопления и температур внутренних	Принято частично. В пункт 6 приложения № 3 внесено примечание: «Требования пункта 6 настоящего приложения не распространяются на транспортные средства категорий М1 и N1, оборудованные совмещенной системой вентиляции, отопления и кондиционирования (системой управления климатом).»

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			<p>поверхностей кабины, нет особой разницы между ТС, оборудованными совмещенной системой вентиляции, отопления и кондиционирования (системой управления климатом) и ТС, оборудованными отдельными системами вентиляции, отопления и кондиционирования. Нет обоснования влияния данных требований на здоровье и безопасность водителя/пассажира ТС, а также исключения данных требований в отношении ТС, оборудованных системой управления климатом.</p> <p>Установление необоснованных требований противоречит Статье 6 п. 1 ФЗ № 184-ФЗ от 27 декабря 2002 г. «О техническом регулировании». В соответствии со Статьей 6 п. 2 упомянутого Закона, пункт 6 Приложения № 3 ТР должен быть удален. В случае надлежащего обоснования необходимости установки требований к данным системам, они могут быть сформулированы и приняты в законном порядке.</p>	
61.	Приложение № 3 пункт 6. Пункт 12 проекта изменений к техническому регламенту	НП «Респект» (письмо Комитета по техническому регулированию РСПП от 13 мая 2013 г. № 274)	Дополнить: «Требования пункта 6 настоящего приложения не распространяются на транспортные средства категорий М1 и N1, оборудованные совмещенной системой вентиляции, отопления и кондиционирования (системой управления климатом) обитаемого помещения ».	Отклонено. В техническом регламенте не используется термин «обитаемое помещение».
62.	Приложение № 3. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ООО УК Группа ГАЗ (письмо от 24 апреля 2013 г. № 54/1/4/2013)	Для обеспечения возможности выпуска на рынок техники экологического класса 5 предлагаем ввести в раздел 12 для бензиновых двигателей транспортных средств категорий М2 и М3 следующие нормы вредных выбросов: СО – 3,5 г/кВтч, СmHn – 0,4 г/кВтч., NOx – 1,8 г/кВтч при испытаниях, предусмотренных Правилами ЕЭК ООН № 49-03, испытательный цикл ESC.	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
63.	Приложение № 3. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	<p>Дополнить пунктами 14.6 и 14.7 в следующей редакции:</p> <p>«14.6. Нагрузка, приходящаяся на переднюю ось транспортного средства категории М1, загруженного до технически допустимой максимальной массы, не должна быть меньше 30% технически допустимой максимальной массы. Если при условиях загрузки транспортного средства до технически допустимой максимальной массы нагрузка на сцепное устройство соответствует максимально допустимой, то нагрузка, приходящаяся на переднюю ось такого транспортного средства не должна быть меньше 20% технически допустимой максимальной массы.</p> <p>14.7. Нагрузка, приходящаяся на переднюю управляемую ось (оси) транспортного средства категорий М2 и М3, загруженного до технически допустимой максимальной массы, не должна быть меньше 20% технически допустимой максимальной массы.».</p> <p><i>Изменение внесено в связи с исключением приложения № 5 (Габаритные и весовые ограничения, действующие в отношении транспортных средств).</i></p>	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
64.	Приложение № 3. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	АЕБ (письмо от 15 мая 2013 г. № 08/3287) ОАО «Автофрамос» (письмо от 15 мая 2013 г. № DI-815)	<p>Пункты 16.2.1 и 17.1 – требования касающиеся автоматической подачи сигнала ЭРА ГЛОНАСС при опрокидывании транспортного средства необходимо убрать.</p> <p>На данный момент ни в Европе, ни в России не существует какого-либо законодательного акта, определяющего опрокидывание.</p> <p>Установление данного требования для всех транспортных средств значительно увеличивает стоимость системы вызова экстренных оперативных служб. Данная функция должна быть только для</p>	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			<p>категорий М2, М3, N2, N3 или опционально для категорий М1 и N1.</p> <p>Если данное требование все же остается частью ТР ТС 018/2011, то:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Необходимо дать определение понятию «опрокидывание», а также описать методы и условия, при которых должны проводиться испытания на соответствие данному требованию. - Данное требование необходимо применять только к новым типам транспортных средств с учетом переходного периода – 3 года с момента полного формулировки требования (описание методов и условий испытаний). 	
65.	<p>Приложение № 3.</p> <p>В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует</p>	<p>ООО «Вольво Карс» (письмо от 16 апреля 2013 г. № ОПО/С-154/13).</p> <p>ОАО «Автофрамос» (письмо от 15 мая 2013 № DI-815)</p>	<p>Пункт 16.4 изложить в следующей редакции:</p> <p>«Кнопка вызова экстренных оперативных служб должна иметь защиту от непреднамеренного использования».</p> <p>Эта формулировка позволит изготовителям применить разные методы защиты кнопки от непреднамеренного использования, а не только механическим способом.</p>	<p>Отклонено.</p> <p>Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.</p>
66.	<p>Приложение № 3.</p> <p>В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует</p>	<p>ООО «Фольксваген Груп Рус» (письмо от 28 мая 2013 г. № 191)</p>	<p>Удалить пункт 16.4.</p>	<p>Отклонено.</p> <p>Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.</p> <p>По существу предложения:</p> <p>Защита от непреднамеренного использования кнопки вызова экстренных оперативных служб необходима.</p>
67.	<p>Приложение № 4.</p>	<p>ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г.</p>	<p>Дополнить пунктом 1.4.15.3 в следующей редакции:</p> <p>«1.4.15.3. Установка на местах штатных сидений</p>	<p>Отклонено.</p> <p>Предложение представлено не по проекту</p>

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	№ 210/4-56.1)	устройств для размещения пассажиров в горизонтальном положении (лежачих мест) запрещается.». Изменение внесено по предложению МВД России (письмо от 12 декабря 2012 г. № 1/11634).	изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
68.	Приложение № 5. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	АСМАП (письмо от 16 апреля 2013 г. № АСМАП-7/2-1-1248) Госстандарт РБ (письмо от 28 мая 2013 г. № 02-10/2178) Минпром РБ (письмо от 22 мая 2013 г. № 18-03/296)	АСМАП: Изменить весовые ограничения, установленные в приложении № 5 (Габаритные и весовые ограничения, действующие в отношении транспортных средств), в соответствии с предложениями, приведенными в письме. Госстандарт РБ: Считаем необходимым дополнить проект изменений корректировкой положений ТР ТС в отношении требований по осевым нагрузкам/массам колесных транспортных средств. Согласно приложению № 5 устанавливаются значения разрешенных максимальных масс транспортных средств ниже значений, установленных нормативными правовыми актами государств-членов Таможенного союза. Кроме того, установленные значения не соответствуют общепринятым европейским параметрам (Директива ЕС 96/53). Регламентировать весовые параметры транспортных средств в ТР ТС 018/2011 в зависимости от условий их эксплуатации, с нашей точки зрения, не совсем корректно. В техническом регламенте должны устанавливаться максимальные осевые нагрузки на дорожное полотно, которые допускаются в государствах-членах Таможенного союза, а весовые параметры транспортных средств при передвижении их по автомобильным дорогам, проектирование, строительство и реконструкция которых осуществлялись под более низкую	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			<p>нормативную осевую нагрузку, должны регулироваться нормативными правовыми актами в сфере эксплуатации транспортных средств, в частности, правилами перевозок грузов, правилами дорожного движения и др.</p> <p>Исходя из анализа требований к массам и нагрузкам колесных транспортных средств, учитывая концепцию формирования единого транспортного пространства Евразийского Экономического сообщества (решение Межгосударственного совета ЕврАзЭС от 25 января 2008 г. № 374), представляется целесообразным гармонизация требований ТР ТС с техническим регламентом Российской Федерации «О безопасности колесных транспортных средств» и Директивой ЕС 96/53.</p>	
69.	<p>Приложение № 6. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует</p>	<p>НП «Респект» (письмо Комитета по техническому регулированию РСПП от 13 мая 2013 г. № 274)</p>	<p>Пункт 1.4.1 изложить в следующей редакции: «Конструкция транспортных средств, оснащенных грузоподъемным оборудованием, должна соответствовать требованиям пунктов 2.2 и 3.1 настоящего приложения.».</p>	<p>Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.</p>
70.	<p>Приложение № 6. Пункт 14, подпункт 1 проекта изменений к техническому регламенту</p>	<p>ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)</p>	<p>в пункте 1.6: пункт 1.6.1 изложить в следующей редакции: «1.6.1. Автомобили скорой медицинской помощи подразделяются на следующие классы: - класс А: автомобиль, предназначенный для санитарной эвакуации пациентов без явных признаков угрозы жизни в сопровождении медицинских работников; - класс В: автомобиль, предназначенный для оказания скорой медицинской помощи силами выездной бригады скорой медицинской помощи, санитарной</p>	<p>Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.</p>

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			эвакуации и мониторинга состояния организма человека вне медицинской организации; - класс С (реанимобиль): автомобиль, предназначенный для проведения мероприятий скорой, в том числе скорой специализированной, медицинской помощи силами реанимационных или специализированных реанимационных выездных бригад скорой медицинской помощи, санитарной эвакуации и мониторинга состояния организма человека вне медицинской организации.». Изменение внесено по предложению Минздрава России (письмо от 01.11.2012 г. № 14-3/10/2-3471).	
71.	Приложение № 6. Пункт 14, подпункт 1 проекта изменений к техническому регламенту	Госстандарт РБ (письмо от 28 мая 2013 г. № 02-10/2178) Минпром РБ (письмо от 22 мая 2013 г. № 18-03/296)	В перечислении е) исключаемые элементы дополнить рисунком 1.6.1.	Принято.
72.	Приложение № 6. Пункт 14, подпункт 1 проекта изменений к техническому регламенту	Госстандарт РБ (письмо от 28 мая 2013 г. № 02-10/2178) Минпром РБ (письмо от 22 мая 2013 г. № 18-03/296)	В перечислении л) вместо знака сноски <3> применить « ³⁾ » в трех местах.	Принято.
73.	Приложение № 6. Пункт 14, подпункт 1 проекта изменений к техническому регламенту	Госстандарт РБ (письмо от 28 мая 2013 г. № 02-10/2178) Минпром РБ (письмо от 22 мая 2013 г. № 18-03/296)	В перечислении м) устранить опечатку: «в двух местах в соответствующих падежах».	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
74.	Приложение № 6. Пункт 14, подпункт 1 проекта изменений к техническому регламенту	Госстандарт РБ (письмо от 28 мая 2013 г. № 02-10/2178) Минпром РБ (письмо от 22 мая 2013 г. № 18-03/296)	В конце перечисления э) применить «не более 15 с.».	Принято.
75.	Приложение № 6, пункт 1.6.8.13. Пункт 14, подпункт 1 проекта изменений к техническому регламенту	НП «Респект» (письмо Комитета по техническому регулированию РСПП от 13 мая 2013 г. № 274)	Дополнить: «Значение электрической мощности для питания медицинского оборудования медицинского салона при переменном токе напряжением 220 В, 50 Гц и при постоянном токе напряжением 12 В, а также количество соответствующих розеток для подключения медицинского оборудования устанавливается по согласованию с заказчиком».	Принято. Именно эта формулировка уже была включена в проект изменений технического регламента.
76.	Приложение № 6. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	Дополнить подпунктом 1.10.3 в следующей редакции: «1.10.3. Требования Правил ЕЭК ООН №№ 52 и 107 к медицинским комплексам на шасси транспортных средств не применяются». Изменение внесено по предложению ОАО «УАЗ» (письмо от 11 марта 2013 г. № 15-133/12).	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
77.	Приложение № 6. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	Дополнить пунктом 1.13.20 в следующей редакции: «1.13.20. Для транспортных средств для коммунального хозяйства и содержания дорог допускается отступление от требований Правил ЕЭК ООН № 61, если особенности конструкции транспортного средства не позволяют выполнить эти требования полностью.».	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
78.	Приложение № 6. В проекте	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	В пункте 1.21 после заголовка ввести примечание в следующей редакции: «Примечание: Требования пункта 1.21 настоящего	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента,

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	изменений к техническому регламенту отсутствует		приложения могут применяться в отношении оперативно-служебных автомобилей, предназначенных для перевозки задержанных лиц.». Изменение внесено по предложению ОАО «УАЗ» (письмо от 11 марта 2013 г. № 15-133/12).	размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
79.	Приложение № 6. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	Дополнить пунктом 2.4.3.3.6 в следующей редакции: «2.4.3.3.6. В автомобиле скорой медицинской помощи пульт управления подачей специальных звуковых сигналов должен быть продублирован на полу кабины слева от педалей управления и приводиться в действие стопой ноги.». Изменение внесено по предложению Минздрава России (письмо от 01 ноября 2012 г. № 14-3/10/2- 3471).	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
80.	Приложение № 7. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	В пункте 2.1 исключить абзац: «Если технически допустимая максимальная масса, указываемая в соответствии с подпунктами 3), 4) и 5) настоящего пункта, превышает соответствующую разрешенную максимальную массу (приложение № 5 к настоящему техническому регламенту), то значения масс указываются в двух столбцах: технически допустимая максимальная масса – в левом столбце; разрешенная максимальная масса – в правом столбце.». <i>Изменение внесено в связи с исключением приложения № 5 (Габаритные и весовые ограничения, действующие в отношении транспортных средств).</i>	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
81.	Приложение № 7. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ООО «Хонда Мотор РУС» (письмо от 17 мая 2013 г. № 148)	В пункте 2.1 – предпоследний абзац: «Для транспортных средств категории L допускается указывать только информацию, содержащуюся в подпунктах 1) и 7)» - необходимо исправить 7) на 2).	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
				По существу предложения: В тексте технического регламента ошибки нет.
82.	Приложение № 8. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	<p>пункт 1.1 изложить в следующей редакции: «1.1. Действие рабочей и запасной тормозных систем должно быть адекватным воздействию на орган управления тормозной системы транспортного средства.</p> <p>Тормозное усилие должно изменяться постепенно, без заеданий и рывков и без существенных колебаний, обусловленных деформациями поверхности тормозных дисков и (или) тормозных барабанов.».</p> <p>пункт 1.3 дополнить абзацем вторым в следующей редакции: «Проверку транспортных средств категорий N и O на стендах проводят в груженном состоянии (не менее 65% от технической допустимой максимальной массы транспортного средства). Допускается использование имитаторов нагрузки или расчетных методов по состоянию давления в пневматической тормозной системе.».</p> <p>пункт 1.4 изложить в следующей редакции: «1.4. При проверках на стендах транспортных средств категорий M, N и O допускается относительная разность тормозных сил колес оси (в процентах от наибольшего значения) не более 30%. При расчете разности тормозных сил колес оси тормозные силы на правом и левом колесах проверяемой оси транспортного средства измеряются одновременно в момент достижения максимального значения тормозной силы первым из этих колес».</p> <p>Изменить редакцию таблиц 1.1, 1.2, 1.3 и 1.4.</p>	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
83.	Приложение № 8. Пункт 15, подпункт 1 проекта изменений к техническому регламенту	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	пункт 1.10 изложить в следующей редакции: «1.10. Инерционный тормоз прицепов категорий О1 и О2 должен обеспечивать удельную тормозную силу в соответствии с таблицей 1.3 и относительную разность тормозных сил такую, чтобы обеспечивалось выполнение пункта 1.4 при усилии вталкивания сцепного устройства одноосных прицепов не более 0,1, а для остальных прицепов – не более 0,067 веса полностью груженого прицепа (соответствующей его технически допустимой максимальной массе).»;	Принято
84.	Приложение № 8. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	дополнить пунктами 1.11.9-1.11.15 в следующей редакции: «1.11.9. Чрезмерный или недостаточный свободный ход (по сравнению с установленным в эксплуатационной документации транспортного средства), повышенный люфт или заедание в шарнире педали (рычага) управления рабочей тормозной системой; 1.11.10. Невозврат педали (рычага) управления рабочей тормозной системой в исходное положение после применения; 1.11.11. Ослабление крепления деталей тормозной системы; 1.11.12. Неисправность или ослабление крепления соединительного устройства пневматического или электрического тормозного привода между тягачом и прицепом; 1.11.13. Недостаточный уровень тормозной жидкости в бачке главного цилиндра гидравлической тормозной системы; 1.11.14. Чрезмерный износ, загрязненность или отсутствие тормозных накладок или колодок; 1.11.15. Повреждение или перекручивание	Отклонено. Содержание предложения не соответствует предмету вносимых изменений.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			<p>тормозных тросов.»;</p> <p>пункт 1.15.3 исключить;</p> <p>пункт 1.16 изложить в следующей редакции:</p> <p>«1.16. Индикатор мониторинга рабочего состояния тормозной системы с электронным управлением (ЭБС) должен быть в работоспособном состоянии и указывать на исправность системы.»;</p> <p>дополнить пунктами 2.7 и 2.8 в следующей редакции:</p> <p>«2.7. Индикатор мониторинга рабочего состояния электронного рулевого управления должен быть в работоспособном состоянии и указывать на исправность управления.</p> <p>2.8. Поворотная площадка оси прицепа категории О не должна иметь трещин или других повреждений, неисправных креплений, а также люфта, приводящего к ухудшению реакции прицепа на управляющее воздействие.»</p>	
85.	<p>Приложение № 8.</p> <p>В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует</p>	<p>ООО «Хонда Мотор РУС» (письмо от 17 мая 2013 г. № 148)</p>	<p>В таблице 3.1 примечание 1 привести в соответствие с Правилами ЕЭК ООН № 48: «Сигнал аварийной остановки должен подаваться посредством одновременного приведения в действие всех сигналов торможения либо огней указателя поворота».</p>	<p>Отклонено.</p> <p>Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.</p>
86.	<p>Приложение № 8.</p> <p>В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует</p>	<p>ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)</p>	<p>пункт 3.8.4 изложить в следующей редакции:</p> <p>«3.8.4. Угол наклона плоскости (рисунок 3.1), содержащей левую (от транспортного средства) часть верхней светотеневой границы пучка ближнего света фар, именуемый углом регулировки ближнего света фар, должен быть в пределах $\pm 0,2\%$ в вертикальном направлении от нормативного значения угла регулировки, соответствующего порожнему</p>	<p>Отклонено.</p> <p>Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.</p>

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			<p>транспортному средству с одним человеком на сиденье водителя, указанного в эксплуатационной документации и (или) обозначенного на транспортном средстве. При отсутствии на транспортном средстве и в эксплуатационной документации данных о нормативном значении угла регулировки, фары должны быть отрегулированы в соответствии значениями углов регулировки, указанными в таблице 3.2.</p> <p>Правый участок следа верхней светотеневой границы пучка ближнего света фар типов C, HC, DC, CR, HCR, DCR на экране может быть наклонным или ломаным (соответственно рисунок 3.1, а и б).».</p> <p>абзац второй пункта 3.8.6 изложить в следующей редакции:</p> <p>«Проверку силы света фар в режиме «ближний свет» проводят после регулировки положения светового пучка ближнего света в соответствии с пунктом 3.8.4. При несоответствии силы ближнего света установленным нормативам, проводят повторную регулировку в вертикальном направлении в пределах, указанных в таблице 3.2, и повторное измерение силы света.»;</p> <p>дополнить пунктами 3.8.9-3.8.11 в следующей редакции:</p> <p>«3.8.9. Фары дальнего света могут включаться либо одновременно, либо попарно. При переключении дальнего света на ближний все фары дальнего света должны выключаться одновременно.</p> <p>3.8.10. Фары ближнего света могут оставаться включенными одновременно с фарами дальнего света. Однако, при наличии фар ближнего света с газоразрядными источниками света, газоразрядные</p>	

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			<p>источники света должны оставаться включенными во время включения огня дальнего света.</p> <p>3.8.11. Противотуманные фары должны включаться независимо от включения фар дальнего и (или) ближнего света.».</p> <p>дополнить пунктом 3.18 в следующей редакции:</p> <p>«3.18. Световое табло с изображением идущего справа налево человека транспортных средств категорий М2 и М3, дополнительные световые сигналы красного цвета транспортных средств для перевозки детей в возрасте от 6 до 16 лет должны быть работоспособны.».</p> <p>пункты 4.4, 5.3 и 5.4 исключить.</p>	
87.	Приложение № 8. Пункт 15, подпункт 7 проекта изменений к техническому регламенту	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	<p>абзацы второй и третий пункта 5.5 изложить в следующей редакции:</p> <p>«Запрещается эксплуатация транспортных средств категорий М₁ и N₁, не укомплектованных зимними шинами, удовлетворяющими требованиям пункта 5.6.3 настоящего приложения, в зимний период (декабрь, январь, февраль). Зимние шины устанавливаются на всех колесах указанных транспортных средств.</p> <p>Сроки запрета эксплуатации могут быть изменены региональными органами государственного управления государств – членов Таможенного союза.»;</p>	Принято
88.	Приложение № 8. Пункт 15, подпункт 7 проекта изменений к техническому	АЕБ (письмо от 15 мая 2013 г. № 08/3287)	<p>Пункт 5.5 изложить в следующей редакции:</p> <p>«5.5. Запрещается эксплуатация транспортных средств, не укомплектованных зимними шинами в зимний период (декабрь, январь, февраль). Сроки запрета эксплуатации могут быть изменены в сторону увеличения региональными органами государственного управления с учетом климатических</p>	Принято в следующей редакции: абзацы второй и третий пункта 5.5: «Запрещается эксплуатация транспортных средств категорий М1 и N1, не укомплектованных зимними шинами, удовлетворяющими требованиям пункта 5.6.3 настоящего приложения, в зимний период

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	регламенту		<p>особенностей региона. Начиная с 1 января 2014 г., зимние шины устанавливаются на всех колесах транспортного средства категории M1 и на ведущей оси транспортных средств категорий M2, M3 и N. Начиная с 1 января 2018 года, зимние шины должны устанавливаться на рулевой и ведущей осях транспортных средств категорий M2, M3 и N.».</p>	<p>(декабрь, январь, февраль). Зимние шины устанавливаются на всех колесах указанных транспортных средств. Сроки запрета эксплуатации могут быть изменены региональными органами государственного управления государств – членов Таможенного союза»; введен пункт 11.9: «11.9. В зимний период (декабрь, январь, февраль) транспортные средства категорий M2, M3, N2, N3, за исключением транспортных средств, относящихся к категории G, комплектуются цепями противоскольжения, пригодными для монтажа хотя бы на одной ведущей оси транспортного средства. Срок действия требований абзаца первого настоящего пункта может быть изменен уполномоченными органами государственного управления государств – членов Таможенного союза».</p>
89.	Приложение № 8. Пункт 15, подпункт 7 проекта изменений к техническому регламенту	АСМАП (письмо от 16 апреля 2013 г. № АСМАП-7/2-1-1248)	<p>Абзац второй пункта 5.5 изложить в следующей редакции: «Запрещается эксплуатация транспортных средств категории M₁, не укомплектованных зимними шинами, удовлетворяющими требованиям пункта 5.6.3 настоящего приложения, в зимний период (декабрь, январь, февраль). Зимние шины устанавливаются на всех колесах транспортных средств категории M₁». В соответствии с поручением Председателя Правительства Российской Федерации от 15 декабря 2012 г. № ДМ-П9-7642 на заседании</p>	<p>Принято в следующей редакции: абзацы второй и третий пункта 5.5: «Запрещается эксплуатация транспортных средств категорий M1 и N1, не укомплектованных зимними шинами, удовлетворяющими требованиям пункта 5.6.3 настоящего приложения, в зимний период (декабрь, январь, февраль). Зимние шины устанавливаются на всех колесах указанных транспортных средств. Сроки запрета эксплуатации могут быть изменены региональными органами</p>

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			<p>Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения (от 22 февраля 2013 г., протокол № 1) МВД России (В.И.Нилов) было высказано предложение о целесообразности использования зимних шин только на транспортных средствах категории М1. Такое предложение было сделано исходя из мировой практики нормативного регламентирования использования зимних шин.</p>	<p>государственного управления государств – членов Таможенного союза.»;</p> <p>введен пункт 11.9:</p> <p>«11.9. В зимний период (декабрь, январь, февраль) транспортные средства категорий М2, М3, N2, N3, за исключением транспортных средств, относящихся к категории G, комплектуются цепями противоскольжения, пригодными для монтажа хотя бы на одной ведущей оси транспортного средства.</p> <p>Срок действия требований абзаца первого настоящего пункта может быть изменен уполномоченными органами государственного управления государств – членов Таможенного союза».</p>
90.	<p>Приложение № 8. Пункт 15 проекта изменений к техническому регламенту</p>	<p>АЕБ (письмо от 15 мая 2013 г. № 08/3287)</p>	<p>Пункт 5.6.3 изложить в следующей редакции:</p> <p>«5.6.3. Остаточной глубине рисунка протектора зимних шин, предназначенных для эксплуатации на обледеневшем или заснеженном дорожном покрытии, маркированных после соответствующих тестов знаком в виде горной вершины с тремя пиками и снежинки внутри нее (рисунок 5.1), а также маркированных знаками "M+S", "M&S", "M S" во время эксплуатации на указанном покрытии - не более 4,0 мм».</p> <p>Необходимо обозначить, что маркировка знаком «горные вершины с тремя пиками» связана с проведением тестов и не может проставляться на шине аналогично знаку «M+S». Для классификации в категории использования "зимняя шина" шина должна удовлетворять эксплуатационным требованиям, основанным на методе испытания, изложенном в</p>	<p>Отклонено.</p> <p>Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.</p>

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			п. 6.4 и Приложении 7 Правил ЕЭК ООН № 117-02.	
91.	Приложение № 8. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	дополнить пунктами 5.7.5 и 5.7.6 в следующей редакции: «5.7.5. Видимое искривление колеса; 5.7.6. Ненадлежащая установка замкового кольца обода колеса.»; дополнить пунктом 5.9 в следующей редакции: «5.9. Система мониторинга давления воздуха в шинах (при наличии) должна быть работоспособной.»	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
92.	Приложение № 8. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	28) Абзац второй пункта 7.1 изложить в следующей редакции: «Требования абзаца первого настоящего пункта не распространяются на транспортные средства категорий М2 и М3, которые оборудуются ремнями безопасности, если используются для перевозки пассажиров в междугородном сообщении.».	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
93.	Приложение № 8. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	Пункт 8.1 изложить в следующей редакции: «8.1. Демонтаж или изменение места размещения предусмотренных изготовителем заднего и боковых защитных устройств, ослабление их крепления или повреждение, которое может послужить причиной травмирования, не допускается.»; пункты 9.8.3 и 9.8.4 изложить в следующей редакции: «9.8.3. Внесение изменений в конструкцию установленного газобаллонного оборудования при эксплуатации производится только при условии соответствия требованиям пункта 8 приложения № 9 настоящего технического регламента. 9.8.4 Паспорт баллона, с действующей датой периодического освидетельствования, и свидетельство о проведении периодических испытаний газобаллонного оборудования, по форме, установленной уполномоченным органом	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			государственного управления государства – члена Таможенного союза, предъявляются при проведении технического осмотра.»; пункт 9.8.5 исключить.	
94.	Приложение № 8. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	<p>пункт 9.9 изложить в следующей редакции: «Уровень шума выпуска отработавших газов транспортного средства, измеренный на расстоянии 0,5 м от среза выпускной трубы под углом $45^{\circ}+10^{\circ}$ к оси потока газа на неподвижном транспортном средстве при работе двигателя на холостом ходу при поддержании постоянной целевой частоты вращения коленчатого вала двигателя и в режиме замедления его вращения от целевой частоты до минимальной частоты холостого хода, не должен превышать более чем на 5 дБ А значений, установленных изготовителем транспортного средства на основании результатов подтверждения соответствия требованиям Правил ЕЭК ООН № 51, а при отсутствии этих данных – значений, указанных в таблице 9.2.</p> <p>Целевая частота вращения коленчатого вала двигателя составляет 3500...3700 мин⁻¹.</p> <p>Если двигатель внутреннего сгорания не может достичь указанной частоты вращения коленчатого вала, то целевая частота принимается на 5% ниже максимально возможной для неподвижного транспортного средства.</p> <p>Для транспортного средства, конструкция которого не предусматривает работу двигателя внутреннего сгорания на холостом ходу, проверка не проводится.»;</p>	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
95.	Приложение № 8. В проекте	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	дополнить пунктом 9.11 в следующей редакции: «9.11. Крепления двигателя к шасси не должны быть ослаблены; резиновые элементы не должны	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента,

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	изменений к техническому регламенту отсутствует		<p>иметь трещин.»;</p> <p>пункт 10.5 изложить в следующей редакции: «10.5. Демонтаж и (или) неработоспособность средств измерения скорости (спидометры), а также технических средств контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха (тахографы) и устройств ограничения скорости (если их установка предусмотрена настоящим техническим регламентом) не допускаются.</p> <p>В отношении тахографов и устройств ограничения скорости не допускается:</p> <p>10.5.1. Отсутствие или повреждение пломб;</p> <p>10.5.2. Неразборчивые или устаревшие сведения на калибровочной табличке либо ее отсутствие;</p> <p>10.5.3. Наличие видимых признаков вмешательства в работу технических средств контроля;</p> <p>10.5.4. Установка ненадлежащего значения скорости в устройстве для ограничения скорости.»;</p> <p>пункт 10.7 исключить;</p> <p>пункты 10.10 и 10.11 изложить в следующей редакции: «10.10. Запасное колесо, аккумуляторные батареи должны быть надежно закреплены в местах, предусмотренных изготовителем в эксплуатационной документации транспортного средства.</p> <p>10.11. Сиденья должны находиться в исправном состоянии и быть надежно закреплены. Откидные сиденья (при наличии) должны складываться автоматически.</p> <p>На транспортных средствах, оборудованных механизмами продольной регулировки положения подушки и угла наклона спинки сиденья или</p>	размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			<p>механизмом перемещения сиденья водителя (для посадки и высадки пассажиров), указанные механизмы должны быть работоспособны. После прекращения регулирования или пользования эти механизмы должны автоматически блокироваться»;</p> <p>пункт 10.12 исключить;</p> <p>в пункте 10.13 слово «демонтирование» заменить на слово «демонтаж»;</p> <p>дополнить пунктами 10.21 и 10.22 в следующей редакции:</p> <p>«10.21. Не допускается:</p> <p>10.21.1. Трещины или деформации продольных или поперечных элементов рамы;</p> <p>10.21.2. Коррозия, обуславливающая видимое снижение прочности конструкции рамы или несущего кузова, а также пола кузова;</p> <p>10.21.3. Отсутствие крепления или ослабленное крепление панелей, подножек и других частей кабины или кузова, которые могут послужить причиной травмы;</p> <p>10.21.4. Ослабление крепления кузова или кабины к раме.</p> <p>10.22. Определяемая на слух утечка воздуха из пневматической подвески не допускается.»;</p>	
96.	Приложение № 8. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	Пункт 11.2 изложить в следующей редакции: «11.2. Транспортные средства категорий L5, L6, L7, M и N комплектуются аптечкой первой помощи (автомобильной), а транспортные средства M3 классов II и III — тремя аптечками первой помощи (автомобильными). Указанные аптечки подлежат комплектации медицинскими изделиями, зарегистрированными в установленном порядке на территории государства – члена Таможенного союза.	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			<p>Медицинские изделия, которыми в соответствии с настоящими требованиями укомплектовывается аптечка первой помощи (автомобильная), не подлежат замене. Хранение и использование медицинских изделий и прочих средств, входящих в состав аптечки первой помощи (автомобильной), с истёкшим сроком годности, нарушенной упаковкой и маркировкой не допускается.».</p> <p>Изменение внесено по предложению Минздрава России (письмо от 01 ноября 2012 г. № 14-3/10/2-3471).</p>	
97.	<p>Приложение № 8. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует</p>	<p>ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)</p>	<p>Дополнить пунктом 11.9 в следующей редакции: «11.9. В зимний период (декабрь, январь, февраль) транспортные средства категорий М2, М3, N2, N3, за исключением транспортных средств, относящихся к категории G, комплектуются цепями противоскольжения, пригодными для монтажа хотя бы на одной ведущей оси транспортного средства. Срок действия требований абзаца первого настоящего пункта может быть изменен уполномоченными органами государственного управления государств – членов Таможенного союза.».</p> <p>Изменение внесено по результатам согласования проекта изменений к техническому регламенту Российской Федерации с федеральными органами исполнительной власти.</p>	<p>Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.</p>
98.	<p>Приложение № 8. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует</p>	<p>ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)</p>	<p>Взамен пунктов с 13.7 по 13.10 включительно ввести пункты с 13.7 по 13.12 включительно в следующей редакции: «13.7. Установка дополнительных мест для сидения пассажиров, не предусмотренных конструкцией транспортного средства, а также на местах штатных сидений устройств для размещения пассажиров в</p>	<p>Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.</p>

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			<p>горизонтальном положений (лежащих мест) не допускается.</p> <p>13.8. Отсутствие опознавательной краски, опознавательных знаков и надписей, предусмотренных требованиями пункта 1.16 приложения № 6 настоящего технического регламента, на автобусах для перевозки детей не допускается.</p> <p>13.9. Лестницы и ступеньки не должны иметь повреждений, которые могут повлечь травмирование пассажиров и экипажа. Действие выдвижных ступенек (при наличии) должно осуществляться так, как это предусмотрено конструкцией транспортного средства.</p> <p>13.10. Аппараты, подъемники и удерживающие устройства, система сигнализации, предназначенные для обеспечения перевозки лиц с ограниченными физическими возможностями (при наличии), должны быть работоспособны.</p> <p>13.11. Оборудование для приготовления пищи (при наличии) на должно иметь неисправностей, которые могут повлечь травмирование при его использовании.</p> <p>13.12. Санитарно-техническое оборудование (при наличии) должно находиться в исправном состоянии и функционировать так, как это предусмотрено в руководстве по эксплуатации транспортного средства.»</p> <p>Пункты 13.7 и 13.8 даны в редакции, предложенной МВД России (письмо от 12 декабря 2012 г. № 1/11634).</p>	
99.	Приложение № 8. В проекте изменений к	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	Дополнить пунктом 18.4 в следующей редакции: «18.4. Эвакуаторы должны быть оборудованы специальными световыми сигналами (проблесковыми маячками) желтого или оранжевого цвета.	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	техническому регламенту отсутствует		Количество и расположение проблесковых маячков должно обеспечивать их видимость на угол 360 градусов в горизонтальной плоскости проходящей через центр источника излучения света.». Изменение внесено по предложению МВД России (письмо от 12 декабря 2012 г. № 1/11634).	Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
100.	Приложение № 8. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	Пункты 20.8.3 и 20.8.6 исключить. Пункты 20.8.9 и 20.8.10 изложить в следующей редакции: «20.8.9. В соответствии с предписаниями письменных инструкций для водителя и условий на перевозку – средствами нейтрализации перевозимого опасного груза, индивидуальной защиты членов экипажа и персонала, сопровождающего груз; 20.8.10. Специальными средствами для обеспечения безопасности, указанными в письменных инструкциях для водителя.». Изменение внесено по предложению Минэкономразвития России (письмо от 12 ноября 2012 г. № 24698-ОФ/Д26и).	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
101.	Приложение № 8. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	Дополнить пунктом 20.8.11 в следующей редакции: «20.8.11. Транспортные средства для перевозки опасных грузов должны быть оборудованы специальными световыми сигналами (проблесковыми маячками) желтого или оранжевого цвета. Количество и расположение проблесковых маячков должно обеспечивать их видимость на угол 360 градусов в горизонтальной плоскости проходящей через центр источника излучения света.». Изменение внесено по предложению МВД России (письмо от 12 декабря 2012 г. № 1/11634).	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
102.	Приложение № 8.	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г.	Пункт 22.7 исключить.	Отклонено. Предложение представлено не по проекту

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	№ 210/4-56.1)		изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
103.	Приложение № 10. Пункт 18 проекта изменений к техническому регламенту	Госстандарт РБ (письмо от 28 мая 2013 г. № 02-10/2178) Минпром РБ (письмо от 22 мая 2013 г. № 18-03/296)	Предлагаем включить в проект изменений корректировку положений технического регламента Таможенного союза по результатам реализации положений аналогичного ему технического регламента Российской Федерации в части, касающейся уточнения перечня требований к компонентам в части форм и схем подтверждения соответствия с целью обеспечения единообразия обозначений применяемых форм и схем.	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
104.	Приложение № 10. Пункт 18 проекта изменений к техническому регламенту	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	В пункте 9 текст в колонке «Компоненты транспортного средства» изложить в следующей редакции: «Трубки и шланги (в т.ч. трубки и витые шланги с применением полимерных материалов) пневматических и гидравлических систем тормозного привода, сцепления и рулевого привода, элементы быстроразъемных соединений полимерных трубопроводов и шлангов». Уточнение объектов технического регулирования.	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
105.	Приложение № 10. Пункт 18, подпункт 3 проекта изменений к техническому регламенту	ООО «Мишлен – Русская компания по производству шин (письмо от 12 марта 2013 г.) АЕБ (письмо от 15 мая 2013 г. № 08/3287)	В пункте 20 (Шины пневматические для легковых автомобилей и их прицепов) колонку «Требования или наименование документа, содержащего требования» дополнить текстом: «В отношении требований по эффективности на мокром покрытии, требования применяются с 01 января 2015, согласно Приложению 2 настоящего технического регламента, для шин класса С1 согласно определению класса шин Правила ЕЭК ООН № 117-02 (категория транспортных средств М1). Для	Принято частично. Приложение № 10 дополнено примечанием 8 в следующей редакции: «8. Требования Правил ЕЭК ООН применяются в соответствии с областью применения и с учетом переходных положений, установленных в этих Правилах ЕЭК ООН. Сроки применения требований Правил ЕЭК ООН соответствуют срокам, установленным в приложении № 2 к

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			<p>остальных категорий транспортных средств, требования в отношении эффективности сцепления на мокром покрытии применяются в соответствии с переходными положениями последующих версий Правил ЕЭК ООН № 117-02, вводящих данные требования для классов шин С2 и С3.».</p> <p>В пункте 21 (Шины пневматические для грузовых автомобилей и их прицепов, автобусов и троллейбусов) колонку «Требования или наименование документа, содержащего требования» дополнить текстом: «Для категорий транспортных средств, отличных от категории М1, требования в отношении эффективности сцепления на мокром покрытии применяются в соответствии с переходными положениями последующих версий Правил ЕЭК ООН № 117-02, вводящих данные требования для классов шин С2 и С3, согласно классификации шин по настоящему Правилу».</p> <p>Комментарии: Риски, которые, в силу неясности формулировки, могут явиться причиной серьезных технических и административных барьеров:</p> <p>1. Формулировка в указанном приложении № 10 (п. 21, например), в отличие от приложения № 2, не носит конкретизации по классам транспортных средств, на которые распространяются такие требования. То есть, в требованиях соответствующей таблицы, указаны только Правила ЕЭК ООН № 117, что может привести к некорректной трактовке данного пункта и расширению требований по всем категориям транспортных средств.</p> <p>2. На настоящий момент официальная версия</p>	<p>настоящему техническому регламенту для этих Правил ЕЭК ООН».</p> <p>В Правилах ЕЭК ООН № 117 пункт 2.4 содержит классификацию шин по категориям (С1, С2, С3) но не соотносит категории шин с категориями транспортных средств.</p>

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			<p>Правил ЕЭК ООН № 117-02 (публикация от 11 сентября 2011 г.) в п. 6.2 (п.6.2.1) прописывает требования к шинам по сцеплению на мокром покрытии исключительно для категории автомобилей С1. Шины категории автомобилей N1, согласно классификации п. 2.4 Правил № 117-02, относятся к классу С2. Таким образом, в 2015 г. производители, импортеры и продавцы шин должны будут предоставить документы о соответствии продукции требованиям, которых нет в Правилах № 117-02, так же как нет и конкретной ссылки на методики соответствующих тестов.</p> <p>3. Даже если, согласно имеющейся информации, в 2013 г. будут приняты эти требования к классу шин С2 и С3 (легкогрузовые и грузовые шины), то официально опубликованы они будут только в начале 2014 г. Согласно принятой практике Женевского Соглашения, планируется переходный период для внедрения этих требований для класса С2, С3: начало внедрения в ноябре 2016 г. Таким образом, требования Российской Федерации в отношении сцепления шин на мокром покрытии для шин класса С2 (категория автомобилей N1) кажутся на настоящий момент преждевременными.</p>	
106.	Приложение № 10. Пункт 18, подпункт 5 проекта изменений к техническому регламенту	АЕБ (письмо от 15 мая 2013 г. № 08/3287).	<p>В пункте 91 требуются разъяснения. Фактически, данные требования не носят конкретного характера. Возникают вопросы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Что такое безопасное соединение груза с колесом? Как оно будет проверяться, контролироваться, тестироваться? - Каким образом будет проверяться контакт с наружной краиной обода колеса (методика теста)? <p>Необходим конкретный пункт стандарта, который</p>	Отклонено. Следует руководствоваться Перечнем стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» и Перечнем стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний)

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			говорит о методике испытаний: п. 5. ГОСТ Р 53818-2010 Автомобильные транспортные средства. Грузы балансировочные колес. Технические требования и методы испытаний.	и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» и осуществления оценки (подтверждения) соответствия продукции.
107.	Приложение № 10. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	В пункте 35 (Удерживающие устройства для детей) в колонке «Требования или наименование документа, содержащего требования» текст «04» заменить на «03».	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
108.	Приложение № 10. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	В пункте 65 (Технические средства контроля соблюдения водителями режимов движения, труда и отдыха (тахографы) текст в колонке «Требования или наименование документа, содержащего требования» изложить в следующей редакции: «Требования устанавливаются уполномоченным органом государственного управления государства – члена Таможенного союза». Изменение внесено по предложению Минтранса России (письмо от 07 ноября 2012 г. № НА-21/13083).	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
109.	Приложение № 10. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	В таблице после строки 65 ввести новую строку 65а в следующей редакции: «65а. Карты тахографа 3д Требования устанавливаются уполномоченным органом государственного управления государства – члена Таможенного союза». Введение нового объекта технического регулирования в связи с введением требований к тахографам с функцией навигации.	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
110.	Приложение № 10. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ОАО «Автофрамос» (письмо от 15 мая 2013 № DI-815)	<p>В пункте 117 (аппаратура спутниковой навигации) требование изложить в следующей редакции: «...Должны обеспечиваться: наличие персональной универсальной однопрофильной или многопрофильной идентификационной карты абонента для работы в сетях подвижной радиотелефонной связи стандартов GSM 900 и GSM 1800;...».</p> <p>Техническое решение не должно быть включено в обязательные требования, а лишь носить информационный характер. Нет обоснования влияния данных требований по наличию многопрофильной карты абонента на здоровье и безопасность водителя/пассажира транспортного средства. Предлагаем чтобы данное требование носило рекомендательный характер.</p>	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
111.	Приложение № 10. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	АЕБ (письмо от 15 мая 2013 г. № 08/3287).	<p>В пункте 118 (ЭРА ГЛОНАСС) исключить требование: «возможность работы с внешними дополнительными устройствами (включая устройства, предназначенные для определения события дорожно-транспортного происшествия), подключаемыми посредством стандартизованного разъема и стандартизованного протокола передачи данных. Физический интерфейс передачи данных обеспечивает скорость передачи данных не менее 62,5 кБит/с».</p> <p>Для работы устройств вызова экстренных оперативных служб, установленных в виде штатного оборудования, нет необходимости в возможности работы с внешними устройствами. Предполагаем, что данное требование относится только к устройствам экстренного вызова, устанавливаемым в качестве дополнительного оборудования (согласно ГОСТ Р</p>	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			56420-2011). Также не видится возможным создание стандартизированного разъема и протокола передачи данных до тех пор, пока полная спецификация данных требований не будет представлена в тексте ТР ТС 018/2011 или дана в виде ссылки на какой-либо другой заверченный и утвержденный документ.	
112.	Приложение № 10. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	АЕБ (письмо от 15 мая 2013 г. № 08/3287)	В пункте 118 (ЭРА ГЛОНАСС) предлагаем четко сформулировать требование: «Система экстренного реагирования не должна работать при выключенном двигателе транспортного средства». Сигналом для автоматического срабатывания системы экстренного реагирования является сигнал от подушек безопасности. Однако при выключенном двигателе, никакие системы не определяют момент столкновения, и, как следствие, подушки не срабатывают.	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились. По существу требования: Устройство вызова экстренных оперативных служб может быть активировано в ручном режиме при выключенном двигателе.
113.	Приложение № 10. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ОАО «Автофрамос» (письмо от 15 мая 2013 г. № DI-815)	В пункте 118 (ЭРА ГЛОНАСС) необходимо исключить слова «при наличии» в абзацах 2 и 16, поскольку возникает противоречие с требованием, установленным в абзаце 17, который однозначно определяет наличие резервной батареи в устройстве вызова оперативных служб. Также заменить слова «резервная батарея» на «резервный источник питания» с целью устранить ограничение на техническую реализацию данного компонента устройства.	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
114.	Приложение № 10. В проекте изменений к техническому регламенту	ООО «Фольксваген Груп Рус» (письмо от 28 мая 2013 г. № 191)	В пункте 118 (ЭРА ГЛОНАСС) в тексте «подключение к бортовой электрической сети транспортного средства, обеспечивающее работу устройства во всех предусмотренных режимах, а также зарядку резервной батареи питания (при наличии)» необходимо уточнение, относительно	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	отсутствует		каких режимов идет речь.	которые изменения не вносились. По существу требования: Требование технического регламента направлено на обеспечение работы устройства на всех режимах, неважно каких.
115.	Приложение № 10. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ООО «Фольксваген Груп Рус» (письмо от 28 мая 2013 г. № 191)	В пунктах 117 (аппаратура спутниковой навигации) и 118 (ЭРА ГЛОНАСС) требование к определению местоположения транспортного средства не может относиться только к устройству вызова экстренных оперативных служб / аппаратуре спутниковой навигации. Предлагаем изложить в следующей редакции: Пункт 117: «определение местоположения транспортного средства с погрешностью не более 15 м по координатным осям и скорости транспортного средства с погрешностью не более 0,1 м/с при доверительной вероятности 0,95 при наличии устойчивого сигнала от достаточного количества спутников»; Пункт 118: «определение местоположения с погрешностью не более 15 м по координатным осям при доверительной вероятности 0,95 при наличии устойчивого сигнала от достаточного количества спутников».	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились. По существу требования: Выполнение условия о наличии достаточного количества спутников подразумевается. Устройство вызова экстренных оперативных служб / аппаратура спутниковой навигации может эффективно функционировать только при наличии сигнала от достаточного количества спутников.
116.	Приложение № 10. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ООО «Фольксваген Груп Рус» (письмо от 28 мая 2013 г. № 191)	В пункте 118 (ЭРА ГЛОНАСС): представляется, что функционирование стандарта UMTS будет малорентабельным, а его охват будет не столь великим, что бы покрыть существенную территорию Российской Федерации. Данное требование особенно критично для бюджетных автомобилей. Предлагаем исключить.	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
117.	Приложение	ООО «Фольксваген Груп Рус»	В пункте 118 (ЭРА ГЛОНАСС) требование при	Отклонено.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	№ 10. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	(письмо от 28 мая 2013 г. № 191)	невозможности передачи информации посредством использования сетей подвижной радиотелефонной связи стандартов GSM 900 и GSM 1800, UMTS 900 и UMTS 2000 – сохранение в энергонезависимой памяти переданной информации и передачу ее при восстановлении такой возможности не является требованием пан-Европейской eCall, в этой связи его удовлетворение никоим образом не будет способствовать функциональной совместимости eCall и ЭРА-ГЛОНАСС. Более того, введение данного требования повлечет изменение ранее согласованных стандартов ЕС. Мы не поддерживаем изменения, требующие дополнительного согласования на уровне ЕС, а считаем необходимым привести в соответствие с утвержденными европейскими стандартами вновь разрабатываемые стандарты системы ЭРА-ГЛОНАСС. Предлагаем оставить выполнение этого требования на усмотрение изготовителя транспортного средства.	Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
118.	Приложение № 10. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ООО «Фольксваген Груп Рус» (письмо от 28 мая 2013 г. № 191)	В пункте 118 (ЭРА ГЛОНАСС) текст «возможность передачи результатов тестирования устройства посредством использования сетей подвижной радиотелефонной связи стандартов GSM 900 и GSM 1800, UMTS 900 и UMTS 2000» удалить. В связи с отсутствием в Европе организации, обрабатывающей результаты тестирования, необходимо исключить данное требование из технического регламента. Также согласно требованиям положений европейского законодательства о неприкосновенности личной жизни данные об автомобиле могут быть переданы только в случае дорожно-транспортного происшествия.	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
119.	Приложение № 10. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ООО «Фольксваген Груп Рус» (письмо от 28 мая 2013 г. № 191)	В пункте 118 (ЭРА ГЛОНАСС) необходимо более конкретно прописать работу от резервной батареи, предусматривающую ее включение исключительно в случаях аварии или экстренных вызовов. Требование изложить в следующей редакции: «В случае дорожно-транспортного происшествия при отсутствии питания от бортовой электрической сети – возможность автономной работы за счет использования резервной батареи...».	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
120.	Приложение № 10. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ООО «Фольксваген Груп Рус» (письмо от 28 мая 2013 г. № 191)	В пункте 118 (ЭРА ГЛОНАСС): требование к возможности обновления информации изложить в следующей редакции: «возможность обновления информации, хранящейся на неснимаемой персональной универсальной многопрофильной идентификационной карте абонента, во время прохождения сервисного обслуживания транспортного средства». Удаленное обновление информации может привести к сбою или отключению аварийной системы а также к иным сбоям программного обеспечения автомобиля. В случае необходимости, обновления информации, можно провести на сервисной станции.	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
121.	Приложение № 10. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ООО «Фольксваген Груп Рус» (письмо от 28 мая 2013 г. № 191)	В пункте 118 (ЭРА ГЛОНАСС): Необходима гармонизация с требованиями eCall, поддержка использования коротких текстовых сообщений (СМС) по выбору изготовителя. Требования по отправке коротких текстовых сообщений (СМС) отсутствуют в требованиях eCall.	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
122.	Приложение № 10. В проекте изменений к	ООО «Фольксваген Груп Рус» (письмо от 28 мая 2013 г. № 191)	В пункте 118 (ЭРА ГЛОНАСС): Необходимо гармонизировать данный пункт с требованиями e-Call – убрать требования к мин. рабочей температуре резервной батареи (-20 °С).	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	техническому регламенту отсутствует			Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
123.	Приложение № 10. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ООО «Фольксваген Груп Рус» (письмо от 28 мая 2013 г. № 191)	Смена резервной батареи должна определяться требованиями/рекомендациями производителя оборудования системы ЭРА-ГЛОНАСС. Предлагаем указать это в техническом регламенте.	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились. По существу требования: Целесообразно указать в техническом регламенте определенный срок службы резервной батареи, с тем чтобы не допустить его необоснованного сокращения.
124.	Приложение № 10. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	В таблице ввести новую строку 119 в следующей редакции: «119. Световое табло с изображением пешехода 10с, 11с Световое табло квадратной формы размером не менее 400х400 мм с изображением идущего справа налево человека, окаймленного рамкой. Работает в прерывистом режиме». Изменение внесено по предложению МВД России (письмо от 24 сентября 2012 г. № 1/8483).	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились. По существу предложения: Требование по оборудованию транспортных средств соответствующих категорий световым табло может быть включено в технический регламент после разработки технических требований к данному оборудованию. Предложение по оборудованию автобусов для перевозки детей дополнительными световыми принято в соответствии с п. 78 настоящей сводки отзывов.
125.	Приложение	ФГУП «НАМИ»	В примечании 5 исключить слова: «117-01 и»;	Отклонено.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	№ 10. Пункт 18 проекта изменений к техническому регламенту	(письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	Внесение изменения обусловлено аналогичным изменением в пунктах 20 и 21 приложения № 10 (пункт 18, подпункт 3 проекта изменений к техническому регламенту Таможенного союза).	Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
126.	Приложение № 10. Пункт 18 проекта изменений к техническому регламенту	Госстандарт РБ (письмо от 28 мая 2013 г. № 02-10/2178) Минпром РБ (письмо от 22 мая 2013 г. № 18-03/296)	Для сохранения приведенной в техническом регламенте последовательности элементов предлагаем примечание 7 (перечисление 4) проекта изменений) расположить перед пунктом 19, внося соответствующие уточнения.	Принято.
127.	Приложение № 10. Пункт 18 проекта изменений к техническому регламенту	Госстандарт РБ (письмо от 28 мая 2013 г. № 02-10/2178) Минпром РБ (письмо от 22 мая 2013 г. № 18-03/296)	В перечислениях 1) – 3), 5) применить для таблицы понятие «позиция» понятие «пункт».	Принято.
128.	Приложение № 10. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	Дополнить примечанием 9 в следующей редакции: «9. Перед выпуском в обращение сборочных единиц (узлов, агрегатов), в отношении которых в настоящем приложении требования не установлены, и в состав которых входят компоненты, указанные в таблице, требуется подтверждение соответствия таких компонентов требованиям настоящего технического регламента.».	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
129.	Приложение № 11 – Подразделение транспортных средств на типы	Госстандарт РБ (письмо от 28 мая 2013 г. № 02-10/2178) Минпром РБ (письмо от 22 мая 2013 г. № 18-03/296)	Предлагаем включить в проект изменений корректировку положений технического регламента Таможенного союза по результатам реализации положений аналогичного ему технического регламента Российской Федерации в части уточнения	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	и модификации. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует		критериев подразделения транспортных средств на типы и модификации.	положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
130.	Приложение № 12. Пункт 19 проекта изменений к техническому регламенту	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	В абзаце втором пункта 1.1.2. слова «пунктов 11 – 16» заменить словами «пунктов 11 – 15 ¹ ». Изменение внесено в связи с добавлением пункта 15 ¹ . В проекте изменений было: «пунктов 11 – 15 ».	Принято.
131.	Приложение № 14. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	В форме одобрения типа транспортного средства после строки «Масса транспортного средства в снаряженном состоянии, кг» добавить новую строку в следующей редакции: «Грузоподъемность, кг (для транспортных средств категорий N и O)».	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
132.	Приложения № 14 и 15. Пункты 20 и 21, подпункт 2 проекта изменений к техническому регламенту	Госстандарт РБ (письмо от 28 мая 2013 г. № 02-10/2178) ФГУП «НАМИ» (письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1) Минпром РБ (письмо от 22 мая 2013 г. № 18-03/296)	Текст раздела «Примечание по заполнению» приложения № 2 к одобрению типа шасси изложить в следующей редакции: «2) Допускается не указывать номера сообщений об официальном утверждении типа по отдельным компонентам, если имеется перечень этих компонентов с указанием номеров сообщений и их маркировки в сообщениях по Правилам ЕЭК ООН № 16, 24, 28, 43, 46, 48, 49, 53, 55, 74 на установку соответствующих компонентов». Уточнить номера Правил ЕЭК ООН, с тем, чтобы ссылки касались поправок других серий к указанным Правилам ЕЭК ООН.	Принято частично в части Правил ЕЭК ООН № 28 и 55. При заполнении одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) перечень компонентов, имеющих сообщения по Правилам ЕЭК ООН № 24 и 49, не приводится. В отношении Правил ЕЭК ООН № 48, 53 и 74 от указания перечня компонентов нецелесообразно отказываться, поскольку он не является постоянным для всех транспортных средств.
133.	Приложение	ФГУП «НАМИ»	В форме свидетельства о безопасности конструкции	Отклонено.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	№ 17. В проекте изменений к техническому регламенту отсутствует	(письмо от 07 июня 2013 г. № 210/4-56.1)	транспортного средства после строки «Масса транспортного средства в снаряженном состоянии, кг» добавить новую строку в следующей редакции: «Грузоподъемность, кг (для категорий N и O)»	Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.
134.	Перечень стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» и осуществления оценки (подтверждения) соответствия	АЕБ (письмо от 15 мая 2013 г. № 08/3287)	Выверить Перечень и сделать ссылку не только на конкретный пункт технического регламента, к которому относится данный стандарт, но и пункт данного стандарта, который становится обязательным для проведения испытаний и измерений. Согласно определению, нормы и стандарты описывают качественные характеристики и в целом являются добровольными в использовании. При дублировании одних и тех же стандартов в обязательном и добровольном Перечнях, существует некорректное толкование обязательности применения указанных стандартов. Таким образом, добровольные требования стандарта, при неполной ссылке в обязательном Перечне на конкретный его пункт, содержащий методику исследований, измерений или отбора образцов, становятся также полностью обязательными к применению. В этом случае существует риск значительного расширения обязательных требований, прописанных в техническом регламенте, за счет указанных в обязательном Перечне дополнительных, ставших обязательными требований стандартов. Пример. Сам текст технического регламента содержит лишь 3 обязательных для выполнения и контроля технических характеристики, связанные с шипами: высота выступания шипа из протектора, вес шипа, количество шипов на погонный метр. Но в	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	продукции.		<p>обязательном Перечне есть пункт 80. Приложение №10, пункт 116. Шипы противоскольжения. ГОСТ Р 52747-2007 «Автомобильные транспортные средства. Шипы противоскольжения. Общие технические условия», значительно расширяющий эти требования, которые могут трактоваться как обязательные: сила удержания вставки шипа в корпусе, сила прокола и т.д. Ситуация в данном случае усугубляется тем, что данный стандарт, разработанный в 2007 году, содержит требования значительно менее строгие, чем сам текст технического регламента по трем обязательным величинам.</p> <p>Необходим конкретный пункт стандарта, который говорит о методике испытаний: п. 5. ГОСТ Р 53818-2010 Автомобильные транспортные средства. Грузы балансировочные колес. Технические требования и методы испытаний с целью подтверждения соответствия Грузов балансировочных п. 91 Таблицы Приложения 10.</p>	
135.	Перечень стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения	АЕБ (письмо от 15 мая 2013 г. № 08/3287)	<p>В отношении ГОСТ Р 52747-2007 «Автомобильные транспортные средства. Шипы противоскольжения. Общие технические условия» предлагается:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Убрать стандарт из обязательного Перечня до появления новой версии стандарта; 2. Включить в план по разработке стандартов на 2013 год разработку обновленной версии данного стандарта; 3. Гармонизировать требования данного стандарта с требованиями настоящего Технического регламента и/или международными требованиями (нормы и регламенты стран Северной Европы); 4. Прописать четкие пункты настоящего стандарта, содержащие методы испытаний, измерений и отбора 	Отклонено. Предложение представлено не по проекту изменений технического регламента, размещенному на официальном сайте Комиссии для публичного обсуждения, а по положениям технического регламента, в которые изменения не вносились.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» и осуществления оценки (подтверждения) соответствия продукции.		<p>образцов, соблюдением которых обеспечивается выполнение обязательных требований ТР ТС.</p> <p>Данный стандарт, разработанный в 2007 г., содержит требования значительно менее строгие, чем сам текст технического регламента по трем обязательным величинам и требует существенных изменений.</p> <p>Пример 1: вес шипа для легковых автомобилей прописан стандартом 2,4 г, в то время как требования самого ТР ТС дают показатель 1,6 г, что является более строгим требованием.</p> <p>Пример 2: величина выступа шипа отдельно для легкогрузовых автомобилей не прописана: совмещено для грузовых и равно $2,5 \pm 0,3$ мм, в то время как технический регламент предписывает другое, предельно допустимое значение данного показателя для этого типа автомобилей: $1,7 \pm 0,3$ мм.</p> <p>Кроме того, данный стандарт предписывает, помимо указанных величин, ряд других показателей и методик измерений, которые, в случае отсутствия точного указания его необходимых и достаточных пунктов в обязательном Перечне, становятся также обязательными, что противоречит сути самого ТР ТС.</p> <p>Пример: сила удержания вставки шипа в корпусе, сила прокола и т.д.</p>	
136.	ГОСТ Р 54620-2011	ООО «Фольксваген Груп Рус» (письмо от 28 мая 2013 г. № 191)	Предложения по внесению изменений в ГОСТ Р 54620-2011 «Система экстренного реагирования при авариях. Автомобильная система вызова экстренных оперативных служб. Общие технические требования», в том числе, по его согласованию с требованиями технического регламента ТР ТС 018/2011.	Предложения не имеют отношения к изменениям технического регламента.