

**Сводка замечаний Республики Беларусь  
(письмо Госстандарта Республики Беларусь от 21.06.2011 г. № 02-09/885)  
по проекту технического регламента Таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан  
и Российской Федерации о безопасности колесных транспортных средств**

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Беларусь	Позиция Российской Федерации
1.	Текст в целом	Заменить термин «государства Единого экономического пространства», которое отсутствует в законодательстве Таможенного союза, на «государства - члены Таможенного союза».	Предложение принято.
2.	Текст в целом	<p><b>Исключить из области распространения ТР транспортные средства, бывшие в эксплуатации, так как для них нельзя применять процедуры оценки соответствия, как для новых. <u>Проект технического регламента должен распространяться только на новые, не находящиеся в эксплуатации транспортные средства.</u></b></p> <p>Международные стандарты, Правила ЕЭК ООН, устанавливающие в основном требования к новой продукции. Требования к транспортным средствам в процессе их эксплуатации и процедурам периодической проверки их технического состояния устанавливаются иными нормативными правовыми актами, в том числе в рамках международных соглашений, например, в рамках международного Соглашения о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров, принятого в г. Вена 13 ноября 1997 г.</p> <p>Требования технического регламента (пп.84-92), регламентирующие оценку соответствия транспортных</p>	<p><b>Предложение не принято.</b> Предложение не принято в связи с высокой социальной значимостью своей без исключения автомобильной техники, как средства повышенной опасности.</p>

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Беларусь	Позиция Российской Федерации
		средств на этапе эксплуатации после выпуска их в обращение, предлагается исключить.	
3.	Текст в целом	Предлагается исключить из проекта ТР требования к рабочему оборудованию строительных, дорожных, землеройных машин, продовольственному и производственному оборудованию, требования к объемным гидроприводам, пневмоприводам, органам управления рабочим оборудованием, рабочему месту оператора, электрооборудованию, освещению пожарной безопасности, которые установлены в ТР ТС "О безопасности машин и оборудования" (приложение № 6, раздел 2, пункт 2.1 – исключить подпункты 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4, 2.1.6, 2.1.7).	Предложение принято частично. Ряд требований исключен. Введено положение, что для оценки соответствия может предоставляться сертификат соответствия техническому регламенту Таможенного союза о безопасности машин и оборудования.
4.	II. Определения	<p>Определение «представитель изготовителя» изложить в редакции:</p> <p>«официальный представитель изготовителя - юридическое лицо, зарегистрированное в установленном порядке в государстве - члене Таможенного союза, которое определено изготовителем на основании договора с ним для осуществления действий от его имени при оценке соответствия и размещении продукции на единой таможенной территории Таможенного союза, а также для возложения ответственности за несоответствие продукции требованиям настоящего технического регламента».</p> <p>Данное определение приведено в соответствии с Соглашением о проведении согласованной политики в области технического регулирования, санитарных и фитосанитарных мер.</p>	Предложение принято.

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Беларусь	Позиция Российской Федерации
5.	V. Оценка соответствия	<p>Считаем целесообразным (пункт 28, перечисление 1) дать уточнения следующего характера:</p> <p>Раскрыть содержание "документа, идентифицирующего шасси и выдаваемого в соответствии с нормативными правовыми актами государств Единого экономического пространства";</p>	<p>Предложение учтено. Введено определение термина «документ, идентифицирующий транспортное средство (шасси)». В пункте 28 изменена редакция и исключено упоминание о «документе, идентифицирующем шасси и выдаваемом в соответствии с нормативными правовыми актами государств Единого экономического пространства».</p>
6.	V. Оценка соответствия	<p>Считаем целесообразным (пункт 28, перечисление 2, последний абзац) исключить, так как транспортные средства (шасси), поставляемые по государственному оборонному заказу, участвуют в дорожном движении на дорогах общего пользования.</p>	<p>Предложение принято частично. В проекте технического регламента в отношении оборонной продукции сделаны оговорки, что требования к ней и особенности оценки соответствия устанавливаются государственным заказчиком. Кроме того, введен пункт 5: «Государства-члены Таможенного союза могут принять решение о нераспространении на своей территории его положений на транспортные средства, поставляемые по государственному оборонному заказу».</p>
7.	V. Оценка соответствия	<p>Считаем целесообразным (пункт 29), начиная со слов "и отвечающие следующим критериям" исключить абзацы до конца пункта как излишние, а по некоторым позициям - противоречащие нижеуказанному Положению. Указанные в пункте 29 критерии, установлены для испытательных лабораторий (центров) и органов по сертификации Решением Комиссии Таможенного союза от 18.06.2010 г. № 319 (Положение о порядке включения органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) таможенного союза, а также его формирования и ведения, где предусмотрены основные</p>	<p>Предложение принято. (см. пункт 24).</p>

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Беларусь	Позиция Российской Федерации
		критерии для испытательных лабораторий (центров) и органов по сертификации).	
8.	V. Оценка соответствия	Пункт 30. Изготовитель вправе самостоятельно назначить своих официальных представителей для выполнения оценки соответствия на территории государств Таможенного союза. Отдельные модели и типы транспортных средств и компонентов <b>могут представляться для оценки соответствия различными официальными представителями</b> на территориях своих государств по поручению изготовителя. Количество заявителей для импортеров не должно ограничиваться, это право изготовителя.	Предложение принято в компромиссном варианте (см. пункт 25).
9.	V. Оценка соответствия	Пункт 32: <b>Исключить слово «единственного» с целью предоставления возможности изготовителю</b> , не являющемуся резидентом государства-члена Таможенного союза самостоятельно на основе контрактных отношений определять своих уполномоченных представителей, без ограничения их количества.	Предложение принято.
10.	V. Оценка соответствия	Пункт 33, перечисление 6. Считаем целесообразным предусмотреть возможность оформления одобрения типа на основании протоколов аккредитованной испытательной лаборатории по решению органа по сертификации. После слов "к настоящему техническому регламенту" добавить " <b>или оформляет одобрение типа на основании протоколов аккредитованной испытательной лаборатории</b> ".	Предложение принято (см. пункт 28).
11.	V. Оценка соответствия	Пункт 37 (также пункт 1.1.2.2 приложения № 12): С целью однозначности толкования требований	<b>Предложение не принято.</b> Сводный протокол – документ аккредитованный испытательной лабораторией.

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Беларусь	Позиция Российской Федерации
		технического регламента считаем <b>целесообразным привести единую форму "сводного протокола"</b> , о котором идет речь в седьмом и восьмом абзацах данного пункта.	Его форму можно привести в методических указаниях по применению технического регламента.
12.	V. Оценка соответствия	Пункты 69, 70, 74. Считаем целесообразным ввести уточнения касающиеся терминов "код распространения", "код исправления", "код продления", какой порядок, установленный уполномоченным органом исполнительной власти, имеется в виду.	Предложение принято частично. В целях устранения разногласий описан порядок добавления к регистрационному номеру удостоверяющих соответствие документов кодов распространения, исправления и продления.
13.	Приложение № 19	Считаем целесообразным: привести описание и нумерацию схем декларирования соответствия и схем сертификации в соответствии с "Положением о порядке применения типовых схем оценки (подтверждения) соответствия требованиям технических регламентов Таможенного союза", утвержденным решением Комиссии Таможенного союза 07.04.2011 № 621; исключить схему 3с, распространяющуюся на продукцию серийного производства, т.к. процедуры, предусмотренные для данной схемы никоим образом не способны удостоверить сам факт того, что продукция выпускается серийно (выдача сертификата соответствия на серийное производство продукции только на основании испытаний и анализа протокола испытаний); требует уточнения применение схем 1с и 6с, в части разграничения уточнения отличительных особенностей элементов процедур, так как обе они применяются для партии (соответственно типовая схема 3с) и содержат одинаковые основные элементы.	Предложение принято частично. Схемы сертификации и декларирования приведены в соответствии с "Положением о порядке применения типовых схем оценки (подтверждения) соответствия требованиям технических регламентов Таможенного союза", утвержденным решением Комиссии Таможенного союза 07.04.2011 № 621. Исключены дублирующие схемы. Схемы, не описанные в указанном положении, но применяемые в проекте технического регламента, разработаны в соответствии с принципами Женевского Соглашения 1958 г. Считаем необходимым их сохранить, поскольку они учитывают специфику оценки соответствия конкретной продукции автомобилестроения. Этим схемам присвоены номера 7д, 10с и 11с (были соответственно 5д, 2с и 3с).

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Беларусь	Позиция Российской Федерации
		<p>необходимо по тексту настоящего приложения применять термин «инспекционный контроль», а не «контроль», т.к. «контроль» в рамках своих полномочий осуществляет орган государственного контроля (надзора);</p> <p>схемы 4с и 5с, предусматривающие проведение инспекционного контроля за сертифицированной продукцией, требуют уточнения в части содержания процедур инспекционного контроля применительно к каждой схеме.</p> <p>Обращаем внимание на то что:</p> <p>приведенные в настоящем приложении схемы декларирования сопоставимы с типовыми схемами декларирования соответственно: 1д – 1д, 2д – 3д, 3д – 6д, 4д – 4д, 5д – модифицированная 6д (отличие – проведение испытаний в лаборатории по выбору заявителя), но в описании схем отсутствует указание на регистрацию деклараций о соответствии;</p> <p>приведенные в настоящем приложении схемы сертификации сопоставимы с типовыми схемами соответственно: 2с разработана на основе типовой схемы 1с с исключением процедуры инспекционного контроля, но с ограничением по сроку действия сертификата – 1 год, 4с – 1с, 5с – 2с.</p>	
14.	Приложение № 10	Приложение необходимо откорректировать в части установленных в таблице обозначений схем подтверждения соответствия, с учетом вышеизложенных предложений по приложению № 19.	Предложение принято.
15.	Приложение	Сроки введения экологических классов транспортных	

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Беларусь	Позиция Российской Федерации
	№ 2	средств должны быть установлены в решении Комиссии Таможенного союза по принятию регламента с учетом ее решений по срокам введения требований к автомобильному бензину и дизельному топливу конкретных экологических классов на территории государств-членов Таможенного союза и Протокола заседания органов Сторон- участников разработки технического регламента ЕврАзЭС "Требования к безопасности автомобильного бензина, дизельного топлива и мазута" от 14-15 марта 2011 г.	
16.	VIII – Заключительные положения	Просим обратить внимание, что с введением в действие представленного на рассмотрение технического регламента отменится действие технического регламента Российской Федерации «О безопасности колесных транспортных средств» (в том числе п. 21 о единственном представителе). <b>Необходимо в техническом регламенте Таможенного союза определить правопреемников единственного представителя</b> с учетом возможности наличия не одного представителя.	<b>Предложение не принято.</b> Не требуется определять правопреемников единственного представителя. Изготовители могут пользоваться документами, оформленными их представителями. Документы, удостоверяющие соответствие национальным техническим регламентам, сохраняют свою силу (пункт 122 проекта технического регламента).
17.	Приложение № 3	<b>Предлагаем исключить из приложений проекта технического регламента конкретные требования (например, требования к внутреннему шуму, передней обзорности, управляемости и устойчивости и т. д. ), установленные в ГОСТ Р, заменив их ссылками на межгосударственные стандарты или, до их разработки, на национальные стандарты государств – членов Таможенного союза. Технический регламент станет менее объемным, более «управляемым,</b>	<b>Предложение не принято.</b> Обращаем внимание, что требования, введенные в технический регламент, в ряде случаев обновлены, они не в полной мере соответствуют положениям национальных стандартов. Отказ от этих требований приведет к использованию устаревших национальных стандартов, а когда они будут пересмотрены – неизвестно. Предлагается реализовать это предложение после разработки единых стандартов Таможенного союза в отношении объектов

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Беларусь	Позиция Российской Федерации
		читаемым и мобильным».	регулируемого настоящего технического регламента.
18.	III. Правила обращения на рынке или ввода в эксплуатацию	Предлагаем исключить из ТР положения, касающиеся ввоза транспортных средств, так как эти вопросы должны регулироваться не ТР Таможенного союза, а таможенным законодательством Таможенного союза.	Предложение принято.
19.	I. Общие положения	<b>Дополнить перечислением 7), учитывающим требования к ТС, предназначенным под монтаж вооружения, устанавливаются в отдельном документе (ТЗ, ТТЗ и т.д.):</b> <b>"7) предназначенные под монтаж систем вооружения"</b>	<b>Предложение не принято.</b> В проекте есть пункт 5: «Государства, применяющие настоящий технический регламент, могут принять решение о нераспространении на своей территории его положений на транспортные средства, поставляемые по государственному оборонному заказу».
20.	II. Определения	Принимая во внимание положения ИСО 9000:2005, п.3.6.3, согласно которым термин <i>дефект - невыполнение требования, связанного с предполагаемым или установленным использованием</i> , различие между понятиями «дефект» и «несоответствие» является важным, так как имеет подтекст юридического характера, особенно связанный с вопросами ответственности за качество продукции. Термин «дефект» надо использовать чрезвычайно осторожно. Учитывая это, предлагается термин "дефект" изложить в редакции: «дефект» – невыполнение требования, связанного с предполагаемым или установленным использованием транспортного средства (компонента).	Предложение принято.
21.	II. Определения	С целью установления единых условий для импортеров и изготовителей-резидентов государств Таможенного союза предлагается следующая редакция:	<b>Предложение не принято.</b> Условия для импортеров и изготовителей-резидентов единые. Вариантов, подпадающих под определение единичного транспортного средства – больше, поэтому они все

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Беларусь	Позиция Российской Федерации
		«единичное транспортное средство» - транспортное средство, изготовленное в условиях серийного производства в государствах Таможенного союза или ввозимое на его таможенную территорию, в конструкцию которого в индивидуальном порядке были внесены изменения до выпуска в обращение»;	учтены в определении, приведенном в проекте технического регламента.
22.	II. Определения	Дополнить определением термина "идентификация" в следующей редакции: «Идентификация – установление тождественности заводской маркировки, имеющейся на транспортном средстве и его компонентах, и данных, содержащихся в одобрении типа транспортного средства (одобрении типа шасси), а также данных, представляемых изготовителем продукции или его представителем непосредственно для идентификации».	Предложение учтено в редакции: «идентификация» - установление тождественности заводской маркировки, имеющейся на транспортном средстве (шасси) и его компонентах, и данных, содержащихся в представленной заявителем документации либо в удостоверяющих соответствие документах, проводимое без разборки транспортного средства (шасси) или его компонентов.
23.	II. Определения	Дополнить определением термина "коммерческие перевозки" в следующей редакции: «коммерческие перевозки» – автомобильные перевозки пассажиров или грузов, выполняемые за плату в соответствии с законодательством государств Таможенного союза».	Предложение учтено в редакции: «коммерческие перевозки» – перевозки пассажиров или грузов колесными транспортными средствами, выполняемые за плату в соответствии с законодательством государств – членов Таможенного союза».
24.	II. Определения	Уточнить определение "модельный год", поскольку оно применяется исключительно производителями как идентификатор очередной ревизии, цикла обновления транспортного средства, не изменяющих его тип. В европейской практике «модельный год» устанавливается исключительно изготовителем с использованием собственного идентификатора.	Предложение учтено в редакции: «модельный год» - определяемый изготовителем период времени, в течение которого он не вносит существенных изменений в конструкцию серийно производимых типов транспортных средств, и который может не совпадать с календарным годом по началу, окончанию и продолжительности, но не может превышать 730 дней».

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Беларусь	Позиция Российской Федерации
		Предлагается следующая редакция: «модельный год» – установленный изготовителем период времени, в течение которого он не вносит существенных изменений в конструкцию типа транспортного средства. Может обозначать год цикла изменения транспортного средства и не совпадать с календарным годом по срокам и продолжительности."	
25.	П. Определения	<b>Определение «модификации» учитывает наличие вариантов и версий транспортного средства. Предлагается: «модификация» - конструктивное исполнение транспортного средства или его компонента, не изменяющее их тип.</b>	<b>Предложение не принято.</b> Предложенное определение не учитывает разницы между модификациями внутри одного типа.
26.	П. Определения	Дополнить определением термина «несоответствие»: «несоответствие» - невыполнение установленного требования	Предложение принято.
27.	П. Определения	Оригинальные запасные части могут изготавливаться производителем автомобилей, но большая их часть производится изготовителями деталей на основании соглашений о поставке с производителем автомобилей. Они производятся согласно техническим условиям и производственным стандартам, предоставляемым производителем автомобилей, и во многих случаях они изготавливаются на той же производственной линии, что и компоненты, используемые для сборки автотранспортного средства. На основании выше изложенного предлагается следующая редакция: «оригинальные компоненты» - компоненты, изготовленные в соответствии со спецификациями или производственными стандартами	Предложение фактически учтено в имеющейся редакции определения.

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Беларусь	Позиция Российской Федерации
		изготовителей транспортных средств и поставляемые на их сборочное производство	
28.	II. Определения	Ввести определения следующих терминов, используемых далее по тексту: «полнокомплектное транспортное средство» - изготовленное транспортное средство, предназначенное для эксплуатации в соответствии с его назначением"	Предложение учтено в редакции: "комплектное транспортное средство" - транспортное средство, пригодное для эксплуатации в соответствии с его назначением".
29.	II. Определения	<b>"представитель типа – образец транспортного средства с ожидаемыми наилучшими показателями»;</b>	<b>Предложение не принято.</b> Термин не используется.
30.	II. Определения	"разрешенная максимальная масса» - установленная нормативными правовыми актами каждой страны масса транспортного средства, максимальная для данных рабочих условий",	Предложение принято.
31.	II. Определения	С нашей точки зрения, указание варианта организации производства в определении «режима промышленной сборки» (инвестиционное соглашение, его утверждение) некорректно, предлагается <b>следующая редакция: «режим промышленной сборки» - способ организации производства транспортных средств, компонентов на основе соглашения с изготовителем полнокомплектных транспортных средств или их компонентов".</b>	<b>Предложение не принято.</b> Вариант организации производства является существенным для российского законодательства.
32.	II. Определения	Уточнить (дополнить) определение термина «автопоезд» в следующей редакции: «автопоезд» - комбинация транспортных средств, состоящая из тягача и полуприцепа ( <i>полуприцепов</i> ) или прицепа (прицепов), соединенных тягово-сцепным устройством (устройствами).	Предложение принято частично. Термин «автопоезд» изложен в редакции: «автопоезд» - состав транспортных средств (шасси), состоящий из тягача и полуприцепа или прицепа (прицепов), соединенных тягово-сцепным устройством (устройствами)».

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Беларусь	Позиция Российской Федерации
33.	II. Определения	Уточнить определение термина <b>«база транспортного средства»</b> , так как в приведенной формулировке не будут учтены значения между осями колес для автомобилей и прицепов, имеющими более двух осей.	Предложение принято.
34.	II. Определения	Термин «самоходное шасси» (шасси транспортного средства категории N, оснащенное кабиной и двигателем, которое может быть временно допущено к участию в дорожном движении с ограничениями) исключить по всему тексту ТР, поскольку согласно регламенту на шасси выдается «одобрение типа шасси», т.е. документ на не полнокомплектное ТС, которое выпускается в обращение с определенными ограничениями по тексту регламента.	<b>Предложение не принято.</b> Не все шасси, о которых идет речь в техническом регламенте, являются самоходными.
35.	II. Определения	Определение термина «шасси» (устройство на колесном ходу, не оснащенное и (или) кабиной, и (или) двигателем, и (или) кузовом, не предназначенное для эксплуатации в качестве транспортного средства) уточнить, поскольку шасси рассматривается как неполнокомплектное транспортное средство для дальнейшего оборудования. Предлагается следующая редакция: <b>«шасси» – не предназначенное для эксплуатации транспортное средство, не имеющее кузова или иного исполнения грузочного пространства, выпускаемое в обращение с целью дальнейшего оборудования».</b>	<b>Предложение не принято.</b> При юридической проработке российского технического регламента было согласовано, что шасси не является транспортным средством.
36.	II Определения	Исключить термины: "выпуск в обращение", "выпускаемые в обращение транспортные средства (шасси)", "сертификат соответствия системы	Предложение принято частично. Исключен термин "выпускаемые в обращение транспортные средства (шасси)". Остальные термины целесообразно сохранить.

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Беларусь	Позиция Российской Федерации
		менеджмента качества", "сертификационные испытания"	
37.	III. Правила обращения на рынке или ввода в эксплуатацию	<p>В данной статье изложены правовые отношения, которые не являются объектом регулирования. Предлагается следующая редакция статьи.</p> <p>«1. Транспортные средства выпускаются в обращение на рынке при их соответствии настоящему техническому регламенту Таможенного союза, а также другим техническим регламентам Таможенного союза и (или) техническим регламентам ЕврАзЭС, действие которых на них распространяется и при условии, что они прошли оценку соответствия согласно статье V настоящего технического регламента Таможенного союза, а также согласно другим техническим регламентам Таможенного союза и (или) техническим регламентам ЕврАзЭС, действие которых на них распространяется..</p> <p>2. Транспортные средства, соответствие которых требованиям настоящего технического регламента Таможенного союза не подтверждено, не должны быть маркированы единым знаком обращения продукции на рынке государств-членов Таможенного союза и не допускаются к выпуску в обращение на рынке.</p> <p>3. Транспортные средства, не маркированные единым знаком обращения на рынке государств-членов Таможенного союза, не допускаются к выпуску в обращение на рынке».</p>	Предложение принято частично. Предложенные положения введены в проект технического регламента, но считаем целесообразным также сохранить имеющийся текст.
38.	IV. Требования безопасности	Пункт 14: Применение аппаратуры спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS на специальных ТС, к которым относятся автокраны,	Предложение учтено в редакции: «Конструкция транспортных средств, используемых для перевозки пассажиров и опасных грузов, а также транспортных

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Беларусь	Позиция Российской Федерации
		<p>автомобили, оснащенные подъемниками с рабочими платформами, эвакуаторы и т.п., с нашей точки зрения, необоснованно и приведет к неоправданному удорожанию продукции. Кроме того, целесообразно расширить перечень аппаратуры спутниковой навигации. Предлагается следующая редакция:</p> <p>«14. Конструкция транспортных средств, используемых для перевозки пассажиров и опасных грузов, должна обеспечивать возможность оснащения аппаратурой спутниковой навигации. Оснащение указанной аппаратурой осуществляется в порядке, установленном нормативными правовыми актами Таможенного союза».</p>	<p>средств оперативных служб должна предусматривать возможность установки аппаратуры спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС совместно с GPS и ее функционирование. Оснащение указанной аппаратурой осуществляется в порядке, установленном нормативными правовыми актами Таможенного союза».</p>
39.	IV. Требования безопасности	<p>Пункт 15: Учитывая, что изготовитель должен обеспечить возможность оснащения транспортных средств техническими средствами контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха, а сами системы должны, при необходимости, устанавливаться организациями, эксплуатирующими транспортное средство, предлагается следующая редакция:</p> <p>15. Конструкция транспортных средств категории М<sub>2</sub> класса В, категории М<sub>3</sub> классов II и III, осуществляющие коммерческие перевозки пассажиров, категорий N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub>, осуществляющих коммерческие перевозки грузов, должна обеспечивать возможность оснащения техническими средствами контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха. Транспортные средства, находящиеся в эксплуатации, оснащаются указанными техническими средствами в порядке, установленном нормативными правовыми</p>	<p>Предложение принято в редакции в соответствии с замечаниями Минэкономразвития России: «Конструкция выпускаемых в обращение транспортных средств категорий М<sub>2</sub> и М<sub>3</sub>, осуществляющих коммерческие перевозки пассажиров, категорий N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub>, осуществляющих коммерческие перевозки грузов, должна обеспечивать возможность оснащения техническими средствами контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха (тахографами). Оснащение указанной аппаратурой транспортных средств, выпускаемых в обращение и находящихся в эксплуатации, осуществляется в порядке, установленном нормативными правовыми актами государств-членов Таможенного союза. Требования настоящего пункта не применяются в отношении транспортных средств, указанных в статье 2 Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих</p>

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Беларусь	Позиция Российской Федерации
		актами государств Таможенного союза.	международные автомобильные перевозки (ЕСТР)».
40.	V. Оценка соответствия	Пункт 28. перечисление 1) – требует обсуждения: кто будет выдавать данный идентифицирующий документ и исключить слово «самоходное». Уточнить редакцию, так как речь идет о документе, имеющим различное название (ПШТС, Техпаспорт и т.д.) в государствах Таможенного союза.	Предложение учтено. Ссылка на документ, идентифицирующий транспортное средство, исключена.
41.	V. Оценка соответствия	28. перечисление 2) последний абзац исключить. («Особенности оценки соответствия типов транспортных средств (шасси), поставляемых по государственному оборонному заказу, устанавливаются нормативными правовыми актами государств Единого экономического пространства»).	Предложение учтено в редакции: «Особенности оценки соответствия типов транспортных средств (шасси), поставляемых по государственному оборонному заказу, устанавливаются государственным заказчиком».
42.	V. Оценка соответствия	Пункт 32 уточнить, поскольку его выполнение для иностранных изготовителей невозможно без инспекции предприятия за рубежом. Причем, указанные требования идентичны как для получения одобрения на серию, так и на единичные образцы, партии.	Предложение учтено в редакции: «Обязательными условиями для оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) являются проверяемые по результатам анализа состояния производства...».
43.	V. Оценка соответствия	Пункт 32, абзац 3: уточнить, что имеется в виду под понятием «серийно»; абзац 4: уточнить, что имеется в виду под понятием «базы данных».	Предложение учтено, формулировки изменены с исключением слов «серийно» и «базы данных».
44.	V. Оценка соответствия	Пункт 36 изложить в общепринятом понятии: 36. В случае признания органом по сертификации недостаточности представленных в соответствии с подпунктом 2 пункта 33 настоящего технического регламента документов, подтверждающих соответствие типа транспортного средства в целом либо его отдельных модификаций требованиям,	Предложение фактически учтено в существующей редакции.

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Беларусь	Позиция Российской Федерации
		предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту, заявитель представляет в аккредитованную испытательную лабораторию объекты испытаний и технические описания по отдельным свойствам транспортного средства (шасси).	
45.	V. Оценка соответствия	Пункт 37 уточнить в следующей редакции: <b>«37. Аккредитованная испытательная лаборатория на основании решения органа по сертификации (или по заявке изготовителя) проводит экспертизу представленных заявителем технических описаний»</b>	<b>Предложение не принято.</b> Аккредитованная испытательная лаборатория может провести экспертизу представленных заявителем технических описаний по его заявке, но при оценке соответствия такая экспертиза проводится на основании решения органа по сертификации.
46.	V. Оценка соответствия	Пункт 38, 7-й абзац: Уточнить редакцию для однозначности толкования данного пункта и в связи с тем, что условия производства проверяются органом, выдавшим сертификат системы менеджмента качества: «При наличии у изготовителя сертификата соответствия на систему менеджмента качества проверка условий производства не проводится».	Предложение принято в редакции: «При наличии у изготовителя сертификата соответствия системы менеджмента качества, выданного органом по сертификации, включенным в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза, проверка условий производства не проводится».
47.	V. Оценка соответствия	Пункт 40 (декларирование соответствия при первом одобрении типа и по схеме малых партий). 2-й абзац: Исходя из международных требований (в соответствии с Директивой ЕС 2007/46 (статья 41) и Директивой ЕС 371/2010 (приложение III), производитель может проводить испытания по 17-ти Директивам ЕС). <b>В целях сокращения затрат изготовителей, предлагается следующая редакция: «В отношении транспортных средств категорий М2 и М3 (кроме испытаний (измерений) по массам и габаритам, установке регистрационного номера, маркировке, системы</b>	Предложение учтено частично. По массам и габаритам, установке регистрационного номера, маркировке изготовитель представляет декларацию о соответствии. К остальным требованиям целесообразно сохранить общий подход, принятый в проекте технического регламента: в отношении транспортных средств категорий М <sub>2</sub> и М <sub>3</sub> разрешается декларирование соответствия на основании доказательств, полученных при участии независимой от изготовителя испытательной лаборатории.

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Беларусь	Позиция Российской Федерации
		защиты от разбрызгивания из-под колес, системы защиты ветрового стекла от обледенения (запотевания), системы очистки и омывания ветрового стекла, внутреннего шума) разрешается проведение испытаний...» (далее - по тексту).	
48.	V. Оценка соответствия	Пункт 40 (декларирование соответствия при первом одобрении типа и по схеме малых партий), 4-й абзац: Уточнить редакцию, исходя из международных требований, в целях сокращения затрат изготовителей и однозначности толкований требований ТР: « <b>Для обеспечения независимости</b> заявитель вправе пригласить для участия в проведении испытаний...» (далее - по тексту).».	Предложение учтено частично. Независимость будет обеспечена, если испытательная лаборатория выпустит свой протокол испытаний. Если изготовитель выпускает собственный протокол испытаний, то присутствие представителя испытательной лаборатории не обеспечивает независимость. В измененной редакции данного пункта разрешается декларирование соответствия на основании доказательств, полученных при участии независимой от изготовителя испытательной лаборатории.
49.	V. Оценка соответствия	Пункт 46. последний абзац: Поскольку появился новый документ - одобрение типа шасси, необходимо дать только определение «шасси», т.к. употребление понятий «шасси» и «самоходное шасси» вводит в заблуждение при получении данного документа.	<b>Предложение не принято.</b> Непонятно, что вызывает затруднения: есть шасси, и среди них есть самоходные шасси.
50.	VI. Маркировка единым знаком обращения продукции на рынке	Пункт 111, Примечание 1: Предлагается следующая редакция: «Знаки «Е» и «е» являются знаками официального утверждения. Вместо многоточия указывается отличительный номер страны, которая предоставила «Сообщение об официальном утверждении типа конструкции» по Правилам ЕЭК ООН или Директивам ЕС. Номер официального утверждения указывается в соответствии с требованиями Правил ЕЭК ООН и Директив ЕС».	Предложение принято.

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Беларусь	Позиция Российской Федерации
51.	VIII. Заключительные положения	Пункт 122: После первого абзаца внести новый абзац: «В случае прекращения полномочий представителя изготовителя в соответствии с пунктом 21 Технического регламента Российской Федерации «О безопасности колесных транспортных средств» правопреемником документов выданных на его имя являются (без переоформления) изготовители транспортных средств Республики Беларусь и Республики Казахстан».	<b>Предложение не принято.</b> Не требуется определять правопреемников единственного представителя. Изготовители могут пользоваться документами, оформленными их представителями. Документы, удостоверяющие соответствие национальным техническим регламентам, сохраняют свою силу (пункт 122 проекта технического регламента).
52.	Приложение 1	Пункт 1.2.1.3. Предлагаем убрать исключение «седельные тягачи», т.к. оно не соответствует тексту Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3).	<b>Предложение не принято.</b> Хотя седельные тягачи с двумя ведущими мостами могут формально удовлетворять критериям для транспортных средств повышенной проходимости, они таковыми не являются. Считаем целесообразным сохранить исключение седельных тягачей.
53.	Приложение 1.	<p>Пункт 1.4: Таблица Уровни выбросов и требования, обеспечивающие выполнение установленных уровней выбросов для различных экологических классов транспортных средств и двигателей внутреннего сгорания:</p> <p>Предлагаем исключить пояснение «с приводом на все колеса, в том числе, с отключаемым приводом одной из осей», т.к. оно не соответствует тексту Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3). Предлагается следующая редакция:</p> <p>экологический класс 4: абзац 3: «M<sub>1</sub>G максимальной массой свыше 3,5 т, M<sub>2</sub>G, M<sub>3</sub>G, N<sub>2</sub>G, N<sub>3</sub>G, с дизелями»;</p> <p>абзац 6: «дизели, предназначенные для установки на транспортные средства категорий M<sub>1</sub>G максимальной массой свыше 3,5 т, M<sub>2</sub>G, M<sub>3</sub>G, N<sub>2</sub>G, N<sub>3</sub>G»</p>	<b>Предложение не принято.</b> Некоторые транспортные средства категории N <sub>3</sub> формально удовлетворяют критериям для транспортных средств повышенной проходимости, хотя таковыми не являются.

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Беларусь	Позиция Российской Федерации
54.	Приложение 1.	<p>Таблица 4. <b>Перечень компонентов необоснованно большой</b>, и требует пересмотра в части рассмотрения только позиций, непосредственно влияющих на безопасность. Предлагается исключить позиции, не относящиеся непосредственно к безопасности транспортных средств (фильтры, воздухоочистители, аккумуляторные батареи, детали топливной аппаратуры двигателей, сцепления и элементов его привода, теплообменники и термостаты, насосы, карданные передачи и шарниры, мосты, элементы подвески, колпаки ступиц и элементы системы зажигания, стартеры, генераторы, коммутационная аппаратура цепей электроснабжения, декоративные элементы экстерьера, детали защитные резиновые, уплотнители деталей двигателя, отопители, домкраты, цепи, ремни, диафрагмы, мембраны, антенны и т.п.)</p>	<p><b>Предложение не принято.</b> Перечисленные компоненты оказывают влияние на безопасность. На рынке присутствуют контрафактные изделия, их безопасность необходимо контролировать.</p>
55.	Приложение 2	<p>Пункт 40 таблицы (Выбросы): Предлагается исключить требования по бортовой диагностике по Правилам ЕЭК ООН № 49-05 для экологического класса 4, т.к. по ТР РФ о безопасности КТС до 31.12.2011 действуют Правила ЕЭК ООН № 49-04. Целесообразно на бортовую диагностику переходить со следующего экологического класса, а не внутри класса.</p> <p>Также в условиях эксплуатации ТС по дорогам стран Таможенного Союза при отсутствии соответствующего топлива применение системы бортовой диагностики может привести к значительному ухудшению нормальной работы транспортного потока, коммерческих перевозок, работы специальных и</p>	<p><b>Предложение не принято.</b> Требования в предложенной редакции включены в соответствии с позицией Минтранса России (протокол совещания в Минпромторге России от 23 июня 2009 г.), они были согласованы с промышленностью при разработке изменений к техническому регламенту о требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ.</p>

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Беларусь	Позиция Российской Федерации
		специализированных транспортных средств.	
56.	Приложение 2	<p>Пункт 42. Внешний шум (примечание 14): Транспортные средства повышенной проходимости категорий N<sub>2</sub>G, N<sub>3</sub>G, M<sub>2</sub>G, M<sub>3</sub>G, как правило, обслуживают стратегически важные сырьедобывающие отрасли и являются специальным подвижным составом: вахтовые автобусы, лесовозы, сортиментовозы, машины для ремонта скважин, бурильные установки, краны, геологоразведочная техника, самосвалы и др. Они эксплуатируются большую часть времени в малонаселенной местности, вне населенных пунктов, на строительных или технологических дорогах или территориях, где работают другие специальные машины, например, буровые, бульдозеры, компрессоры и др. Т.е. акустическая нагрузка для массового населения от такого транспорта является эпизодической (на период проведения специальных работ) и по продолжительности не столь велика, как от обычного развозного городского или междугороднего транспорта.</p> <p>С учетом этого, предлагаем для транспортных средств категорий M<sub>2</sub>G, M<sub>3</sub>G, N<sub>2</sub>G, N<sub>3</sub>G с полным приводом колес установить уровень требований к внешнему шуму по Правилам ЕЭК ООН № 51-01 <i>или</i> ввести в Приложение 3 для таких ТС отдельный раздел с уровнем шума: <b>85 дБА</b> – для ТС с мощностью двигателя свыше 75 кВт и менее 150 кВт; <b>86 дБА</b> – для ТС с мощностью двигателя свыше 150 кВт.</p>	Предложение учтено частично. Примечание 14) изложено в редакции: «Для полноприводных транспортных средств категорий M <sub>2</sub> G, M <sub>3</sub> G, N <sub>2</sub> G и N <sub>3</sub> G при проведении измерений при движении допускается превышение предельных значений на 3 дБ (А).
57.	Приложение 2	Пункт 57 (Прочность верхней части конструкции кузова): С учетом изменений Правил ЕЭК ООН № 66	Предложение принято.

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Беларусь	Позиция Российской Федерации
		предлагаем внести уточнение в пятую графу «Прочность верхней части конструкции кузова М <sub>2</sub> , М <sub>3</sub> (классы II, III и класс В свыше 16 пассажиров)»	
58.	Приложение 2	Примечание 18) исключить, поскольку в соответствии с изменениями к Правилам ЕЭК ООН № 14 и 16 все транспортные средства категории М <sub>2</sub> и М <sub>3</sub> должны быть оборудованы ремнями безопасности.	<b>Предложение не принято.</b> Согласно пункту 8.1.1 Правил ЕЭК ООН № 16, обязательна установка ремней безопасности на транспортные средства категорий М <sub>1</sub> , N, а также М <sub>2</sub> и М <sub>3</sub> классов III и В. Договаривающиеся стороны могут потребовать обязательную установку ремней безопасности на транспортные средства категорий М <sub>2</sub> и М <sub>3</sub> класса II. В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 24.02.2010 г. № 87, в автобусах, используемых для перевозки пассажиров в междугородном сообщении, места для сидений должны быть оборудованы ремнями безопасности.
59.	Приложение 2	Предлагается дифференцировать технические требования, обязательные при оценке соответствия транспортных средств, производимых <i>малыми партиями</i> . С нашей точки зрения, перечень технических требований при оценке соответствия малых партий должен быть сокращен. В таблице требований приложения 2 отметить «*» перечень требований для малых партий или сделать отдельное приложение.	<b>Предложение не принято.</b> Перечень требований должен быть единый для всех видов оценки соответствия. Послаблением является разрешение представлять собственные доказательства изготовителя.
60.	Приложение 3	Пункт 2.4: При проверке уровня внутреннего шума в транспортном средстве, проводимой при контроле за объектами оценки соответствия, допускается превышение допустимых уровней звука, установленных для конкретного типа транспортного средства, не более чем на <u>2</u> дБ А. Транспортное средство находится в	<b>Предложение не принято.</b> При контроле за объектами оценки соответствия проверяются новые транспортные средства, сошедшие с конвейера. Пункт 2.4 приложения № 3 учитывает погрешность измерений, допуская превышение норм на 1 дБ А.

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Беларусь	Позиция Российской Федерации
		эксплуатации и все параметры его не могут находиться в норме, а также Правила ЕЭК ООН № 51 допускают дополнительно неточность прибора 1 дБ А.	
61.	Приложение 3	Пункт 4.3.4 перечисление б) (вступление в силу требований к маневру «рывок руля») записать в следующей редакции: «в отношении всех типов транспортных средств – с 1 января 2014 г.».	В измененной редакции проекта требования к маневру «рывок руля» исключены.
62.	Приложение 3	Пункт 4.4.1, второй абзац изложить в редакции: «Для легковых автомобилей с рабочим объемом двигателя до 1200 см <sup>3</sup> <u>специальных</u> и специализированных транспортных средств нормативные значения V снижаются на 5%».	Предложение принято.
63.	Приложение 3	<p>Пункт 9. (Требования к транспортным средствам категорий N и O в отношении защиты от разбрызгивания из-под колес): Учитывая, что компоненты, устанавливаемые на ТС, должны быть сами сертифицированы, предлагаем для требований к транспортным средствам категорий N<sub>2</sub> с технической допустимой массой от 7,5т, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> и O<sub>4</sub> в отношении защиты от разбрызгивания из-под колес ввести:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- требование о наличии сертификата соответствия требованиям регламента на устройства для уменьшения разбрызгивания;</li> <li>- требования к ТС об установке сертифицированных устройств для уменьшения разбрызгивания (брызгозащитных ковриков),</li> </ul> <p>и пункт 9 изложить в редакции: «Требования к транспортным средствам категорий N и O в отношении</p>	Предложение принято.

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Беларусь	Позиция Российской Федерации
		защиты от разбрызгивания из-под колес».	
64.	Приложение 4	<p>Требования к единичным транспортным средствам. Предлагается дифференцировать требования в отношении автодилеров. Требования не выполнимы для импортируемой техники, тем более ввозимой в единичных экземплярах. Формальное следование настоящим нормам проекта регламента в принципе не позволит ввезти на территорию Таможенного союза даже один образец спецтехники, да и оплата работ лаборатории по проверке на каждом единичном транспортном средстве десятков предписанных параметров, потребует от импортера несоизмеримых затрат в десятки или сотни тысяч рублей. Таким образом, независимым импортерам практически перекрывается возможность ввоза в страны ТС специальной техники, в то время как подобной техникой уже много лет активно и успешно пользуются тысячи предприятий малого и среднего бизнеса. Фактически проект регламента является не техническим документом, но инструментом нетарифного регулирования рынка, защищающий отдельных автопроизводителей и официальных дилеров от конкурентов.</p>	<p>Предложение учтено частично. Исключен ряд положений приложений № 4 и № 6. Вместе с тем, требования технического регламента устанавливаются в соответствии с принципами статьи 3 Федерального Закона «О техническом регулировании» о применении единых правил установления требований к продукции, единстве применения требований технических регламентов независимо от видов и особенностей сделок, единстве применения правил и методов исследований (испытаний) при проведении процедур обязательной оценки соответствия.</p> <p>Технический регламент является, в том числе, инструментом нетарифного регулирования рынка с позиции обеспечения необходимого уровня безопасности присутствующей на рынке продукции. Нет оснований импортировать в страны Таможенного союза специальную технику, безопасность которой не будет подтверждена надлежащим образом.</p>
65.	Приложение 5	<p>Пункт 1.2: с учетом имеющейся практики предлагаем следующую редакцию: «Максимальная ширина транспортного средства категорий МЗ, NЗ, О не должна превышать 2,55 м. Для изотермических кузовов транспортных средств допускается максимальная ширина 2,6 м, а также 2,75 метра для автомобилей КраЗ, MA3-509A, MA3-543, MA3-5316, MA3-6317, MA3-6425,</p>	<p><b>Предложение не принято.</b> Нельзя устанавливать отдельные требования в привязке к конкретным модификациям транспортных средств. Кроме того, ширина 2,75 м не гармонизирована с требованиями Директивы ЕС.</p>

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Беларусь	Позиция Российской Федерации
		МЗКТ-6906 и их модификаций».	
66.	Приложение 5	<p>Пункт 3.1 необходимо уточнить. Если оперировать только термином «технически допустимая максимальная масса», приведенной в проекте ТР, то получается, что все транспортные средства не должны допускаться на дорогу без получения специального разрешения, так как практически все транспортные средства имеют технически допустимую массу выше приведенной в приложении 5. Поэтому в сертификационных документах и в технических параметрах должна указываться «разрешенная» для эксплуатации масса транспортного средства и все характеристики (пассажировместимость и др.) при этой массе. А технически допустимая масса может, при необходимости, указываться на табличке изготовителя. Предлагаем заменить термин «технически допустимая масса» на «разрешенная максимальная масса».</p>	<p><b>Предложение не принято.</b> В указанном пункте речь идет о технически допустимой массе транспортного средства, установленной изготовителем.</p>
67.	Приложение 5	<p>Пункт 2.1 дополнить разрешенными максимальной массой и массами, приходящимися на ось в случае смежных осей прицепов и полуприцепов с количеством осей более трех.</p>	<p><b>Предложение не принято.</b> Требования приложения № 5 изменены в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 15.04.2011 г. № 272 «Об утверждении правил перевозок грузов автомобильным транспортом».</p>
68.	Приложение 6	<p>Изменить порядок изложения требований: Раздел 1 - Требования к оборудованию специализированных и специальных транспортных средств; Раздел 3 - Требования к отдельным типам транспортных средств. То есть, раздел 3 перенести в начало Приложения № 6, а далее по тексту данного Приложения указывать требования к отдельным типам транспортных средств,</p>	<p><b>Предложение не принято.</b> Предлагаемые изменения в порядке изложения требований содержания проекта не улучшают, поскольку в разделе 1 сделаны ссылки на пункты приложения № 3.</p>

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Беларусь	Позиция Российской Федерации
		ссылаясь в них на вышеперечисленные требования к оборудованию.	
69.	Приложение 6	Пункт 1.16.3.11 уточнить в следующей редакции: «Конфигурация подушки и спинки сиденья, а также материал их обивки, должны обеспечивать соответствие <u>Правилам ЕЭК ООН № 21</u> ».	Предложение принято, проверка должна проводиться в соответствии с Правилами ЕЭК ООН № 21.
70.	Приложение 6	Пункт 1.16.4.1: В случае разработки автобуса для перевозки школьников на базе серийно выпускаемых автобусов возникает проблема, связанная с увеличением пассажироместности автобуса из-за уменьшенных размеров пространства для ребенка, что позволяет фактически добавить продольный ряд сидений. В этом случае пассажироместность даже самого маленького автобуса превышает 22 пассажира, что влечет за собой необходимость установки дополнительной дорогостоящей служебной двери, что сделать сложно, а в некоторых случаях невозможно. Предлагается следующая редакция: «Количество выходов и служебных дверей в соответствии с п.7.6 Правил ЕЭК ООН №107 (36, 52) для класса II, III и V».	<b>Предложение не принято.</b> В целях обеспечения безопасности перевозки детей предлагается сохранить существующую редакцию.
71.	Приложение 6	Пункт 1.16.4.5.1: В соответствии с приложением 6 Правил ЕЭК ООН № 107 дополнить: «...а в двухдверных проемах на входе и на выходе высота первой ступеньки не должна превышать 27 см». Только такая высота ступеньки позволяет передвигаться ТС по дорогам общего пользования. В противном случае требуется убирающаяся ступенька, значительно усложняющая конструкцию.	<b>Предложение не принято.</b> В приложении 6 Правил ЕЭК ООН № 107 указанный пункт касается только автобусов классов I и A, в то время как в школьных автобусах могут быть только места для сиденья пассажиров.
72.	Приложение 8	Пункт 9.1 (Требования в отношении выбросов),	<b>Предложение не принято.</b> В проект технического

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Беларусь	Позиция Российской Федерации																					
		<p>Таблица 9.1. Уточнить содержание оксида углерода:</p> <table border="1" data-bbox="504 359 1292 1096"> <thead> <tr> <th data-bbox="504 359 846 507">Категория и комплектация транспортных средств</th> <th data-bbox="846 359 1093 507">Частота вращения коленчатого вала двигателя</th> <th data-bbox="1093 359 1292 507">СО, объемная доля, процентов</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="504 507 846 655">М и N, не оснащенные системами нейтрализации отработавших газов</td> <td data-bbox="846 507 1093 655">минимальная</td> <td data-bbox="1093 507 1292 655">3,5</td> </tr> <tr> <td data-bbox="504 655 846 879">М и N экологического класса 2 и ниже, оснащенные системами нейтрализации отработавших газов</td> <td data-bbox="846 655 1093 879">повышенная</td> <td data-bbox="1093 655 1292 879">2,0</td> </tr> <tr> <td data-bbox="504 879 846 1027">М и N экологического класса 2 и ниже, оснащенные системами нейтрализации отработавших газов</td> <td data-bbox="846 879 1093 1027">минимальная</td> <td data-bbox="1093 879 1292 1027">1,0</td> </tr> <tr> <td data-bbox="504 1027 846 1096">М и N экологического класса 3 и ниже, оснащенные системами нейтрализации отработавших газов</td> <td data-bbox="846 1027 1093 1096">повышенная</td> <td data-bbox="1093 1027 1292 1096">0,6</td> </tr> <tr> <td data-bbox="504 1096 846 1244">М и N экологического класса 3 и ниже, оснащенные системами нейтрализации отработавших газов</td> <td data-bbox="846 1096 1093 1244">минимальная</td> <td data-bbox="1093 1096 1292 1244">0,5</td> </tr> <tr> <td data-bbox="504 1244 846 1393">М и N экологического класса 3 и ниже, оснащенные системами нейтрализации отработавших газов</td> <td data-bbox="846 1244 1093 1393">повышенная</td> <td data-bbox="1093 1244 1292 1393">0,3</td> </tr> </tbody> </table>	Категория и комплектация транспортных средств	Частота вращения коленчатого вала двигателя	СО, объемная доля, процентов	М и N, не оснащенные системами нейтрализации отработавших газов	минимальная	3,5	М и N экологического класса 2 и ниже, оснащенные системами нейтрализации отработавших газов	повышенная	2,0	М и N экологического класса 2 и ниже, оснащенные системами нейтрализации отработавших газов	минимальная	1,0	М и N экологического класса 3 и ниже, оснащенные системами нейтрализации отработавших газов	повышенная	0,6	М и N экологического класса 3 и ниже, оснащенные системами нейтрализации отработавших газов	минимальная	0,5	М и N экологического класса 3 и ниже, оснащенные системами нейтрализации отработавших газов	повышенная	0,3	<p>регламента введены требования Предписаний № 1 (приложение к Венскому Соглашению 1997 г.)</p>
Категория и комплектация транспортных средств	Частота вращения коленчатого вала двигателя	СО, объемная доля, процентов																						
М и N, не оснащенные системами нейтрализации отработавших газов	минимальная	3,5																						
М и N экологического класса 2 и ниже, оснащенные системами нейтрализации отработавших газов	повышенная	2,0																						
М и N экологического класса 2 и ниже, оснащенные системами нейтрализации отработавших газов	минимальная	1,0																						
М и N экологического класса 3 и ниже, оснащенные системами нейтрализации отработавших газов	повышенная	0,6																						
М и N экологического класса 3 и ниже, оснащенные системами нейтрализации отработавших газов	минимальная	0,5																						
М и N экологического класса 3 и ниже, оснащенные системами нейтрализации отработавших газов	повышенная	0,3																						
73.	Приложение 10	Дополнить перечень требований к типам компонентов транспортных средств: «116. Устройства для уменьшения разбрызгивания (брызгозащитные коврики)».	Предложение принято.																					
74.	Приложение 12	К пункту 1.1.1: В тексте самого регламента говорится, что комплектующие, которые поставляются на конвейер, не подлежат оценке соответствия, а с другой стороны в этом пункте требуется перечень	Предложение принято частично. Перечень компонентов, имеющих маркировку, необходимо представлять, поскольку он впоследствии используется при инспекционном контроле. Вместе с тем, указанный																					

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Беларусь	Позиция Российской Федерации
		компонентов), имеющих маркировку (номер официального утверждения). По аналогии с требованием Директивы 2007/46/ЕС предлагаем исключить перечень компонентов, имеющих маркировку, входящих в полученные «Сообщения...», например по Правилам ЕЭК ООН №№ 48, 46 и т.д.	перечень уточнен и ограничен.
75.	Приложение 12.	Пункт 1.1.2, абзац 2: Считаю, что необходимо четко определить, чем подтверждаются требования регламента по пунктам 12-16 и приложению № 7 (декларация или сертификат или идентификация), т.к. согласно имеющейся формулировке (касается слова «может») соответствие данным требованиям можно вообще ничем не подтверждать, в протоколе идентификации (пункт 1.1.2.2 приложения № 12) вышеуказанные требования не проверяются. В пункте 1.1.2 уточнить второй абзац в конкретном понимании декларации о соответствии.	Предложение принято.
76.	Приложение 12	Пункт 1.1.2.4, первый абзац изложить в новой редакции: «В случае шасси – выданные аккредитованной испытательной лабораторией протоколы идентификации и сертификационных испытаний в отношении отдельных требований по перечню приложения № 2 комплектного транспортного средства либо протоколы испытаний незавершенного изготовлением транспортного средства (если его конструкция позволяет провести такие испытания в соответствии с установленными методами) и (или) его компонентов».	Предложение принято.
77.	Приложение 12	В пункте 1.1.2.5 указать, что при наличии сообщений об официальном утверждении типа, документы, указанные в пунктах 1.1.2.2 и 1.1.2.4, можно не предоставлять.	Предложение принято частично. Фразу о безусловном признании сообщений о официальном утверждении типа нет необходимости включать в проект технического

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Беларусь	Позиция Российской Федерации
		Сообщения об официальном утверждении типа конструкции в отношении Правил ЕЭК ООН, выданные в странах-участницах Соглашения 1958 года, признаются в обязательном порядке при выдаче Одобрений типа транспортного средства (шасси).	регламента, т.к. это вытекает из содержания Женевского Соглашения 1958 г.
78.	Приложение 12	Приложение № 12, к пункту 1.1.2, изменить редакцию примечания: «При наличии сообщения, касающегося официального утверждения типа конструкции транспортного средства по Правилам ЕЭК ООН № 16, 24, 28, 43, 46, 48, 49, 55, 53, 74 представление копий сообщений по Правилам ЕЭК ООН в отношении деталей (изделий), подпадающих под действие вышеуказанных Правил и входящих в сообщение на установку на транспортное средство, не обязательно».	Предложение принято в измененной редакции: «При наличии сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства по Правилам ЕЭК ООН представление копий сообщений об официальном утверждении в отношении отдельных типов компонентов, подпадающих под действие этих Правил ЕЭК ООН и указанных в сообщении об официальном утверждении типа транспортного средства, не обязательно».
79.	Приложение 12	Приложение № 12, пункт 1.1.5 исключить (исключить из перечня прилагаемых документов руководство (инструкцию) по эксплуатации транспортного средства, т.к. оно предназначено для эксплуатирующих организаций).	<b>Предложение не принято.</b> Содержание руководства (инструкции) по эксплуатации ТС должно проверяться на предмет содержания обязательных сведений, касающихся функционирования интерфейса (пункт 16 технического регламента), а также данных, необходимых для проведения проверок транспортного средства, предусмотренных приложением № 8 технического регламента.
80.	Приложение 12	пункт 4, подпункт 4.1, позиция б): «санитарно-эпидемиологическое заключение, сертификат пожарной безопасности и другие документы, если необходимость из представления установлена федеральными органами исполнительной власти». Уточнить: что имелось в виду под фразой «федеральные органы исполнительной власти». Может быть это «уполномоченные органы»?	Предложение принято посредством исключения позиции б).

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Беларусь	Позиция Российской Федерации
81.	Перечень стандартов	<p>По проекту Перечня международных, региональных и национальных (государственных) стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (далее – Перечень). На наш взгляд, Перечень нуждается в доработке. Соглашением о единых принципах и правилах технического регулирования в РБ, РК и РФ от 18 ноября 2010 г. предусматривается включение в Перечень международных и региональных стандартов, а в случае их отсутствия (до принятия региональных) – национальных (государственных) стандартов сторон. В представленный перечень включены только национальные стандарты стороны-разработчика (РФ). Предлагаем дополнить проект Перечня государственными стандартами Республики Беларусь, перечень которых был направлен разработчику ранее.</p>	Предложение принято, перечень стандартов дорабатывается.

**Сводка замечаний Республики Казахстан  
(письмо МВД Республики Казахстан от 29.06.2011 г. № 1-6-107/6482)  
по проекту технического регламента Таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан  
и Российской Федерации о безопасности колесных транспортных средств**

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Казахстан	Позиция Российской Федерации
82.	Текст в целом	Заменить термин «Единое экономическое пространство» на «Таможенный союза».	Предложение о замене термина учтено.
83.	Приложение № 5 (требования к единичным ТС), пункт 1.5 (требования к пассажирским ТС категорий М <sub>2</sub> и М <sub>3</sub> )	<p>Ввести новый пункт 1.5.3.7 в редакции: «Отсек двигателя транспортных средств категории М<sub>2</sub> и М<sub>3</sub> должен быть оборудован установкой пожаротушения с дистанционным приводом включения с места водителя. Огнетушащие вещества, поступающие в отсек двигателя при работе установки пожаротушения не должны попадать в обитаемое помещение. Для тушения отсеков бензиновых двигателей должны быть использованы установки пожаротушения, обеспечивающие взрывобезопасность при срабатывании в горючей парогазовой среде (пары бензина с воздухом)».</p> <p>Ввести новый пункт 1.5.3.8 в редакции: «Датчики пожарной сигнализации должны устанавливаться в местах наибольшей опасности возникновения пожара: в моторном отсеке; в местах сосредоточения электрооборудования; в местах установки автономных отопителей».</p> <p>В среднем автотранспортное средство выгорает за 5-7 минут. Наличие ручных порошковых или углекислотных огнетушителей показывает низкую эффективность их применения и зачастую их неисправное состояние. Кроме того, при возникновении</p>	<b>Предложение не принято.</b> Требования касаются единичных транспортных средств. Требования пункта 1.5 взяты из Правил ЕЭК ООН № 107, и они не могут быть жестче, чем установлены указанными Правилами. Предложение может быть принято после внесения соответствующих изменений в Правила ЕЭК ООН № 107.

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Казахстан	Позиция Российской Федерации
		<p>пожара в результате дорожно-транспортного происшествия зачастую водитель автотранспортного средства получает травму и не в состоянии применять ручные средства пожаротушения. Установки пожаротушения обладают высокой эффективностью, позволяющей ликвидировать пожар на начальной стадии возникновения как автоматический, так и при дистанционном запуске.</p>	
84.	<p>Приложение № 6, пункты 1.18 (требования к ТС для перевозки нефтепродуктов), 1.20 (требования к ТС для сжиженных углеводородных газов), 2.5 (требования к ТС для перевозки опасных грузов)</p>	<p>Пункт 1.18.6 изложить в редакции: «Транспортное средство должно быть оснащено модульной установкой пожаротушения двигателя базового автомобиля, оборудованного дистанционным управлением привода пуска. Огнетушащие вещества не должны попадать в кабину водителя при работе модульной установки пожаротушения».</p> <p>Ввести новый пункт 1.20.16 в редакции: «Транспортное средство для перевозки сжиженных углеводородных газов должно быть оснащено модульной установкой пожаротушения двигателя базового автомобиля, оборудованного дистанционным управлением привода пуска. Огнетушащие вещества не должны попадать в кабину водителя при работе модульной установки пожаротушения».</p> <p>Ввести новый пункт 2.5.3 в редакции: «Транспортное средство для опасных грузов должно быть оснащено модульной установкой пожаротушения двигателя базового автомобиля, оборудованного дистанционным управлением привода пуска.»</p>	<p><b>Предложение не принято.</b> Предложение может быть принято после проведения обсуждений с промышленностью и подготовки соответствующего технико-экономического обоснования.</p>
85.	II.	Внести уточнение в определение «единичное	<p><b>Предложение не принято.</b> Определение не касается</p>

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Казахстан	Позиция Российской Федерации
	Определения	<p>транспортное средство»: «...изготовленное вне серийного производства в индивидуальном порядке из сборочного комплекта <i>в объеме малой партии</i>...».</p> <p>Уточнение количества необходимо для одобрения и выпуска в обращение единичных транспортных средств, произведенных до начала серийного производства, без проведения процедуры одобрения типа. На практике, до начала серийного производства, производится ряд автомобилей в целях прохождения одобрения подготовки производства, как со стороны поставщика, так и со стороны органов по сертификации.</p>	<p>транспортных средств, изготовленных в условиях промышленного производства. Опытные промышленные образцы могут использоваться для проведения оценки соответствия в форме одобрения типа, оценка соответствия по процедуре единичных транспортных средств для них не требуется.</p>
86.	III. Правила обращения на рынке или ввода в эксплуатацию	Предлагаем исключить из ТР пункт 9. Считаем, что данный пункт является излишним, так как приобретение транспортным средством статуса товара таможенного союза регламентируется Таможенным Кодексом и находится под юрисдикцией таможенных органов.	Предложение принято.
87.	IV. Требования безопасности	Предлагаем исключить из ТР пункт 14 (Применение аппаратуры спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS). Оснащение навигационной аппаратурой не относится к безопасности транспортного средства и является лоббированием интересов определенных компаний по производству навигационных систем данного типа.	<b>Предложение не принято.</b> В проекте технического регламента требование касается только обеспечения места под установку аппаратуры спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС совместно с GPS. Введение этого требования создает предпосылки для его дальнейшего развития в плане установки систем оповещения о ДТП, а эти системы имеют прямое отношение к обеспечению безопасности.
88.	IV. Требования безопасности	<b>Предлагаем исключить из ТР пункт 15 (Оснащение тахографами).</b> Предлагаем исключить это требование, т.к. законодательством Республики Казахстан не установлены требования соблюдения водителями режимов движения, труда и отдыха при коммерческих	В проект технического регламента требование к наличию тахографов введено, поскольку оно содержится в национальном законодательстве РФ (постановление Правительства Российской Федерации от 03.08.1996 г. № 922).

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Казахстан	Позиция Российской Федерации
		перевозках грузов.	
89.	IV. Требования безопасности	<p><i>Принципиально важно.</i> В связи с тем, что в странах Единого экономического пространства государственными являются различные языки, и соответственно существуют законодательные национальные требования к применению языков, считаем, что элементы интерфейса, сообщения информационных экранов (дисплеев) аудио-, видео-, игровых и других мультимедийных систем, аббревиатур и т.д., должны быть изложены <i>на государственном и русском языке в виде перевода и (или) разъяснения в руководстве (инструкции) по эксплуатации транспортного средства.</i> Считаем излишним требование к переводу: единиц измерения; названий фирм, фирменных наименований транспортных средств, применяемых на них систем и компонентов транспортных средств.</p>	<p><b>Предложение о функционировании интерфейса на государственном и русском языке не принято.</b> Объемы продаж автомобилей в Казахстане делают это требование экономически не обоснованным. Русский язык является языком межнационального общения в рамках Таможенного союза. Соглашение о единых принципах и правилах технического регулирования в Республике Беларусь, Республике Казахстан и Российской Федерации совершено на русском языке.</p> <p>В остальной части предложение фактически учтено, поскольку в проекте технического регламента не предусмотрен перевод единиц измерения; названий фирм, фирменных наименований транспортных средств, применяемых на них систем и компонентов транспортных средств. Указано только на необходимость соответствующих разъяснений в руководстве по эксплуатации.</p>
90.	V. Оценка соответствия	<p>Пункт 31. Считаем требование к наличию у изготовителя системы организационных и технических мероприятий <i>на этапах проектирования и модернизации</i> необоснованным и ограничивающим, в связи с тем, что изготовитель, например, осуществляющий лицензионное производство, может не проводить проектирование и модернизацию продукции и работать по технической документации предоставленной держателем бренда (разработчиком конструкции).</p>	<p>Предложение принято. Этапы проектирования и модернизации из контекста пункта 31 исключены.</p>
91.	V. Оценка соответствия	<p>Пункт 38, 7-й абзац: Уточнить редакцию для однозначности толкования данного пункта и в связи с</p>	<p>Предложение принято в редакции: «При наличии у изготовителя сертификата соответствия системы</p>

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Казахстан	Позиция Российской Федерации
		тем, что условия производства проверяются органом, выдавшим сертификат системы менеджмента качества: «При наличии у изготовителя сертификата соответствия на систему менеджмента качества проверка условий производства не проводится».	менеджмента качества, выданного органом по сертификации, включенным в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза, проверка условий производства не проводится».
92.	V. Оценка соответствия	<p>Пункт 40, 1-й абзац изложить в редакции: «В отношении отдельных требований, предусмотренных приложением № 2 к настоящему техническому регламенту, а в случае специальных и специализированных транспортных средств – приложением № 6, в качестве доказательственных материалов могут быть представлены <i>декларации о соответствии</i>, результаты испытаний и измерений, самостоятельно проведенных изготовителем в процессе постановки на производство транспортного средства (шасси) <i>или разработчиком конструкции</i>. Допускается не представлять образец транспортного средства для идентификации».</p> <p>Таким образом, достигается снижение затрат изготовителя за счет предоставления возможности использования подтверждающих документов, полученных от разработчика конструкции.</p>	<p>Предложение принято в редакции: «В отношении отдельных требований, предусмотренных приложением № 2 к настоящему техническому регламенту, а в случае специальных и специализированных транспортных средств – также предусмотренных приложением № 6, в качестве доказательственных материалов могут быть представлены декларации изготовителя, основанные на результатах испытаний и измерений, самостоятельно проведенных изготовителем или разработчиком конструкции в процессе постановки на производство транспортного средства (шасси). Допускается не представлять образец транспортного средства для идентификации».</p>
93.	V. Оценка соответствия	<p>Пункт 41: Исключить абзацы:</p> <p>«В подобном случае срок действия первичного одобрения типа транспортного средства, оформленного для транспортных средств, изготавливаемых в режиме промышленной сборки, составляет 1 год».</p> <p>«В течение одного года после оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси)</p>	<p><b>Предложение не принято.</b> Оценка соответствия в форме одобрения типа предусматривает испытания образца, изготовленного на производстве, а также подтверждение наличия методов производства и контроля, позволяющих обеспечить соответствие выпускаемой продукции требованиям настоящего технического регламента (проверку соответствия производства). При оценке соответствия типов</p>

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Казахстан	Позиция Российской Федерации
		<p>вместо указанных в абзаце первом настоящего пункта доказательственных материалов должны быть представлены доказательственные материалы, подтверждающие соответствие транспортных средств, изготавливаемых в режиме промышленной сборки, требованиям настоящего технического регламента».</p> <p>При промышленной сборке в конструкцию автомобиля не вносятся изменения, следовательно доказательные материалы, выданные разработчику конструкции или полученные в условиях другого аналогичного производства, в равной степени и в течение всего срока их действия обеспечивают конструкционную безопасность и у конечного изготовителя. Таким образом, введение искусственного ограничения срока действия таких доказательных материалов направлено не на обеспечение безопасности, а исключительно в целях лоббирования финансовых интересов испытательных центров.</p>	<p>транспортных средств, изготавливаемых в режиме промышленной сборки, в качестве доказательственных материалов разрешается использовать результаты оценки соответствия аналогичных транспортных средств, изготовленных в условиях другого производства. Проект технического регламента предусматривает, что в этом случае выдается одобрение типа транспортного средства на один год, в течение которого необходимо получить результаты испытаний образца, изготовленного в условиях нового производства. Это может быть сделано посредством испытаний такого образца либо посредством распространения результатов испытаний образца, изготовленного в условиях другого производства, на новое производство.</p>
94.	V. Оценка соответствия	<p>Пункт 47 изложить в редакции: «Одобрение типа транспортного средства и одобрение типа шасси могут быть оформлены на срок, не превышающий 3 лет. Однако, сроки действия одобрения типа транспортного средства, одобрения типа шасси, в том числе, оформленных на малую партию транспортных средств (шасси), а также сертификата соответствия требованиям настоящего технического регламента в отношении выбросов вредных (загрязняющих) веществ ограничиваются датой окончания действия требований соответствующего экологического класса. <i>Указанное положение не накладывает ограничений на</i></p>	<p>Предложение фактически учтено в примечании к пункту 47 в редакции: «В целях проведения оценки соответствия транспортных средств, выпускаемых в обращение и изготавливаемых с использованием выпущенных в обращение базовых транспортных средств или шасси, производимых другими изготовителями, сертификаты соответствия требованиям настоящего технического регламента в отношении выбросов, выданные на базовые транспортные средства или шасси разрешается применять в течение одного года после окончания их срока действия».</p>

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Казахстан	Позиция Российской Федерации
		<p><i>возможность оформления одобрения типа транспортного средства в отношении автомобильной техники, изготавливаемой с использованием выпущенной в обращение базовой автомобильной техники, в течение срока действия полученного одобрения типа, но не более, чем в течение 1 года, после введения нового экологического класса. Сертификаты соответствия отдельным требованиям, указанным в перечне, предусмотренном приложением № 2, а в случае специальных и специализированных транспортных средств – в отношении применяемых с учетом назначения таких транспортных средств требований, предусмотренных приложением № 6, могут быть оформлены на срок, не превышающий 4 лет».</i></p> <p><i>Принципиально важно.</i> Необходим переходный период для производителей в целях выполнения финансовых обязательств по действующим контрактам и спланированной работы с партнерами по производству транспортных средств.</p>	
95.	V. Оценка соответствия	<p>Пункт 53: Установить периодичность проведения планового контроля в отношении каждого типа транспортного средства устанавливается не чаще 1 раза в 3 года. Предприятия имеют систему менеджмента качества сроком на 3 года, периодические испытания в нормативной документации по конкретным моделям проводятся не реже 1 раза в 3 года по каждому типу транспортного средства.</p>	<p><b>Предложение не принято.</b> В соответствии с Женевским соглашением, периодичность проверок установлена, как правило, 1 раз в 2 года. В российском техническом регламенте о безопасности колесных транспортных средств установлена периодичность проверки 1 раз в 2 года.</p>
96.	IV. Требования безопасности	<p>Пункт 23, абзац 2, первое предложение изложить в редакции: «К находящимся в эксплуатации транспортным средствам не применяются требования</p>	<p><b>Предложение не принято.</b> Положения технического регламента не могут охватывать транспортные средства, которые уже находились в эксплуатации до его</p>

№ п.п.	Структурный элемент технического регламента	Позиция Республики Казахстан	Позиция Российской Федерации
		настоящего технического регламента к наличию подлежащих проверке элементов конструкции, которые не были предусмотрены на транспортном средстве на момент его выпуска в обращение, <i>которые не влияют на безопасность</i> ».	вступления в силу. Поэтому неправомерно проверять на таких транспортных средствах наличие элементов конструкции, установку которых требует технический регламент, независимо от того, влияют они на безопасность или нет.
97.	II. Определения	Дополнить терминами «государственный технический осмотр», «идентификационный номер транспортного средства (VIN)», «идентификационный код мирового производителя (WMI)» так как данные понятия приводятся по тексту технического регламента.	Предложение принято частично. Введено определение термина «технический осмотр». Понятия «идентификационный номер» и «международный идентификационный код изготовителя» описываются в приложении № 7 проекта технического регламента, поэтому расшифровка этих терминов в разделе II проекта не требуется.