

РАЗНОГЛАСИЯ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ, РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН, РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
по проекту технического регламента Таможенного союза
«Безопасность автомобильных дорог»

№№ статьи, пункта	Предложения Республики Беларусь	Предложения Республики Казахстан	Предложения Российской Федерации	Согласованные предложения Сторон
Ст. 2	Принять определение данного термина в редакции Российской Федерации.	Определение термина «остаточный риск» изложить в редакции «потенциальный риск, остающийся после реализации проекта строительства, реконструкции, капитального ремонта автомобильной дороги или эксплуатационного воздействия на нее».	Дать следующее определение термину «остаточный риск» — риск, остающийся после принятых защитных мер.	Принято предложение Российской Федерации.
Ст. 3, П. 13.2. г)	Принять определение данного термина в редакции Российской Федерации.	Во втором абзаце того же п. 13.2г вместо слов «, указанных в пункте 13.2 а) для дорожных покрытий» вставить слова «в виде просадок и блюдцеобразных понижений». Деформации и повреждения дорожных покрытий и обочин, несмотря на схожесть названия, имеют разные причины их возникновения, и такая ссылка в тексте регламента неуместна.	Отклонить. Несмотря на возможные разные причины образования деформаций, виды возможных деформаций аналогичны и для проезжей части и для обочин.	Принято предложение Российской Федерации.
Ст. 3, П. 6		Отклонить.	В пункте 6 в качестве идентифицирующего признака автодорог	Предложение Российской Федерации отклонено по причине невозможности

№№ статьи, пункта	Предложения Республики Беларусь	Предложения Республики Казахстан	Предложения Российской Федерации	Согласованные предложения Сторон
			необходимо добавить «максимальную осевую массу транспортных средств».	данной идентификации.
Ст. 2	В определении «дорожное сооружение» - искусственные сооружения (мост, путепровод, эстакада, тоннель, водопропускная труба и др.) для пропуска автомобильной дороги через естественное или искусственное препятствие, а также сооружения для организации дорожного движения и обустройства дороги.	Отклонить. Пропуск осуществляется транспортных средств, а не автомобильной дороги.	Предложение отклонить. Аналогично ответу Республики Казахстан.	Предложение Республики Беларусь отклонено.
Ст. 2	В определении «класс автомобильной дороги» – характеристика автомобильной дороги по функциональному назначению, условиям доступа на нее и обеспечиваемому уровню обслуживания	Отклонить. Уровень обслуживания может быть любой на разных классах автомобильной дороги.	Предложение отклонить. Аналогично ответу Республики Казахстан.	Предложение Республики Беларусь отклонено.
Ст. 2	Исправить определение «эксплуатация автомобильной дороги» – использование автомобильной дороги по назначению с выполнением в течение срока ее службы	Принято.	Принято.	Предложение Республики Беларусь принято.

№№ статьи, пункта	Предложения Республики Беларусь	Предложения Республики Казахстан	Предложения Российской Федерации	Согласованные предложения Сторон
	комплекса мероприятий по обеспечению нормативных транспортно-эксплуатационных характеристик			
Ст. 3, П. 13.2 б)	Первое предложение изложить в редакции: «Сцепные качества дорожного покрытия должны обеспечивать безопасные условия движения транспортных средств с установленной для данного класса и категории автомобильной дороги скоростью» и далее по тексту	Предложение отклонить. Аналогично ответу Российской Федерации.	Отклонено. Требование к необходимости постоянного обеспечения сцепных качеств для безопасного движения не выполнимо.	Предложение Республики Беларусь отклонено.
Ст. 3, П. 13.5 д)	Дополнить предложением: «Обслуживание, ремонт и восстановление систем сигнализации обеспечивают службы эксплуатации железных дорог»	Предложение отклонить. Аналогично ответу Российской Федерации.	Отклонено. Не является объектом регулирования данного ТР.	Предложение Республики Беларусь отклонено.

