

СВОДКА
комментариев и предложений,
поступивших по итогам общественного обсуждения
проекта решения органа Евразийского экономического союза

Наименование проекта решения Совета Евразийской экономической комиссии «О внесении изменения в технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011)».

№ п/п	Комментарии и предложения, поступившие в рамках общественного обсуждения проекта решения	Позиция департамента Евразийской экономической комиссии, ответственного за подготовку проекта решения
	В рамках общественного обсуждения проекта решения Совета Евразийской экономической комиссии «О внесении изменения в технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011)» (далее соответственно – проект решения Совета, ТР ТС 018/2011) в Комиссию поступили следующие замечания и предложения:	
1.	<u>Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан (письмо от 16 апреля 2019 г. № 03-26/2100).</u> Проектом предусматривается введение понятия (классификации) экологический класс 6, при этом обоснованием внесения изменений в ТР ТС 018/2011 является решение проблемы, заключающейся в оформлении международными перевозчиками документов об оценке соответствия (одобрений типа транспортных средств (далее – ОТТС) на транспортные средства экологического класса 6 в связи с отсутствием соответствующих требований в ТР ТС 018/2011. Международные перевозчики государств-членов Евразийского экономического союза (далее – Союз), ввиду невозможности указания экологического класса 6 в ОТТС на транспортное средство, не могут использовать разрешения Европейской конференции министров транспорта, выданных для осуществления грузовых перевозок на территории Европейского союза. Вместе с тем отмечаем, что технический регламент - это документ, устанавливающий	Принято к сведению. Проект решения Совета не устанавливает сроки завершения действия экологического класса 5, предусмотренного техническим регламентом ТР ТС 018/2011, и сроков начала применения более высоких экологических требований, а также обязательности их применения. Проект решения Совета ориентирован в том числе на предоставление возможности заявителю проводить сертификацию транспортных средств не только по экологическим требованиям, соответствующих экологическому классу 5, а также более высоким требованиям. Проектом решения Совета предусматривается скорейшее введение понятия экологического класса 6, т.к. сроки принятия и вступление в силу изменений №3 не определены.

обязательные для применения и исполнения на требования к объектам технического регулирования. Вопрос введения требований к экологическому классу 6 в настоящее время включен в проект изменений № 3 в ТР ТС 018/2011. Вопрос невозможности оформления ОТТС на транспортные средства экологического класса 6 является вопросом технического характера и не требует внесения изменений в ТР ТС 018/2011. Оформление ОТТС осуществляется на соответствующих бланках строгой отчетности, заполнение которых регламентировано Правилами заполнения бланков ОТТС, одобрения типа шасси, уведомления об отмене документа, удостоверяющего соответствие техническому регламенту, свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства и свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности, утвержденными Решением Коллегии Комиссии от 9 декабря 2014 года № 232 (далее – Правила № 232). В соответствии с подпунктом ж) пункта 11 Правил № 232 в строке ОТТС «ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ КЛАСС» – должен указываться экологический класс транспортного средства в соответствии с классификацией, предусмотренной пунктом 1.4 приложения № 1 к ТР ТС 018/2011. В этой связи, данный вопрос целесообразно решать путем внесения соответствующего изменения в пункт 11 Правил. Предлагаем подпункт ж) пункта 11 Правил изложить в следующей редакции: «ж) в строке «ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ КЛАСС» - экологический класс транспортного средства в соответствии с классификацией, предусмотренной пунктом 1.4 приложения № 1 к техническому регламенту (в случае если в отношении транспортных средств техническим регламентом не установлены требования к выбросам, ставится прочерк), при этом не запрещается указывать более высокий экологический класс при наличии соответствующих доказательственных материалов;». Дополнительно сообщаем, что разработка и внесение изменений в технические регламенты Союза осуществляется в	Отсутствие в ТР ТС 018/2011 понятия экологического класса 6, делает невозможным оформление одобрений типа с указанием данного класса, даже если конструкция фактически соответствует данным требованиям и имеет соответствующие подтверждающие документы. Предлагаемые изменения в действующие Правила заполнения бланков ОТТС не позволят указывать экологический класс, для которого регламентом не определен нормативный документ, определяющий уровень выбросов, соответствие которому должно быть подтверждено. Работа по внесению изменения в ТР ТС 018/2011, предусматривающего включение в регламент понятия экологический класс 6, проводится в соответствии с Поручением Совета Евразийской экономической комиссии от 22.02.2019 г. № 4, а также в соответствии с решениями, принятыми на совещании высокого уровня по обсуждению неурегулированных вопросов, связанных с реализацией ТР ТС 018/2011, при участии должностных лиц органов исполнительной власти, ответственных за реализацию ТР ТС 018/2011 в государствах – членах Союза (Протокол № НВ-11/рг от 15.02.2019 г.).
--	--

	соответствии с порядком, утвержденным Решением Совета Комиссии от 18 октября 2016 года № 147, согласно которому внесение изменений в технические регламенты Союза осуществляется в соответствии с Планом, утверждаемым Советом Комиссии. В исключительных случаях по решению Совета Комиссии изменения в технический регламент могут быть приняты без проведения процедур публичного обсуждения, в том числе без подготовки заключения об оценке регулирующего воздействия. Вместе с тем отмечаем, что Планом разработки ТР Союза и внесения изменений в ТР Союза не предусмотрено внесение изменений в ТР ТС 018/2011 в части введения понятия (классификации) экологический класс 6, также отсутствует соответствующее Решение Комиссии о внесении изменений в ТР ТС 018/2011 без проведения процедур публичного обсуждения. Кроме того Республика Казахстан письмом (исх. № 26-1 05/01-268-и от 1 марта 2019 года), а также на согласительных совещаниях озвучивала позицию о нецелесообразности и преждевременности внесения изменений в ТР ТС 018/2011 в части введения понятия (классификации) экологический класс 6. В этой связи, просим разъяснить в соответствии с каким пунктом Решения Совета ЕЭК от 18 октября 2016 года № 147 проводится общественное обсуждение проекта изменений в ТР ТС 018/2011.	
2.	<u>Ассоциация Казахстанского АвтоБизнеса (замечание поступило на официальный сайт ЕАЭС от 18 апреля 2019 г. Автор: n.starostenko@akab.kz)</u> Ассоциация Казахстанского АвтоБизнеса от лица отечественных автопроизводителей сообщает, что категорически против введения изменений по экологическому классу 6 в технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) (далее – ТР ТС 018/2011). У отечественных автопроизводителей существуют обоснованные опасения по поводу включения экологического класса 6 в понятийный аппарат. Учитывая, общепринятую юридическую практику, согласно которой наличие какого-либо определения в понятийном аппарате должно коррелироваться с соответствующими требованиями по срокам	Принято к сведению. Проект решения Совета не устанавливает сроки завершения действия экологического класса 5, предусмотренного техническим регламентом ТР ТС 018/2011, и сроков начала применения более высоких экологических требований, а также обязательности их применения. Проект решения Совета ориентирован в том числе на предоставление возможности заявителю проводить сертификацию транспортных средств не только по экологическим требованиям, соответствующих экологическому классу 5, а также более высоким требованиям.

в тексте нормативного документа. Более того, в соответствии с пунктом 1 статьи 51 Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года (далее – Договор о ЕАЭС) техническое регулирование в рамках Союза осуществляется по принципу установления обязательных требований к продукции. При этом, согласно пункту 2 статьи 52 Договора о ЕАЭС технические регламенты Союза имеют прямое действие на всей территории Союза. Доказательством тому является параллельно обсуждаемый проект изменений №3 в ТР ТС 018/2011, в котором установлены обязательные требования по срокам внедрения экологического класса 6. Необходимо отметить, что с 2018 года на территории ЕАЭС действуют требования по экологическому классу 5. Таким образом, фактическая длительность действия экологического класса 4 с учетом переходных положений составила 1,5 года. В то время как в Евросоюзе экологический класс 4 действовал 4 года, а экологический класс 5 действовал 7 лет. Столь скорый переход на экологический класс 5 привел неизбежному росту цен на отечественную коммерческую технику и снижению объемов производства. Удорожание техники в связи с резким переходом на следующий экологический класс в среднем составило 10%, при этом снижение объемов продаж составило 30%. Опыт перехода на экологический класс 5 позволяет сделать вывод - внедрение экологического класса 6 преждевременно и может привести к большим финансовым и кадровым издержкам автопроизводителей, что значительно ухудшит ситуацию на рынке автомобилей. Особо отмечаем, что технический регламент Таможенного союза по требованиям к топливу не предусматривает требования к обращению топлива стандарта евро 6 на рынке. При анализе дефектов двигателей было выявлено, что более 80% всех дефектов возникают по причине использования несоответствующего топлива. При этом, вопрос невозможности оформления ОТТС на транспортные средства экологического класса 6 является вопросом технического характера. Так, на сегодняшний день оформление ОТТС осуществляется на соответствующих бланках строгой отчетности, заполнение которых строго регламентировано Правилами, утвержденными Решением Коллегии ЕЭК от 9 декабря 2014 г. № 232 (далее – Правила): в соответствии с	Отсутствие в ТР ТС 018/2011 понятия экологического класса 6, делает невозможным оформление одобрений типа с указанием данного класса, даже если конструкция фактически соответствует данным требованиям и имеет соответствующие подтверждающие документы. Предлагаемые изменения в действующие Правила заполнения бланков ОТТС не позволят указывать экологический класс, для которого регламентом не определен нормативный документ, определяющий уровень выбросов, соответствие которому должно быть подтверждено. Предлагаемая запись в Приложении № 2 к регламенту, допускающая оформление одобрения типа транспортного средства, с экологическим классом не ниже требуемого техническим регламентом, не может разрешить существующую проблему, т.к. в данном случае будет отсутствовать нормативный документ, определяющий уровень выбросов, соответствие которому должно быть подтверждено для возможности указания экологического класса, отсутствующего в регламенте.
--	--

	перечислением ж) пункта 11 Правил в строке ОТТС «ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ КЛАСС» - должен указываться экологический класс транспортного средства в соответствии с классификацией, предусмотренной пунктом 1.4 приложения № 1 к техническому регламенту. Таким образом, проблему невозможности указания экологического класса 6 в ОТТС на транспортные средства целесообразно решать путем внесения соответствующего изменения в пункт 11 Правил без внесения изменений в технический регламент. В этой связи предлагаем изложить перечисление ж) пункта 11 Правил в следующей редакции: «ж) в строке «ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ КЛАСС» - экологический класс транспортного средства в соответствии с классификацией, предусмотренной пунктом 1.4 приложения № 1 к техническому регламенту (в случае если в отношении транспортных средств техническим регламентом не установлены требования к выбросам, ставится прочерк), при этом не запрещается указывать более высокий экологический класс при наличии соответствующих доказательственных материалов;». Также, при введении требований к экологическому классу необходимо руководствоваться принципом «не ниже». В приложений №2 к ТР ТС 018/2011 в отношении требований к экологическому классу предлагается ввести примечание следующего содержания: «Допускается оформлять одобрение типа транспортного средства, где уровень экологического класса не ниже требуемого настоящим техническим регламентом.». В будущем при введении более высокого экологического класса не возникнет ситуация, которая возникла с экологическим классом 6.	
3.	<u>Замечание поступило на официальный сайт ЕАЭС 29 апреля 2019 г. Автор: k.sarsebayev@gmail.com</u> В случае введения Евро 6 возникнет необходимость оснащать ТС (с дизельным двигателем: тягачи для полуприцепов, автобусы, легковые автомобили, грузовики, некоторые специальные ТС) анализаторами топлива, задача которых ограничивать крутящий момент двигателя. При использовании топлива низкого качества данный прибор автоматически снижает обороты мотора, что может привести к его полной остановке и спровоцировать серьезные	Принято к сведению. Проект решения Совета не устанавливает сроки завершения действия экологического класса 5, предусмотренного техническим регламентом ТР ТС 018/2011, и сроков начала применения более высоких экологических требований, а также обязательности их применения. Проектом решения Совета не ставится своей задачей обновление парка транспортных средств. Проект решения Совета

	ДТП. Ввиду чего, повышается риск причинения вреда здоровью и жизни потребителей; - Поскольку дизельные ТС, как правило, требуют дооснащения дополнительными узлами, это неизменно повышает их стоимость. Если ТС массой не более 1700 кг могут обойтись сравнительно одним только накопительным нейтрализатором оксидов азота, то для более тяжелых ТС требуется сложная система нейтрализации с использованием жидкости «AdBlue». В конечном итоге, платить за такое удорожание будет конечный покупатель; - Введение стандарта Евро 6 не повлияет существенным образом на автопарк Казахстана в целом, поскольку подавляющее большинство простых граждан будут продолжать ездить на своих ТС, которые не отвечают требованиям стандарта Евро 4 и 5 (не говоря про Евро 6). В связи с чем, особого положительного эффекта (в том числе, в плане экологии) не предвидится.	позволит потребителям, имеющим такую необходимость, покупать автомобильную технику с официально подтвержденным соответствием требованиям экологического класса 6, при этом покупатель будет делать осознанный выбор техники более высокого экологического класса по более высокой цене.
4.	<u>Казахская Моторная Компания Astana Motors (замечание поступило на официальный сайт ЕАЭС от 30 апреля 2019 г. Автор: Дархан Айдаулов):</u> Категорически против внесения изменений в ТР ТС 018/2011 в части включения в понятийный аппарат экологического класса 6. У отечественных автопроизводителей и автодилеров существуют обоснованные опасения по поводу включения экологического класса 6 в понятийный аппарат. Учитывая, общепринятую юридическую практику, согласно которой наличие какого-либо определения в понятийном аппарате должно коррелироваться с соответствующими требованиями по срокам в тексте нормативного документа. Более того, в соответствии с пунктом 1 статьи 51 Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года (далее – Договор о ЕАЭС) техническое регулирование в рамках Союза осуществляется по принципу установления обязательных требований к продукции. При этом, согласно пункту 2 статьи 52 Договора о ЕАЭС технические регламенты Союза имеют прямое действие на всей территории Союза. На сегодняшний день, в ЕАЭС отсутствует острая необходимость перехода на экологический класс 6. Более того, данный переход кардинально не повлияет на обновление автопарка, а только ухудшит его	Принято к сведению. Проект решения Совета не устанавливает сроки завершения действия экологического класса 5, предусмотренного техническим регламентом ТР ТС 018/2011, и сроков начала применения более высоких экологических требований, а также обязанности их применения. Проект решения Совета ориентирован в том числе на предоставление возможности заявителю проводить сертификацию транспортных средств не только по экологическим требованиям, соответствующих экологическому классу 5, а также более высоким требованиям. Учитывая изложенное, проект решения Совета не обязывает изготовителей переходить на изготовление транспортных средств экологического класса 6 и, соответственно, обновлять конструкцию транспортных средств. Проектом решения Совета не ставит своей задачей обновление парка транспортных средств. Отсутствие в ТР ТС 018/2011

	положение ввиду удорожания автотехники. Особо отмечаем, что технический регламент Таможенного союза по требованиям к топливу не предусматривает требования к обращению топлива стандарта евро 6 на рынке. При анализе дефектов двигателей было выявлено, что более 80% всех дефектов возникают по причине использования несоответствующего топлива. При этом, вопрос невозможности оформления ОТТС на транспортные средства экологического класса 6 является вопросом технического характера.	понятия экологического класса 6, делает невозможным оформление одобрений типа с указанием данного класса, даже если конструкция фактически соответствует данным требованиям и имеет соответствующие подтверждающие документы.
5.	<u>ТОО «Hyundai Trans Auto» (замечание поступило на официальный сайт ЕАЭС от 30 апреля 2019 г. Автор: Darkhan111@aol.com, k.yerezhpov@hyundai.kz):</u> В случае введения Евро 6 возникнет необходимость оснащать ТС (с дизельным двигателем: тягачи для полуприцепов, автобусы, легковые автомобили, грузовики, некоторые специальные ТС) анализаторами топлива, задача которых ограничивать крутящий момент двигателя. При использовании топлива низкого качества данный прибор автоматически снижает обороты мотора, что может привести к его полной остановке и спровоцировать серьезные ДТП. Ввиду чего, повышается риск причинения вреда здоровью и жизни потребителей. Поскольку дизельные ТС, как правило, требуют дооснащения дополнительными узлами, это неизменно повышает их стоимость. Если ТС массой не более 1700 кг могут обойтись сравнительно одним только накопительным нейтрализатором оксидов азота, то для более тяжелых ТС требуется сложная система нейтрализации с использованием жидкости AdBlue. В конечном итоге, платить за такое удорожание будет конечный покупатель; Опыт перехода на экологический класс 5 позволяет сделать вывод – внедрение экологического класса 6 преждевременно и может привести к большим финансовым и кадровым издержкам автопроизводителей, что значительно ухудшит ситуацию на рынке автомобилей. К тому же, вопрос невозможности оформления ОТТС на транспортные средства экологического класса 6 является вопросом технического характера. Таким образом, ТОО "Hyundai Trans Auto" категорически против включения экологического класса 6 в понятийный аппарат ТР ТС 018/2011	Принято к сведению. Проект решения Совета не устанавливает сроки завершения действия экологического класса 5, предусмотренного техническим регламентом ТР ТС 018/2011, и сроков начала применения более высоких экологических требований, а также обязательности их применения. Проект решения Совета ориентирован в том числе на предоставление возможности заявителю проводить сертификацию транспортных средств не только по экологическим требованиям, соответствующих экологическому классу 5, а также более высоким требованиям. Учитывая изложенное, проект решения Совета не обязывает изготовителей переходить на изготовление транспортных средств экологического класса 6 и, соответственно, обновлять конструкцию транспортных средств. Проект решения Совета позволит потребителям, имеющим такую необходимость, покупать автомобильную технику с официально подтвержденным соответствием требованиям экологического класса 6, при этом покупатель будет делать осознанный выбор техники более высокого экологического класса по более высокой цене. Отсутствие в ТР ТС 018/2011 понятия экологического класса 6, делает невозможным оформление

		одобрений типа с указанием данного класса, даже если конструкция фактически соответствует данным требованиям и имеет соответствующие подтверждающие документы.
6.	<u>Национальной палаты предпринимателей Республики Казахстан «Атамекен» (замечание поступило на официальный сайт ЕАЭС от 30 апреля 2019 г. Автор: a.kaliyev@atameken.kz)</u> В соответствии с проектом Решения ЕЭК предлагается внести изменения в ТР ТС 018/2011 в части включения требований экологического класса 6. Необходимость данного изменения аргументируется тем, что ввиду отсутствия в ТР ТС 018/2011 требований экологического класса 6, перевозчики Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС) испытывают затруднения в использовании разрешений Европейской конференции министров транспорта (далее – ЕКМТ), выданных для осуществления грузовых перевозок на территории Европейского союза (далее – ЕС) транспортным средствам экологического класса 6. Таким образом, как утверждают инициаторы данных поправок, перевозчики ЕАЭС, приобретая транспортные средства экологического класса 6, не имеют возможности использовать разрешения ЕКМТ, поскольку в соответствии с ТР ТС 018/2011 в свидетельстве о регистрации транспортного средства максимально может быть указан экологический класс 5. В связи с этим, по мнению инициаторов поправок, объемы международных перевозок искусственно снижаются. Необходимо отметить, что предложение о включении требований экологического класса 6 в ТР ТС 018/2011 ранее неоднократно поднималось и обсуждалось на различных площадках, однако достаточных и обоснованных аргументов в пользу включения требований экологического класса 6 представлено не было. Кроме того, не представлен расчет экономической целесообразности предлагаемых изменений, количество разрешений ЕКМТ для транспортных средств экологического класса 6 и сведения о странах ЕС, в которых они применяются, и о соотношении количества экологических зон разных экологических классов, а также размеры штрафов за несоблюдение экологических стандартов перевозчиками или упущенных льгот. Не	Принято к сведению. Проект решения Совета не устанавливает сроки завершения действия экологического класса 5, предусмотренного техническим регламентом ТР ТС 018/2011, и сроков начала применения более высоких экологических требований, а также обязательности их применения. Проект решения Совета ориентирован в том числе на предоставление возможности заявителю проводить сертификацию транспортных средств не только по экологическим требованиям, соответствующих экологическому классу 5, а также более высоким требованиям. Проект решения Совета позволит потребителям, имеющим такую необходимость, покупать автомобильную технику с официально подтвержденным соответствием требованиям экологического класса 6, при этом покупатель будет делать осознанный выбор техники более высокого экологического класса по более высокой цене. Предлагаемые изменения в действующие Правила заполнения бланков ОТТС не позволят указывать экологический класс, для которого регламентом не определен нормативный документ, определяющий уровень выбросов, соответствие которому должно быть подтверждено. Следует отметить, что аккредитация органов по сертификации и испытательных лабораторий имеющих право оформления документов об оценке соответствия требованиям технических регламентов, осуществляется в соответствии с

представлены сведения о перевозчиках, их количестве и маршрутах, а также о стране, в которой они зарегистрированы как субъект предпринимательства. Также следует учитывать, что Республикой Казахстан соглашение ЕКМТ не ратифицировано и разрешения ЕКМТ казахстанскими перевозчиками не используются. Таким образом казахстанские перевозчики проблем с экологическим классом 6 в странах ЕС не испытывают. На основании изложенного, а также принимая во внимание, что ТР ТС 018/2011 является документом, применимым исключительно на территории ЕАЭС, считаем использование права ЕАЭС для регулирования вопросов, возникших на территории ЕС, неправомерным и не соответствующим целям и положениям Договора о ЕАЭС и ТР ТС 018/2011. Таким образом, НПП РК «Атамекен» выступает категорически против включения в ТР ТС 018/2011 требований экологического класса 6. Необходимо отметить, что требование экологического стандарта евро 6, вступившее в странах ЕС с 2015 года, относится только к выпускаемым в обращение транспортным средствам. Передвижение иностранных транспортных средств экологических стандартов евро 2, 3, 4 и 5, осуществляющих грузовые перевозки, в странах ЕС не запрещено. Исключение составляют так называемые «экологические зоны», как правило центральные части городов, въезд в которые ограничен для определенных экологических классов транспортных средств. Кроме того, согласно ТР ТС 018/2011 с 1 января 2018 года на территории ЕАЭС действуют требования экологического класса 5. При этом, фактическая длительность требований экологического класса 4, с учетом переходных положений, составила всего 1,5 года. В то время как на территории ЕС требования экологического класса 4 действовали 4 года, а экологического класса 5 действовали 7 лет. Состоявшийся столь скорый переход на экологический класс 5 привел в Казахстане к неизбежному росту цен на отечественную коммерческую технику и значительному снижению объемов производства. По данным автопроизводителей в связи с резким переходом на более высокий экологический класс удорожание коммерческой техники составило в среднем на 10%, при этом снижение объемов продаж составило 30%.	требованиями, установленными техническими регламентами. Отсутствие требований к экологическому классу 6 в ТР ТС 018/2011 не позволяет аккредитованным органам по сертификации и испытательным лабораториям проводить анализ документов, представляемых заявителем, при оценке соответствия транспортного средства экологическим требованиям выше экологического класса 5.
---	---

Переход казахстанских автопроизводителей коммерческой техники на экологический класс 5, учитывая затраты на досрочную оценку соответствия транспортных средств, обошелся в среднем в 2 млрд. тенге. Также следует учесть, что технический регламент Таможенного союза «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту» не предусматривает положений по полному переходу к выпуску на территории Республики Казахстан топлива экологического класса K5 и вовсе не предусматривает требований по переходу к экологическому классу K6. По результатам анализа дефектов двигателей автомобилей экологического класса 4, поставленных потребителям в 2016 году, выявлено, что причиной возникновения более 80% дефектов явилось использование несоответствующего топлива. Таким образом, опыт перехода на экологический класс 5 позволяет сделать вывод – внедрение экологического класса 6 как по легковым, так и по грузовым транспортным средствам преждевременно и может привести к большим финансовым и кадровым издержкам автопроизводителей, что значительно ухудшит ситуацию на рынке автомобилей. Учитывая, что на сегодняшний день на территории Республики Казахстан в обращении находится топливо экологических классов K4 и K5, использование несоответствующего топлива при переходе транспортных средств на экологический класс 6 приведет к преждевременному износу двигателей. Вместе с тем в качестве возможного решения проблемы оформления одобрений типа транспортного средства на транспортные средства экологического класса 6, предлагаем внести соответствующее изменение в перечисление ж) пункта 11 Правил заполнения бланков ОТТС, утвержденных Решением Коллегии ЕЭК от 9 декабря 2014 года № 232, без внесения изменений в технический регламент: «ж) в строке «ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ КЛАСС» – экологический класс транспортного средства в соответствии с классификацией, предусмотренной пунктом 1.4 приложения № 1 к техническому регламенту (в случае если в отношении транспортных средств техническим регламентом не установлены требования к выбросам, ставится прочерк), при этом не

	запрещается указывать более высокий экологический класс при наличии соответствующих доказательственных материалов;»	
--	---	--

Директор Департамента
технического регулирования и аккредитации



Т.Б. Нурашев

«13» 05 20 19 г.