Сводка отзывов по проекту изменений № 3 к техническому регламенту Таможенного союза о безопасности колесных транспортных средств (ТР ТС 018/2011)

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
1.	Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011, пункт 3.2 (пункт 1 проекта изменений в Решение)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Редакционная правка: «количественной **квотой**».	Принято.
2.	Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011, новый пункт 3.2.6 (пункт 2 проекта изменений в Решение)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Редакционная правка: исправить номер пункта на 3.2.5, который в действующем документе отсутствует.	Принято.
3.	Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011, новый пункт 3.2.6 (пункт 2 проекта изменений в Решение)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Дополнить: ««3.2.6. Сертификаты соответствия в отношении устройств и систем вызова экстренных оперативных служб и их установки на транспортные средства, выданные до вступления в силу настоящих изменений к техническому регламенту, сохраняют действие **и являются доказательственными материалами при оценке соответствия транспортных средств** до истечения указанного в них срока.».	Принято. С учетом других поступивших предложений. В редакции в позиции 4 сводки отзывов.
4.	Решение	АО «АВТОВАЗ» (письмо от	Новый пункт 3.2.6 изложить в редакции:	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011, новый пункт 3.2.6 (пункт 2 проекта изменений в Решение)	20.05.2020 № 3D000/27)	«Сертификаты соответствия, в том числе в отношении устройств и систем вызова экстренных оперативных служб и их установки на транспортные средства, выданные до вступления в силу настоящих изменений к техническому регламенту, сохраняют действие до истечения указанного в них срока и могут использоваться в качестве доказательственных материалов в целях проверки выполнения требований настоящего технического регламента, в том числе, для случаев распространения, исправления и продления действия одобрений типа транспортного средства и одобрений типа шасси. При этом, в случае распространения или исправления одобрений типа транспортного средства или одобрения типа шасси в порядке, установленном настоящим техническим регламентом, применяются требования, действовавшие на момент оформления указанных документов.». Необходимо обеспечить плавный переход от сертификатов к сообщениям и допустить возможность принятия и распространения сертификатов, как доказательных материалов: 1) проработать переходный период по всем сертификатам на сообщения; 2) допустить возможность распространения сертификатов до окончания их сроков действия; 3) проработать порядок и процедуру перехода от сертификатов к сообщениям; 4) учесть возможность принятие сертификатов как доказательных материалов в приложении № 12.	В редакции (с учетом уточнения номера пункта): «3.2.5. Сертификаты соответствия отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту, выданные до вступления в силу настоящих изменений к техническому регламенту, сохраняют действие до истечения указанного в них срока и могут использоваться в качестве доказательственных материалов в целях проверки выполнения требований настоящего технического регламента, в том числе, для случаев распространения, исправления и продления действия одобрений типа транспортного средства и одобрений типа шасси. При этом, в случае распространения или исправления одобрений типа транспортного средства или одобрения типа шасси в порядке, установленном настоящим техническим регламентом, применяются требования, действовавшие на момент оформления указанных документов.».
5.	Решение Комиссии Таможенного	Минпром РБ (письмо от 17.01.2020 № 13-15/286) Минпром РБ (письмо от	Новый пункт 3.2.6 изложить в редакции: «Сертификаты соответствия **отдельным требованиям, предусмотренным приложениями**	Принято В редакции в позиции 4 сводки отзывов.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	союза от 09.12.2011, новый пункт 3.2.6 (пункт 2 проекта изменений в Решение)	14.05.2020 № 13-15/631) ОАО «МАЗ (письмо от 13.05.2020 № 176-54/134)	**№ 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту, а также** сертификаты соответствия в отношении устройств и систем вызова экстренных оперативных служб и их установки на транспортные средства, выданные до вступления в силу настоящих изменений к техническому регламенту, сохраняют действие до истечения указанного в них срока.» Изменение формы документа об оценке соответствия (Сертификат соответствия) на другую (Сообщение об официальном утверждении) не влияет на соответствие транспортного средства отдельным требованиям ТР ТС 018/2011, при этом усложняется процедура получения документа (добавляется уполномоченный орган). Введение нового документа (сообщение об официальном утверждении) без переходного периода возможности применения действующих сертификатов соответствия до конца их сроков) приведет к дополнительным затратам на испытания и сертификацию. В решении Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877 отсутствует пункт с порядковым номером 3.2.5 и в проекте изменения Решения пункт 3.2.5 также отсутствует, уточнить нумерацию пунктов.	
6.	Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011, новый пункт 3.2.6 (пункт 2 проекта изменений в	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	1) Необходимо дополнение к данному пункту, так как в случае перехода на «сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту» может отсутствовать возможность использования ранее выданных сертификатов соответствия для целей	Принято. С учетом других поступивших предложений. В редакции в позиции 4 сводки отзывов.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	Решение)		оценки соответствия несмотря на то, что они будут действующими. 2) Возникает риск непринятия сертификатов, так как сертификаты, как документы, подтверждающие соответствие, исключены из приложения № 12. 3) Необходимо обеспечить переходный период от сертификатов к сообщениям и допустить возможность принятия и использования сертификатов, как доказательных материалов по приложению № 12 до конца их срока действия. **Предложение:** Дополнить пунктом 3.2.6 в следующей редакции: «3.2.6. Сертификаты соответствия, в том числе в отношении устройств и систем вызова экстренных оперативных служб и их установки на транспортные средства, выданные до вступления в силу настоящих изменений к техническому регламенту, сохраняют действие до истечения указанного в них срока и могут использоваться в качестве доказательственных материалов в целях проверки выполнения требований настоящего технического регламента, в том числе, для случаев распространения, исправления и продления действия одобрений типа транспортного средства и одобрений типа шасси. При этом, в случае распространения или исправления одобрений типа транспортного средства или одобрения типа шасси в порядке, установленном настоящим техническим регламентом, применяются требования, действовавшие на момент оформления указанных документов.»	
7.	Решение Комиссии Таможенного	Белорусский государственный институт метрологии (письмо от 17.01.2020 № 65-25/1448)	Исключить новый пункт 3.5. (Допускается по решению государства - члена Таможенного союза оформление документов, удостоверяющих	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	союза от 09.12.2011, новый пункт 3.5 (пункт 3 проекта изменений в Решение)	Госстандарт РБ (письмо от 27.03.2020 № 05-15/410) Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	соответствие требованиям Технического регламента, в электронном виде). Установление требований к оформлению указанных документов в электронном виде на территории отдельного государства - члена Евразийского экономического союза в соответствии с национальным законодательством приведет к невозможности подтверждения подлинности такого документа в другом государстве, соответственно создаст необоснованный информационный барьер в деятельности надзорных органов и органов по оценке соответствия. Указанный вопрос должен решаться на основе единых подходов в рамках инфраструктуры общих процессов Интегрированной информационной системы Евразийского экономического союза.	
8.	Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011, новый абзац в пункт 5.4 (пункт 4 проекта изменений в Решение)	Госстандарт РБ (письмо от 27.03.2020 № 05-15/410) Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	Исключить предлагаемые изменения. В соответствии с Договором о ЕАЭС информационное взаимодействие осуществляется посредством Интегрированной информационной системы ЕАЭС на основе общих процессов. Информационное взаимодействие по документам, удостоверяющим соответствие требованиям ТР ТС 018/2011, регламентировано Общим процессом № 35. В части единых реестров документов, удостоверяющих соответствие требованиям ТР ТС 018/2011, разработаны и утверждены соответствующие технологические документы (Решение Коллегии ЕЭК от 26 июля 2016 г. № 88). Применение иной информационной инфраструктуры в виде системы электронного документооборота противоречит уже утвержденной форме	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			информационного взаимодействия. Соответственно информационные вопросы, в том числе комплексной автоматизации деятельности органов по сертификации посредством единой системы, необходимо рассматривать комплексно на соответствующей площадке, в рамках одного «специализированного» акта, т.е. путем внесения изменений в Решение Коллегии ЕЭК от 26 июля 2016 г. № 88.	
9.	Общее замечание	Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	Проект изменения № 3 в ТР ТС 018/2011 представляет собой объемный документ, предполагающий значительные изменения содержания технического регламента, установления в нем новых требований, исключения из него положений, не являющихся предметом технического регламента, для приведения его в соответствие с Договором о ЕАЭС, а также иными международно-правовыми актами, составляющими право Евразийского экономического союза. С учетом вышеизложенного, предлагаем рассмотреть вопрос о пересмотре действующего ТР ТС 018/2011 и изложении его в новой редакции.	Принято к сведению. Требуется принятие соответствующего решения Евразийской экономической комиссией.
10.	Общее замечание	Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	С учетом проекта изменений необходимо привести в соответствие наименования разделов и приложений.	Принято.
11.	Общее замечание	Белорусский государственный институт метрологии (письмо от 17.01.2020 № 65-25/1448) Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	Исключить из проекта изменений № 3 положения, касающиеся оформления документов в электронной форме.	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
12.	Общее замечание	Госстандарт РБ (письмо от 27.03.2020 № 05-15/410)	По положениям проекта изменений № 3 в ТР ТС 018/2011, касающихся оформления документов в электронной форме, а также норм по обеспечению электронного взаимодействия. Учитывая, что планируется разработка комплексной системы электронного документооборота, правила оформления соответствующих документов об оценке соответствия в электронном виде, то включение в текст ТР ТС 018/2011 вопросов автоматизации представляется преждевременным.	Принято.
13.	Общее замечание	Автомобильная ассоциация «БАА» (письмо от 09.01.2020 № 2-20)	Предлагаем, в целом проанализировать ситуацию с практическими результатами действия ТР ТС 018/2011 за последние пять лет в странах ЕАЭС, провести анализ избыточности установленных Регламентом технических барьеров в интересах стран-участников ЕАЭС, пересмотреть формат и структуру Регламента, который должен содержать только технические требования безопасности выпускаемых в обращение транспортных средств.	Принято к сведению. Требуется принятие соответствующего решения Евразийской экономической комиссией.
14.	Общее замечание	Минпром РБ (письмо от 17.01.2020 № 13-15/286) Минпром РБ (письмо от 14.05.2020 № 13-15/631)	Актуальным остается вопрос применения ссылок в проекте изменений на официально не опубликованные Правила ООН (количество их в представленной редакции Проекта изменений еще увеличилось). Понимая стремление к созданию транспортных средств, соответствующих самым современным требованиям по безопасности, считаем необходимым оценивание требований, устанавливаемых в проекте изменений в ТР ТС 018/2011 для определения возможности их выполнения.	Отклонено. Процедура принятия изменений к техническому регламенту настолько затянута, что проекты Правил ООН и поправок к ним успевают вступить в силу. Для определения возможности выполнения Правил ООН применяется задержка сроков их введения в действие, которая регулируется с учетом позиции заинтересованных лиц.
15.	Общее замечание	crafrone@gmail.com (письмо от 25.03.2020) ipeq@mail.ru (письмо от	Требуется в кратчайшие сроки, в течение нескольких месяцев ввести производственный стандарт, обязывающий автопроизводителей устанавливать	Отклонено. Если рассматривать это предложение в контексте изменений к ТР ТС 018/2011, то

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
		30.03.2020)	шторки безопасности и боковые подушек безопасности на все продаваемые в странах Таможенного союза автомобили. Это достоверно ведет к серьезному снижению травматизма и смертности на дорогах. Необходимо это выполнить не в 2022 году, а в течение карантинных мер, чтобы автопроизводители во время простоя конвейера могли адаптироваться к новому стандарту. Ни в коем случае не допустимо внедрение стандарта, позволяющего устанавливать только боковые подушки безопасности без шторок и без других средств защиты головы при боковом ударе (такая мера не имеет статистически значимого снижения травматизма и смертности). Обязательно требуется СОЧЕТАНИЕ защиты головы и туловища.	следует отметить, что имеющие отношения к предложению Правила ООН № 95, касающиеся пассивной безопасности, не устанавливают требования к конструктивному исполнению элементов пассивной безопасности, а устанавливают требования к критериям травмирования человека.
16.	Общее замечание	ОЮЛ «Ассоциация казахстанского автобизнеса» (письмо с адреса n.starostenko@akab.kz от 26.03.2020) НПП РК «Атамекен» (письмо от 06.05.2020 № 16-502) КТРМ РК (письмо от 19.05.2020 № 21-01-21/362)	Исключить положения, касающиеся старинных и спортивных транспортных средств. Требования к таким транспортным средствам должны регулироваться на национальном уровне.	Принято. Указанные требования уже были исключены в редакции проекта изменений к ТР ТС 018/2011, распространенной для публичного обсуждения.
17.	Общее замечание	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	По тексту «Одобрение типа» заменить на «проект Одобрения типа» пока оно не утверждено.	Отклонено. «Одобрение типа» - это форма оценки соответствия, а не документ.
18.	Общее замечание	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Исключить везде по тексту проекта изменений к ТР ТС 018/2011 «Сообщения об официальном утверждении по национальным стандартам».	Отклонено. Оформление сообщений об официальном утверждении типа вводится с целью передачи ответственности органу государственного управления.
19.	Общее замечание	ООО «Тест-Связь» (письмо от	Определить для всего ТР ТС 018/2011	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
		18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	«обычные/нормальные условия эксплуатации» или исключить указанное понятие из ТР ТС 018/2011 в принципе. В ТР ТС 018/2011 в текущей редакции, в частности, например, в Приложении 3 п.1.1 употребляется фразы «обычные условия эксплуатации», при этом в ТР ТС 018/2011 не сформулированы, не определены, не классифицированы условия эксплуатации. В связи с этим считаем необходимым ввести в ТР ТС 018/2011 соответствующий термин и определение, например, в соответствии с ГОСТ 15150-69.	Термин и определение будут добавлены.
20.	Общее замечание	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Предлагается: В техническом регламенте предусмотреть два самостоятельных раздела. 1) «Оценка соответствия» - в отношении оценки соответствия типов выпускаемых в обращение транспортных средств (шасси). Документ об оценке соответствия - Одобрение типа транспортного средства (ОТТС); - в отношении оценки соответствия компонентов транспортных средств Документ об оценке соответствия – Сертификат / Декларация. 2) «Проверка безопасности транспортных средств». Данный раздел будет регулировать вопросы, не связанные с оценкой соответствия, но при этом обеспечивает проведение контроля технического состояния выпускаемых в обращение транспортных средств. В качестве документа, подтверждающего исполнение требований данного раздела, будет Свидетельство о допуске к эксплуатации транспортного средства (СДЭТС). Данный тип	Отклонено. В соответствии с протоколом заседания рабочей группы от 11.11.2021 принято решение об исключении из проекта изменений № 3 положений, касающихся единичных транспортных средств.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			документа не является документом об оценке соответствия. В рамках данного раздела предусмотреть следующие подразделы, регулирующие вопросы проверки безопасности трех категорий транспортных средств: 1. Проверка безопасности транспортного средства перед первичной регистрацией. 2. Проверка безопасности в отношении находящихся в эксплуатации транспортных средств 3. Проверка безопасности в отношении находящихся в эксплуатации транспортных средств в случае внесения изменений в их конструкцию.	
21.	Общее замечание	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	В тексте документа встречается как термин «шасси», так и «шасси транспортного средства» **Предложение:** Применять по тексту однообразное написание.	Принято. В ТР ТС 018/2011 используется термин «шасси», но документ называется «паспорт шасси транспортного средства».
22.	По всему тексту технического регламента (Пункт 1 проекта изменений к техническому регламенту)	Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	- перечисление 5) изложить в следующей редакции: «5) словосочетание «Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза» заменить словосочетанием «Единый реестр органов по оценке соответствия **Евразийского экономического союза**»-, перечисление 6) изложить в следующей редакции: Слова «сертификат СМК» заменить словами «сертификат соответствия системы менеджмента» (согласно Типовым схемам оценки соответствия, утвержденным Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 18.04.2018 № 44 (далее - типовые схемы оценки соответствия)); перечисление 10) изложить в следующей редакции:	Принято частично. Приняты перечисления 5) и 10). Предложения в отношении замены «систем менеджмента качества» на «системы менеджмента» не приняты, так как в ТР ТС 018/2011 речь идет именно о системах менеджмента качества.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			«10) словосочетания «анализ производства», «анализ условий производства», «проверка условий производства» заменить словосочетанием «анализ **состояния** производства».	
23.	По всему тексту технического регламента (Пункт 1 проекта изменений к техническому регламенту)	ПАО КАМАЗ (письмо от 19.05.2020 № 01-11-38)	Перечисление 10) Согласовать терминологию с Решением Совета ЕАЭС от 18.04.2018 № 44 «О типовых схемах оценки соответствия». Исключение термина «анализ состояния производства» противоречит положениям Решения Совета ЕАЭС от 18.04.2018 № 44.	Принято.
24.	По всему тексту технического регламента (Пункт 1 проекта изменений к техническому регламенту)	Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	Пункт 1 проекта изменений дополнить перечислением в редакции: «11) Слово «контроль», словосочетание «периодический контроль» заменить словосочетанием «периодическая оценка», так как проект изменений приводится в соответствие, в том числе, с терминологией, применяемой типовыми схемами оценки соответствия.	Принято.
25.	По всему тексту технического регламента (Пункт 1 проекта изменений к техническому регламенту)	Минпром РБ (письмо от 17.01.2020 № 13-15/286) Минпром РБ (письмо от 14.05.2020 № 13-15/631) det74@mail.ru (письмо от 19.05.2020)	По всему тексту технического регламента и приложений к нему: «10) словосочетания «анализ производства» заменить словосочетанием «анализ **состояния** производства». Дополнить пункт 1 проекта изменений перечислением 11 в следующей редакции: «11) словосочетание «представитель изготовителя» заменить словосочетанием **«уполномоченное изготовителем лицо»».** Понятие «анализ состояния производства» установлено типовыми схемами оценки соответствия, утв. Решением Совета ЕЭК от 18.04.2018 № 44.	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			Понятие «уполномоченное изготовителем лицо» установлено в приложении № 9 к Договору о ЕАЭС.	
26.	По всему тексту технического регламента (Пункт 1 проекта изменений к техническому регламенту)	det74@mail.ru (письмо от 19.05.2020)	словосочетание «сжиженный нефтяной газ (СНГ)» (с учетом его склонений) заменить словосочетанием «сжиженный углеводородный газ (СУГ)». Однако, во всех государствах-членах ЕАЭС принято наименование «сжиженный углеводородный газ (СУГ)» согласно, в частности, ГОСТ 27578-2018 «Газы углеводородные сжиженные для автомобильного транспорта. Технические условия».	Отклонено. В ТР ТС 018/2011 установлены отдельные требования к сжиженному нефтяному газу и к сжиженному природному газу. Оба вида газов являются углеводородными газами.
27.	Предисловие (Пункт 2 проекта изменений к техническому регламенту)	Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	Перечисление 3) изложить в следующей редакции: «3) абзац седьмой изложить в следующей редакции: «требования, предъявляемые при проведении оценки соответствия в форме одобрения типа».	Принято.
28.	Предисловие (Пункт 2 проекта изменений к техническому регламенту)	ПАО КАМАЗ (письмо от 19.05.2020 № 01-11-38)	Оценка соответствия в форме одобрения типа должна быть включена в типовые схемы оценки соответствия, утвержденные Решением Совета ЕАЭС от 18.04.2018 № 44 «О типовых схемах оценки соответствия». Проведение оценки соответствия в форме одобрения типа не отражено в Решении Совета ЕАЭС от 18.04.2018 № 44 «О типовых схемах оценки соответствия».	Принято к сведению. Оценка соответствия в форме одобрения типа – это оценка соответствия в иной форме, предусмотренная приложением № 9 к Договору о ЕАЭС. Она может быть не включена в Решение Совета ЕАЭС от 18.04.2018 № 44.
29.	Предисловие (Пункт 2 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «УАЗ» (письмо от 29.04.2020 № 70/12)	абзац третий изложить в следующей редакции: «Требования настоящего технического регламента основаны на требованиях Правил Организации Объединенных Наций (Правил ООН), …». назвать гармонизацией нельзя, т.к. в Правилах отсутствует такое понятие как Сертификат.	Отклонено. Требования ТР ТС 018/2011 действительно гармонизированы с требованиями Правил ООН, а процедурные вопросы, действительно, не гармонизированы.
30.	Пункт 3 (Пункт 3 проекта изменений к	ОЮЛ «Ассоциация казахстанского автобизнеса» (письмо с адреса	Исключить изменение подпункта 5: после слов «проживающих за рубежом» дополнить словами «, а также членами их семей (родители, дети, супруг	Принято к сведению. Предложение о внесении данных изменений не является инициативой разработчика.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	техническому регламенту)	n.starostenko@akab.kz от 26.03.2020) АО «Азия-Авто» (письмо от 27.03.2020) ОЮЛ «СПАОК «КазАвтоПром» (письмо от 05.04.2020) НПП РК «Атамекен» (письмо от 06.05.2020 № 16-502) КТРМ РК (письмо от 19.05.2020 № 21-01-21/362)	(супруга), состоящий (состоящая) в зарегистрированном браке)». Считаем, что технический регламент является инструментом технического регулирования, направленным на обеспечение безопасности выпускаемых в обращение транспортных средств. Исключение из объектов технического регулирования ТР ТС 018/2011 автомобилей, принадлежащих членам семей участников программ переселения, окажет негативное влияние на безопасность дорожного движения. По нашему мнению, предоставление льгот участникам программ переселения и другим, подобным им, должно осуществляться на уровне государств - членов ЕАЭС индивидуально, например, путем субсидирования процедуры подтверждения соответствия требованиям технического регламента.	Вместе с тем отмечаем, что риск ухудшения ситуации с безопасностью движения, связанный с исключением из объектов технического регулирования ТР ТС 018/2011 автомобилей, принадлежащих членам семей участников программ переселения, мал.
31.	Пункт 3 (Пункт 3 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «УАЗ» (письмо от 29.04.2020 № 70/12)	После подпункта 8 дополнить абзацем в следующей редакции: «Государства-члены Евразийского экономического союза могут устанавливать требования, действующие на национальном уровне, … **к ТС, изготовленным на территории члена ЕАЭС, но не к другим изготовителям членов ЕАЭС являющимися поставщиками продукции в страну члена ЕАЭС**». Без этого уточнения можно рассматривать, как заградительные меры и теряется смысл всего ЕАЭС.	Отклонено. Требования, действующие на национальном уровне, могут устанавливаться к транспортным средствам, указанным в подпунктах 2 и 3 пункта 3, т.е., это – транспортные средства, выведенные из области применения ТР ТС 018/2011, конкретно – старинные и спортивные автомобили. А если требования установлены на национальном уровне, то все поставщики должны их выполнять.
32.	Пункт 3 (Пункт 3 проекта изменений к техническому регламенту)	Минпром РБ (письмо от 17.01.2020 № 13-15/286) Минпром РБ (письмо от 14.05.2020 № 13-15/631)	Дополнить перечислением 9 в следующей редакции: «9) ввозимые на единую таможенную территорию Евразийского экономического союза физическим лицом для собственных нужд (или для личного пользования)».	Отклонено. Физические лица импортируют транспортные средства, которые потенциально являются небезопасными, и выпускать их в обращение без проверки

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			В консультативном заключении Суда ЕЭК сделан вывод о том, что физические лица, ввозящие товары для личного пользования, не являются субъектами подачи заявления на оценку соответствия продукции техническому регламенту Союза.	безопасности и убеждения в том, что они соответствуют минимальным требованиям ТР ТС 018/2011, неправильно. Такие транспортные средства ввозятся не только для личного пользования, но и для перепродажи. Они ничем не отличаются от транспортных средств, импортируемых юридическими лицами, и ездят по тем же дорогам. Это обстоятельство не было учтено Большой коллегией Суда Евразийского экономического союза в своем Консультационном заключении. В целях выполнения указанного Консультативного заключения, проект изменений к ТР ТС 018/2011 предусматривает не оценку соответствия транспортных средств, импортируемых физическими лицами для личного пользования, а проверку их безопасности.
33.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	Перечисление 1). В связи с тем, что проект изменений включает положения, предусмотренные типовыми схемами оценки соответствия, считаем целесообразным абзац первый изложить в следующей редакции: «Для целей настоящего технического регламента используются понятия, установленные Протоколом о техническом регулировании в рамках Евразийского экономического союза (приложение № 9 к Договору о ЕАЭС), типовыми схемами оценки соответствия, утвержденными Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 18.04.2018 № 44 (далее - типовые схемы оценки соответствия), а также	Принято. В части изложения раздела «Подтверждение соответствия» в новой редакции – принято к сведению.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			понятия, которые означают следующее:». **Далее по тексту проекта изменений применять сокращение «типовые схемы оценки соответствия».** Также обращаем внимание, что внесение изменений в технические регламенты Союза (Таможенного союза) в части установления форм, схем и процедур оценки соответствия на основе типовых схем оценки соответствия, предусмотрено Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 18.01.2019 № 1 «О внесении изменения в раздел II Плана разработки технических регламентов Евразийского экономического союза и внесения изменений в технические регламенты Таможенного союза» (в том числе внесение изменений в ТР ТС 018/2011). Справочно: изменения вносятся путем изложения раздела «Подтверждение соответствия» в новой редакции.	
34.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	ГУОБДД МВД России (предложения поступили 06.07.2020)	Определение термина «внесение изменений в конструкцию транспортного средства». «2) в абзаце пятнадцатом (определение термина «внесение изменений в конструкцию транспортного средства» слова «влияющие на безопасность дорожного движения» заменить словами «влияющие на его безопасность, включая перепрограммирование, замену, настройку электронных блоков управления транспортного средства, не предусмотренные изготовителем, и исключая внесение изменений в конструкцию, приводящих к изменению силовой структуры, или замену рамы или несущего кузова (кроме аналогичных рамы или несущего кузова, заменяемых при капитальном ремонте), или типа транспортного	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			средства, или увеличения максимальной мощности силовой установки более чем на 10 процентов, или увеличения рабочего объема двигателя внутреннего сгорания более чем на 10 процентов, или изменения количества или расположения ведущих и управляемых мостов, или увеличения технической допустимой максимальной массы;»	
35.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Определение термина «внесение изменений в конструкцию транспортного средства». Редакционная правка: «…или изменения количества или расположения ведущих **мостов** и управляемых мостов **или осей**, или увеличения **технически** допустимой максимальной массы;»	Принято.
36.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Необходимо уточнение: изменения конструкции от каких исходных данных будут отталкиваться? **Предложение:** «внесение изменений в конструкцию транспортного средства» дополнить словами: «, включая перепрограммирование, замену, настройку электронных блоков управления транспортного средства, не предусмотренные изготовителем, и исключая внесение изменений в конструкцию, приводящих к изменению силовой структуры, или замену рамы или несущего кузова (кроме аналогичных рамы или несущего кузова, заменяемых при капитальном ремонте), или типа транспортного средства, или увеличения максимальной мощности силовой установки более чем на 10 процентов, или увеличения рабочего объема двигателя внутреннего сгорания более чем на 10 процентов, или изменения количества или расположения ведущих и управляемых мостов, или увеличения технической допустимой максимальной массы, **относительно**	Принято частично. Изменения в конструкции рассматриваются по отношению к транспортному средству, сошедшему с конвейера.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			первоначальных данных зафиксированных в ОТТС, СБКТС или справочных данных, полученных от изготовителя или представителя изготовителя на территории ЕАЭС (при наличии);»;	
37.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	ГУОБДД МВД России (предложения поступили 06.07.2020)	Ввести определение термина «предметы оборудования». В действующей редакции ТР ТС 018/2011 определение «внесение изменений в конструкцию транспортных средств» содержит термин «предметы оборудования», определение которому отсутствует.	Принято. Будет исключено применение термина «предметы оборудования».
38.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	ПАО КАМАЗ (письмо от 19.05.2020 № 01-11-38)	Определение термина «выпуск в обращение» исключается, но далее по тексту сам термин неоднократно упоминается.	Отклонено. Определение термина исключено, поскольку оно есть в приложении № 9 к Договору о ЕАЭС.
39.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	Минский моторный завод (письмо от 26.03.2020 № 02-27/13-884) Минпром РБ (письмо от 17.01.2020 № 13-15/286) Минпром РБ (письмо от 14.05.2020 № 13-15/631) ПАО КАМАЗ (письмо от 19.05.2020 № 01-11-38)	Исключить термины «газодизель» и «двухтопливный двигатель». Предлагаем для однозначного толкования использовать термины в соответствии с Правилами ООН № 49-05 (дополнение 6). Термины «газодизель» и «двухтопливный двигатель» не применять, как отсутствующие в терминологии Женевского Соглашения 1958 г.	Принято частично. Термин «двухтопливный двигатель» заменен на «битопливный двигатель» с заменой определения в пункте 6 ТР ТС 018/2011. Термин «газодизель» сохранен. Несмотря на несогласованность формулировок с формулировками Правил ООН № 49-05, термины используются для квалификации экологических классов в целях обеспечения единообразного понимания. В Правилах ООН № 49-06 термины «двухтопливный двигатель» и «двухтопливный режим» уже не используются.
40.	Пункт 6	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ	Изложить определение в следующей редакции:	Принято частично.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	(Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	(письмо от 01.06.2020)	«двухтопливный двигатель» – двигатель, который может работать как на бензине, так и газообразном топливе; и попадающий под область определения Правил ООН или Приложения 3. Обоснование: Газовые двигатели, сертифицированные по Правилам ООН № 49, имеют в своем составе топливную аппаратуру, которая используется исключительно для запуска и прогрева двигателя; формально они работают на двух топливах - при прогреве на бензине, а в условиях реальной эксплуатации на газу. При этом, по определению Правил ООН № 49 они являются однотопливными.	Термин «двухтопливный двигатель» заменен на «битопливный двигатель» с заменой определения в пункте 6 ТР ТС 018/2011; содержание определения сохранено.
41.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	Минпром РБ (письмо от 14.05.2020 № 13-15/631)	Необходимо дополнительное обсуждение целесообразности исключения определения термина «документ, идентифицирующий транспортное средство (шасси)» с учетом требований национального законодательства государств-членов ЕАЭС в части документов, идентифицирующих транспортные средства.	Принято. Термин сохранен в текущей редакции.
42.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	ОЮЛ «Ассоциация казахстанского автобизнеса» (письмо с адреса n.starostenko@akab.kz от 26.03.2020) НПП РК «Атамекен» (письмо от 06.05.2020 № 16-502) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Определение термина единичное транспортное средство: исправить «…вне серийного производства в индивидуальном порядке из сборочного комплекта или компонентов других **транспортных** средств…»	Принято к сведению. В соответствии с протоколом заседания рабочей группы от 11.11.2021 принято решение об исключении из проекта изменений № 3 положений, касающихся единичных транспортных средств.
43.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому	ОЮЛ «Ассоциация казахстанского автобизнеса» (письмо с адреса n.starostenko@akab.kz от	Определение термина единичное транспортное средство: исключить подпункт б) (находящееся в эксплуатации при проведении технического осмотра, а также государственного контроля (надзора) за	Принято к сведению. В соответствии с протоколом заседания рабочей группы от 11.11.2021 принято решение об исключении из проекта

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	регламенту)	26.03.2020) НПП РК «Атамекен» (письмо от 06.05.2020 № 16-502) КТРМ РК (письмо от 19.05.2020 № 21-01-21/362)	безопасностью дорожного движения) транспортные средства). Не поддерживается включение транспортных средств, находящихся в эксплуатации, к единичным транспортным средствам. Считаем, что транспортные средства, находящиеся в эксплуатации, должны проходить технический осмотр в соответствии с национальным законодательством государств-членов ЕАЭС.	изменений № 3 положений, касающихся единичных транспортных средств.
44.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	Минпром РБ (письмо от 17.01.2020 № 13-15/286) Минпром РБ (письмо от 14.05.2020 № 13-15/631) Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	Определение термина «изготовитель» исключить, так как термин "изготовитель" приведен в пункте 2 приложения № 9 Договора о ЕАЭС.	Принято. «7) абзац тридцать шестой (определение термина «изготовитель» исключить;».
45.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020) НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Определение термина «изготовитель»: Заменить на «производство или производство и **выпуск в обращение** транспортных средств (шасси) **и/или** их компонентов»	Отклонено. Принято в редакции Минпрома РБ (письмо от 17.01.2020 № 13-15/286) и Белорусского государственного института стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171).
46.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «УАЗ» (письмо от 29.04.2020 № 70/12)	Определение термина «изготовитель» изложить в редакции: «"изготовитель" - физическое лицо, зарегистрированное в качестве индивидуального предпринимателя, или юридическое лицо, или **резидент иностранного изготовителя, имеющие службы, которые обеспечивают выпуск продукции, отвечающей требованиям настоящего технического регламента** …»	Отклонено. Принято в редакции Минпрома РБ (письмо от 17.01.2020 № 13-15/286) и Белорусского государственного института стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171).

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
47.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	Орган по сертификации «ПОЛИТЕХ-СЕРТ» (замечания от 14.01.2020)	Определение термина «контрольные испытания...» не соответствует определению по ГОСТ 16504-81 «Система государственных испытаний продукции. Испытания и контроль качества продукции. Основные термины и определения»: контрольные испытания - испытания, проводимые для контроля качества объекта.	Отклонено. Приведенное в проекте изменений № 3 определение не противоречит определению из ГОСТ и, кроме того, ГОСТы не являются обязательными для исполнения.
48.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту	Минпром РБ (письмо от 17.01.2020 № 13-15/286) Минпром РБ (письмо от 14.05.2020 № 13-15/631)	Определение термина "коммерческие перевозки" оставить в исходной редакции.	Принято.
49.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «УАЗ» (письмо от 29.04.2020 № 70/12)	Определение термина изложить в редакции: «"коммерческие перевозки" – перевозки пассажиров или грузов колесными транспортными средствами, связанные с осуществлением предпринимательской деятельности юридическими и физическими лицами, в **том числе и перевозка по маршруту**, …» Считаем, что упущена кат. М2, а они тоже совершают коммерческие перевозки.	Отклонено. В связи с принятием предложения Минпрома РБ.
50.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Изложить определение в следующей редакции: «"коммерческие перевозки" – перевозки пассажиров или грузов колесными транспортными средствами, связанные с осуществлением предпринимательской деятельности юридическими и физическими лицами, за исключением перевозки на транспортных средствах, принадлежащих этим лицам на праве собственности или на ином законном основании, своих пассажиров и/или грузов за собственный счет для производственных или личных нужд» Не все перевозки, являющимися некоммерческими осуществляются для производственных целей.	Отклонено. В связи с принятием предложения Минпрома РБ.
51.	Пункт 6	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ»	Определение термина «коммерческие перевозки»:	Отклонено.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	(Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	(письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Редакционная правка: «…принадлежащих **юридическим и физическим** лицам на праве собственности …».	В связи с принятием предложения Минпрома РБ.
52.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Необходимо объединить два понятия. «маршрутная перевозка» — это частный случай «коммерческой перевозки». **Предложение:** «"коммерческие перевозки" – перевозки пассажиров или грузов колесными транспортными средствами, связанные с осуществлением предпринимательской деятельности юридическими и физическими лицами, **в том числе и перевозка пассажиров и их багажа по регулярному маршруту**, за исключением перевозки на транспортных средствах, принадлежащих этим лицам на праве собственности или на ином законном основании, своих пассажиров и/или грузов за собственный счет для производственных нужд;»;	Отклонено. У терминов «коммерческая перевозка» и «маршрутная перевозка» разное применение в рамках ТР ТС 018/2011. «маршрутная перевозка» определена посредством термина «коммерческая перевозка».
53.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Определение термина «компоненты транспортного средства» Удалить слова «и экипировки водителей». Определение противоречит перечню объектов технического регулирования, в частности «Шлемы защитные для водителей и пассажиров мотоциклов и мопедов».	Принято частично. Дополнено: и экипировки водителей **и пассажиров**».
54.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Необходимо небольшое расширение и уточнение понятия, по опыту сложившейся практики организации контрольных испытаний, чтобы исключить двоякое трактование определения. **Предложение:** «"контрольные испытания" – испытания, измерения, мероприятия, организуемые изготовителем или представителем изготовителя, в целях	Принято. В редакции: «"контрольные испытания" – испытания, **а также** измерения, **иные** мероприятия…»

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			подтверждения стабильности характеристик продукции, в отношении которых была проведена оценка соответствия требованиям настоящего технического регламента;»	
55.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	В определении термина «контрольные испытания» исключить слово «изготовителем». Обоснование: Контрольные испытания могут проводиться, в том числе, например, аккредитованными испытательными лабораториями.	Принято.
56.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «УАЗ» (письмо от 29.04.2020 № 70/12) АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Определение термина «маршрутная перевозка» исключить, поскольку понятие будет внесено в определение термина «коммерческая перевозка».	Отклонено. В тексте ТР ТС 018/2011 термин «маршрутная перевозка» используется независимо, и ему необходимо дать определение.
57.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	ПАО КАМАЗ (письмо от 19.05.2020 № 01-11-38)	Определение термина «масса шасси в снаряженном состоянии» - применить определение из п. 2.2.5.4 Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6) - «Масса снаряженного транспортного средства».	Принято частично. Предлагаемое определение использовать нельзя, поскольку оно касается транспортного средства, а здесь дается определение массы шасси. Определения будут сближены, то есть, если конструкция шасси предусматривает водителя, то его масса будет учитываться.
58.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	**Предложение:** «"масса шасси в снаряженном состоянии" – определенная изготовителем масса шасси в состоянии, когда оно отгружается потребителю. **В случае, если шасси транспортного средства самоходное, э**та масса включает массы охлаждающей жидкости, масел, не менее 90% топлива, 100% других эксплуатационных жидкостей, инструменты, запасное колесо (при наличии). **В случае, если шасси поставляется не в самоходном**	Принято частично. В редакции: «"масса шасси в снаряженном состоянии" – определенная изготовителем масса шасси в состоянии, когда оно отгружается потребителю. **В случае, если шасси транспортного средства самоходное, э**та масса включает массы охлаждающей жидкости, масел, не менее 90% топлива, 100% других эксплуатационных жидкостей,

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			состоянии, то эта масса включает массы охлаждающей жидкости, масел, не менее 90% топлива, 100% других эксплуатационных жидкостей, инструменты, запасное колесо (только то, что входит в комплектацию поставки)»;	инструменты, запасное колесо (при наличии), **водителя (75 кг) (кроме шасси для транспортных средств категории О). В случае, если шасси поставляется не в самоходном состоянии, то эта масса включает массы охлаждающей жидкости, масел, не менее 90% топлива, 100% других эксплуатационных жидкостей, инструменты, запасное колесо (только то, что входит в комплект поставки)**»;
59.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	МВД РБ (письмо от 15.01.2020 № 22/1304)	Определения терминов «одобрение типа транспортного средства», «одобрение типа шасси», «свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства», «свидетельство о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности» после слов «в электронной форме,» дополнить словами: «после введения в эксплуатацию комплексной системы документооборота».	Принято к сведению. Из проекта изменений № 3 к ТР ТС 018/2011 исключено уточнение на вид оформляемого документа (бумажный, электронный).
60.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «УАЗ» (письмо от 29.04.2020 № 70/12)	Определение термина изложить в редакции: «"опрокидывание транспортного средства" - переход веса автомобиля через центр тяжести Изменить на определение «Потеря устойчивости» или изменить на новую формулировку.	Отклонено. Термину «опрокидывание» можно дать много определений. Разработчиками выбрано то, которое приведено в проекте изменений № 3.
61.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Предложенное определение термина "опрокидывание транспортного средства" не дает однозначного понимания события опрокидывания транспортного средства. В нем не учитывается случай статического опрокидывания, а также событие опрокидывания. Кроме того, событие опрокидывания может быть интерпретировано таким образом, что оно возможно только в случае отрыва всех колес от дорожной поверхности, а это не совсем	Принято частично. В редакции: ««Опрокидывание транспортного средства» – потеря устойчивости транспортного средства в поперечной плоскости, связанная с неспособностью сохранять ориентацию вертикальной оси, и отрывом, как минимум, колес одной стороны транспортного средства от дорожной поверхности;»

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			соответствует реальным случаям. **Предложение: изложить в следующей редакции:** ««Опрокидывание транспортного средства» – потеря устойчивого равновесия транспортного средства в поперечной плоскости, связанная с неспособностью сохранять ориентацию продольной и вертикальной осей, и отрывом как минимум колес одной стороны ТС от дорожной поверхности;»	
62.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Определение термина изложить в редакции: «"опрокидывание транспортного средства" – потеря устойчивости транспортного средства в поперечной плоскости, связанная с неспособностью транспортного средства в дальнейшем сохранять заданное направление движения и ориентацию **вертикальной оси**, и отрывом колес **одной стороны** от дорожной поверхности;». Обоснование: При опрокидывании в поперечной плоскости продольная ось не меняет своей ориентации. Отрыв одного из колес не означает потерю устойчивости.	Принято частично. В редакции: ««Опрокидывание транспортного средства» – потеря устойчивости транспортного средства в поперечной плоскости, связанная с неспособностью сохранять ориентацию вертикальной оси, и отрывом, как минимум, колес одной стороны транспортного средства от дорожной поверхности;»
63.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	Минпром РБ (письмо от 14.05.2020 № 13-15/631)	В определении термина «паспорт транспортного средства (паспорт шасси транспортного средства)» предлагаем слова «на каждое» исключить. В соответствии с пунктом 3 Порядка функционирования систем электронных паспортов транспортных средств (электронных паспортов шасси транспортных средств) и электронных паспортов самоходных машин и других видов техники, утв. Решением ЕЭК от 22.09.2015 № 122, электронные паспорта оформляются в системах электронных паспортов транспортные средства, предназначенные для движения по автомобильным	Принято к сведению. По результатам согласительного совещания принято решение не использовать в ТР ТС 018/2011 термин «паспорт транспортного средства», а сохранить существующий текст.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			дорогам общего пользования, подлежащие государственной регистрации.	
64.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	Минпром РБ (письмо от 17.01.2020 № 13-15/286) Минпром РБ (письмо от 14.05.2020 № 13-15/631)	Определение термина «представитель изготовителя». Слова «...и их компонентов...» в двух местах заменить на слова «...и/или их компонентов...».	Принято к сведению. Принято предложение ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020), АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020), Белорусского государственного института стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171).
65.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020) Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	Определение термина «представитель изготовителя» исключить, применять определение в соответствии с приложением № 9 к Договору о ЕАЭС.	Принято. «22) абзац семьдесят шестой (определение термина «представитель изготовителя» исключить».
66.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Определение термина «представитель изготовителя» изложить в редакции: «"представитель изготовителя" - зарегистрированное в установленном законодательством государства-члена Евразийского экономического союза порядке на его территории физическое лицо в качестве индивидуального предпринимателя или юридическое лицо, которое на основании договора (соглашения) с изготовителем, в том числе иностранным изготовителем, осуществляет действия от имени этого изготовителя при оценке соответствия и выпуске в обращение транспортных средств (шасси) и их компонентов на территории Евразийского экономического Союза, а также несет **солидарную с изготовителем** ответственность за обеспечение соответствия транспортных средств	Принято к сведению. В связи с переходом к применению термина «уполномоченное изготовителем лицо».

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			(шасси) и их компонентов требованиям настоящего технического регламента **в пределах, установленных договором с изготовителем, и в соответствии с законодательством**;»;	
67.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «УАЗ» (письмо от 29.04.2020 № 70/12)	Определение термина изложить в редакции: ««протокол экспертизы» - протокол, составленный по результатам анализа технической документации, **предоставленной заявителем**, …» Иначе не понятно от кого представлена документация.	Отклонено. В данном контексте не важно, кто предоставил документацию.
68.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	ГУОБДД МВД России (предложения поступили 06.07.2020)	Определение термина «протокол экспертизы» - дополнить абзацем следующего содержания: «Форма и содержание протокола экспертизы, порядок его выдачи, хранения и аннулирования устанавливаются нормативными правовыми актами государства - члена Евразийского экономического союза.». Данным подпунктом вводится понятие «протокола экспертизы». Вместе с тем, требования к такому протоколу, а также к порядку его заполнения не установлены.	Принято к сведению. Вместо термина «протокол экспертизы» введен термин «экспертное заключение». Предлагаемые требования к экспертному заключению нет необходимости устанавливать.
69.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Изложить определение в следующей редакции: ««протокол экспертизы» - протокол, составленный по результатам анализа технической документации, протоколов ранее проведенных испытаний, включая проведенные самостоятельно изготовителем ТС, иных документов, идентификации, анализа конструкции транспортных средств или их компонентов, в целях подтверждения их соответствия установленным требованиям, без проведения испытаний и измерений, в том числе сертификационных». Уточнения, необходимых для однозначной	Принято к сведению. Вместо термина «протокол экспертизы» введен термин «экспертное заключение». « «экспертное заключение» - документ, составленный по результатам анализа технической документации, протоколов ранее проведенных испытаний, включая проведенные самостоятельно изготовителем ТС, иных документов, идентификации, анализа конструкции транспортных средств или их компонентов, в целях подтверждения их соответствия установленным

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			трактовки условий оформления протокола экспертизы.	требованиям, без проведения испытаний и измерений, в том числе сертификационных;»;
70.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Определение «протокол экспертизы» исключить. Обоснование: Методическим порядком оформления и использования органами по сертификации экспертных заключений по результатам экспертизы технической документации и результатов испытаний, используемых при оценке соответствия колесных транспортных средств, утвержденным Росстандартом 11.10.2018, предусмотрен иной порядок экспертизы технической документации и результатов испытаний.	Принято частично. Следует рассмотреть целесообразность замены названия термина на «экспертное заключение», с учетом всего контекста проекта изменений к ТР ТС 018/2011. Определение действует на уровне ЕАЭС. Принято предложение ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ.
71.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	Новый абзац изложить в следующей редакции: «Сертификат СМ - сертификат соответствия системы менеджмента». Далее предусмотреть по тексту проекта изменений (а также в действующей редакции технического регламента). (Взамен термина «сертификат СМК»).	Отклонено. Поскольку в ТР ТС 018/2011 речь идет только о системе менеджмента качества, сохранена аббревиатура «СМК».
72.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	В определении термина «сертификационные испытания» исключить слово «репрезентативного», как излишнее.	Отклонено. Не любого образца, а только репрезентативного, представляющего весь тип.
73.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «УАЗ» (письмо от 29.04.2020 № 70/12)	Определение термина «сертификационные испытания»: На основании испытаний «Оформление заключения на основе протокола испытаний» или «Протокола сертификационных испытаний»	Отклонено. В контексте определения «заключение» — это не документ, а «умозаключение». По результатам испытаний оформляется протокол испытаний, на основании протокола испытаний выпускаются другие документы.
74.	Пункт 6	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ»	Изложить определение в следующей редакции:	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	(Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	(письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	«"сертификационные испытания" – испытания репрезентативного образца (образцов) **типа** транспортного средства **в отношении свойства** или **типа** компонента транспортного средства, проведенные аккредитованной в установленном порядке испытательной лабораторией, на основании **результатов которых в протоколе** делается заключение о соответствии требованиям настоящего технического регламента типа транспортного средства **в отношении свойства** или типа компонента транспортного средства, объединяющего модификации, включенные в техническое описание, представляемое заявителем при проведении сертификационных испытаний;». Обоснование: С целью приведения в соответствие с п. 26 изменений № 3 к ТР ТС 018/2011. Следует также рассмотреть возможность замены слова «испытания» на сертификационные испытания» по тексту ТР ТС 018/2011.	В редакции: «"сертификационные испытания" – испытания репрезентативного образца (образцов) типа транспортного средства или шасси в отношении свойства или типа компонента транспортного средства, проведенные аккредитованной в установленном порядке испытательной лабораторией, на основании результатов которых в протоколе испытаний делается заключение о соответствии требованиям настоящего технического регламента типа транспортного средства или шасси в отношении свойства или типа компонента транспортного средства, объединяющего модификации, включенные в техническое описание, представляемое заявителем при проведении сертификационных испытаний;».
75.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Термин «"система автоматизированного управления" – Использовать единое определение из концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств Российской Федерации (черновик Постановления Правительства Российской Федерации) и черновика резолюции ECE/TRANS/WP.1/2018/4/Rev.2: **Предложение:** "Автоматизированная система вождения" – комбинация аппаратного и программного обеспечения, которая осуществляет динамическое управление транспортным средством на устойчивой основе (Automated Driving System, ADS).	Отклонено. "Автоматизированная система вождения" – неправильный термин.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
76.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Изменить название термина: «система **автоматического** управления». И применить по всему тексту. Обоснование: Если без участия человека, то называется «автоматическим», либо нужно изменить определение и включить возможность воздействия человеком.	Принято. Будет указано: «"система **автоматического** управления транспортным средством" …». Будет учтено определение из проекта ГОСТ Р по терминологии в отношении автоматизации управления транспортными средствами.
77.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Термин "система вызова экстренных оперативных служб" – объединить текущее и новое определения для возможности применять текущие требования п. 16, п. 17 Приложения № 3 во время переходного периода. **Предложение:** "система вызова экстренных оперативных служб" - система, выполняющая функции устройства вызова экстренных оперативных служб, обеспечивающая передачу сообщения о транспортном средстве при дорожно-транспортном и ином происшествиях в автоматическом режиме, **или устройство вызова экстренных оперативных служб, установленное на транспортном средстве;**	Отклонено Должно быть обеспечено согласование с содержанием приложения № 3 к ТР ТС 018/2011.
78.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Изложить определение в следующей редакции: «"**СВЭС (**система вызова экстренных оперативных служб**)**" – устройство вызова экстренных оперативных служб, установленное на транспортном средстве;». Обоснование: Ввести в текст ТР ТС 018/2011 сокращенную аббревиатуру, гармонизированную с Правилами ООН № 144.	Принято. В редакции: «"Система вызова экстренных оперативных служб " – …» и далее по тексту.
79.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта	ОЮЛ «Ассоциация казахстанского автобизнеса»	Определение термина «система вызова экстренных оперативных служб» - оставить редакцию	Отклонено. Новая редакция определения вводится с

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	изменений к техническому регламенту)	(письмо с адреса n.starostenko@akab.kz от 26.03.2020) КТРМ РК (письмо от 19.05.2020 № 21-01-21/362)	действующего технического регламента.	целью гармонизации с Правилами ООН № 144.
80.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Предложение: Ввести определение «держатель одобрения типа» и «держатель сообщения об официальном утверждении»: "Держатель одобрения типа транспортного средства (шасси транспортного средства)" – лицо (изготовитель или его представитель), которое являлось заявителем при первоначальной оценке соответствия. "Держатель сообщения об официальном утверждении" – лицо (изготовитель или его представитель), которое являлось заявителем при первоначальной оценке соответствия. По всему тексту внести соответствующие правки. Обоснование: Проектом изменений исключаются требования по держателю ОТТС (ОТШ) – первый абзац пункта 59 ТР ТС 018/2011. Необходима гармонизация с пересмотром 3 Соглашения 1958 года. Надо исключить возможность изменения ОТТС (ОТШ) или сообщения любым лицам, кроме держателя ОТТС (ОТШ)	Отклонено. Предложение «Надо исключить возможность изменения ОТТС (ОТШ) или сообщения любым лицам, кроме держателя ОТТС (ОТШ)» противоречит компромиссному предложению о возможности распространения ОТТС (ОТШ) любым уполномоченным изготовителем лицом.
81.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «УАЗ» (письмо от 29.04.2020 № 70/12)	Определение термина «сообщение об официальном утверждении типа»: «"сообщение об официальном утверждении типа" - документ, предусмотренный Соглашением 1958 года, удостоверяющий проведение с положительным	Отклонено. Срок действия документа не указан в определении. Вопрос относится к пункту 42 ТР ТС 018/2011.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			результатом … со сроком действия 4 года? Убрать срок действия, т.к. противоречит Правилам ООН или уточнить в соответствии с переходными положениями Правил ООН.	
82.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	АО «Азия-Авто» (письмо от 27.03.2020) ОЮЛ «СПАОК «КазАвтоПром» (письмо от 05.04.2020) НПП РК «Атамекен» (письмо от 06.05.2020 № 16-502) КТРМ РК (письмо от 19.05.2020 № 21-01-21/362)	Исключить определение термина «сообщение об официальном утверждении типа». Проектом изменений № 3 исключается возможность оформления сертификатов соответствия, выданных органами по сертификации, включенными в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза, которые, согласно действующей редакции технического регламента, могут использоваться в качестве доказательственного материала в целях подтверждения соответствия типа транспортного средства (шасси) требованиям приложений №№ 2, 3 и 6 к ТР ТС 018/2011. Взамен сертификатов соответствия вводятся сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси). Следует иметь ввиду, что оформление сообщений об официальном утверждении типа и проведение соответствующих испытаний осуществляют (согласно Женевскому соглашению 1958 года) органы по сертификации и испытательные лаборатории, аккредитованные в качестве технических служб. Вместе с тем, на сегодняшний день в Республике Казахстан органы по сертификации и испытательные лаборатории, аккредитованные в качестве технических служб, отсутствуют. Кроме всего прочего, в Казахстане нет установленного порядка по аккредитации технических служб и утверждения сообщений об официальном утверждении типа.	Принято частично. Введен дополнительный термин «сообщение об официальном утверждении типа в отношении региональных требований». Оформление сообщений об официальном утверждении типа вводится с целью передачи ответственности органу государственного управления. Порядок подготовки указанных документов будет определяться на национальном уровне. Аккредитованные испытательные лаборатории могут быть назначены в качестве технических служб.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			Таким образом, замена действующего порядка, когда заявитель получает сертификаты соответствия транспортного средства требованиям приложений № 2, 3 и 6, получением сообщений об официальном утверждении типа в порядке, предлагаемом проектом изменений, существенно усложнит процедуру оценки соответствия транспортных средств.	
83.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	ОАО «МЗКТ» (письмо от 15.05.2020 № 25530-7/54)	Считаю, что нецелесообразно введение нового вида документа - сообщение об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к ТР ТС 018/2011, для устранения путаницы с уже имеющимися Сообщениями об официальном утверждении по Женевскому соглашению. Необходимо сохранить выдачу сертификатов соответствия.	Отклонено. Оформление сообщений об официальном утверждении типа вводится с целью передачи ответственности органу государственного управления.
84.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	ПАО КАМАЗ (письмо от 19.05.2020 № 01-11-38)	Определение термина «сообщение об официальном утверждении типа». Ввести в типовые схемы оценки соответствия ЕАЭС, утвержденные Решением Совета ЕАЭС от 18.04.2018 № 44 схему оценки соответствия типа транспортного средства отдельным требованиям технических регламентов и соответствие этим требованиям. Для утверждения типа транспортного средства в отношении отдельных требований, изложенных в Приложениях №№ 2, 3, 6 к ТР ТС 018/2011, необходимо ввести определения типа транспортного средства в отношении каждого из этих требований.	Принято к сведению. Оценка соответствия в форме официального утверждения типа – это оценка соответствия в иной форме, предусмотренная приложением № 9 к Договору о ЕАЭС. Она может быть не включена в Решение Совета ЕАЭС от 18.04.2018 № 44. Определения типа в отношении отдельных требований, изложенных в Приложениях №№ 2, 3, 6 к ТР ТС 018/2011, должны быть приведены в соответствующих стандартах, обеспечивающих применение ТР ТС 018/2011.
85.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Определение термина «сообщение об официальном утверждении типа». Предложение: с целью исключения путаницы, документ, подтверждающий соответствие	Принято. Введен дополнительный термин «сообщение об официальном утверждении типа в отношении региональных требований».

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	регламенту)		требованиям пунктов регламента, должен отличаться по названию.	
86.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	МВД РБ (письмо от 15.01.2020 № 22/1304)	Определение термина «транспортное средство, являющееся результатом индивидуального технического творчества»: после слов «других транспортных средств,» дополнить словами «(за исключением серийно выпускаемых кузовов (рам) и их частей)».	Отклонено. В настоящее время несерийных кузовов и рам практически нет.
87.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «УАЗ» (письмо от 29.04.2020 № 70/12)	Определение термина «устройство вызова экстренных оперативных служб» – блок или комплекс компонентов, выполняющих следующие функции … датчиков включения/выключения манипуляторов для погрузки и выгрузки леса; включения/выключения коробки отбора мощности и/или исполнительных механизмов для транспортных средств для коммунального хозяйства и содержания дорог; закрытия дверей и аварийных люков транспортных средств, предназначенных для перевозки денежных средств и ценных грузов; датчиков контроля условий среды внутри фургона (температуры, влажности и других) транспортных средств – фургонов для перевозки пищевых продуктов». Дополнить перечисленным, т. к. в требованиях к специальным ТС указаны эти функции	Отклонено. Указанные функции относятся не к устройству вызова экстренных оперативных служб, а к аппаратуре спутниковой навигации, но включать их в соответствующее определение не имеет смысла.
88.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Определение термина «устройство вызова экстренных оперативных служб»: «"**УВЭС (**устройство вызова экстренных оперативных служб**)**" – блок или комплекс компонентов, выполняющих следующие функции: **a) прием и/или генерация в автоматическом и ручном режиме инициирующих сигналов;** **b) направление минимального набора данных**	Принято частично. В редакции: «"Устройство вызова экстренных оперативных служб" – …». Определение, которое было предложено в проекте изменений к ТР ТС 018/2011, не противоречит определению, содержащемуся в Правилах ООН № 144; оно более детализовано. Список, состоящий из

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			(МНД); **c)** прием информации о местоположении или определение местоположения транспортного средства; **d)** выдача предупреждающего сигнала; **c) обеспечение двусторонней голосовой связи**». Обоснование: Ввести в текст ТР ТС 018/2011 сокращенную аббревиатуру, и определение гармонизированные с Правилами ООН № 144.	позиций a, b, c…, не характерен для ТР ТС 018/2011.
89.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	Минтранс РБ	Определение термина "фары типа HR, HC, HCR" оставить в существующей редакции. В соответствии с пунктом 3.5 Правил ООН № 112, фары, представляемые на официальное утверждение и оборудованные светоизлучающими диодами, маркируются буквами «MD».	Отклонено. Определение изменено (дано указание на источники света класса LED) для того, чтобы учесть такие источники света в требованиях ТР ТС 018/2011 далее по его тексту.
90.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	Минтранс РБ	Определение термина изложить в следующей редакции: «"фары типа F3" - фары противотуманные, функционирующие с источником света любого класса, в том числе и с распределенной системой освещения».	Принято.
91.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	Минтранс РБ	Ввести определение термина «электромобиль». Термин «электромобиль» определяется в пункте 2.14 раздела 2 Правил ООН № 101.	Принято.
92.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	МВД РБ (письмо от 15.01.2020 № 22/1304)	Предлагаемое проектом определение даты выпуска в обращение транспортного средства соответствует законодательству Республики Беларусь, и требует дополнительной проработки, так как в настоящее время на транспортные средства, ввезенные из-за пределов Евразийского экономического союза, оформление паспортов транспортных средств не	Принято к сведению. Отсутствует конкретное предложение.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			предусмотрено.	
93.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Вынести определение "компоновки" в термины и определения ТР ТС 018/2011, унифицировать для всех свойств и категорий ТС. Компоновка в отношении свойства должна коррелироваться с компоновкой, указанной в Приложении к ОТТС. В данный момент, компоновка транспортных средств однозначно не определяется регламентом, что приводит к различной трактовке данного термина в зависимости от подтверждаемого свойства (и терминологии соответствующего ГОСТ) и в одобрении типа.	Принято. С учетом предложения АЕБ по термину «конфигурация».
94.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	1) Необходимо уточнение определения «тип транспортного средства» для исключения двоякого трактования текущего определения. 2) Необходимо внесение определения «конфигурация» для отдельных Правил ООН или отдельных требований настоящего технического регламента. **Предложение:** 1) «тип транспортного средства (шасси, компонента) в отношении требований отдельных Правил ООН или отдельных требований настоящего технического регламента - изготовленные одним изготовителем транспортные средства (шасси, компоненты) с общими конструктивными признаками, зафиксированными в техническом описании, не имеющие существенных отличий в отношении данного требования (для описания имеющих значение особенностей, внутри технического описания могут выделяться конфигурации и/ или модификации)»;	Принято частично. Введен термин «компоновка» с учетом предложения ООО «Тест-Связь» и АНО «СЦ Связь-сертификат». Термин «конфигурация» описывается во введенном поясняющем абзаце к термину «тип транспортного средства (шасси, компонента)».

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			2) «конфигурация - выделенная, по отношению к основному тексту технического описания, особенность или совокупность особенностей конструкции, представляющаяся значимой при описании или оценке типа транспортного средства (шасси, компонента) в отношении требований отдельных Правил ООН или отдельных требований настоящего технического регламента».	
95.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	Алюминиевая ассоциация (письмо от 20.05.2020 № 20-199)	Определение термина «сертификационные испытания» изложить в редакции: «сертификационные испытания» - испытания типового образца (образцов) транспортного средства или компонента транспортного средства, проведенные аккредитованной в установленном порядке испытательной лабораторией, на основании результатов которых делается заключение о соответствии транспортного средства или компонента транспортного средства требованиям безопасности технического регламента».	Принято частично. В редакции: «"сертификационные испытания" – испытания репрезентативного образца испытания репрезентативного образца (образцов) типа транспортного средства или шасси в отношении свойства или типа компонента транспортного средства, проведенные аккредитованной в установленном порядке испытательной лабораторией, на основании результатов которых в протоколе испытаний делается заключение о соответствии требованиям настоящего технического регламента типа транспортного средства или шасси в отношении свойства или типа компонента транспортного средства, объединяющего модификации, включенные в техническое описание, представляемое заявителем при проведении сертификационных испытаний;»
96.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Необходимо внести определение репрезентативного образца.	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
97.	Пункт 6 (Пункт 4 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Исключить определение термина «не завершенное изготовлением транспортное средство» - не используется в тексте ТР ТС 018/2011	Отклонено – термин используется.
98.	Пункт 7 (Пункт 5 проекта изменений к техническому регламенту)	Минпром РБ (письмо от 14.05.2020 № 13-15/631)	Предлагаемая редакция абзаца второго пункта 7 требует обсуждения, так как понятие «дата создания электронного паспорта» в Решении Коллегии ЕЭК № 122 «Об утверждении Порядка функционирования систем электронных паспортов транспортных средств (электронных паспортов шасси транспортных средств) и электронных паспортов самоходных машин и других видов техники» не используется, в рамах систем электронных паспортов осуществляется оформление электронного паспорта.	Принято к сведению. По результатам согласительного совещания 13.10.2022 принято решение об исключении ссылок на ЭПТС и Соглашение об ЭПТС из данного проекта изменений к ТР ТС 018/2011.
99.	Пункт 7 (Пункт 5 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Электронный паспорт транспортного средства (шасси) имеет несколько статусов. При его создании присваивается статус незавершённый, что, возможно, не будет являться датой выпуска в обращение. Необходимо конкретизировать, в каком статусе должен быть электронный паспорт транспортного средства (шасси) для однозначного понимания события выпуска в обращение транспортного средства (шасси).	Принято к сведению. По результатам согласительного совещания 13.10.2022 принято решение об исключении ссылок на ЭПТС и Соглашение об ЭПТС из данного проекта изменений к ТР ТС 018/2011.
100.	Пункты 8 и 9 (Пункты 6 и 7 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Пункт 8 дополнить текстом из пункта 9: «Не допускается одновременное оформление документов по результатам оценки соответствия продукции на бумажном носителе и в электронной форме». Из пункта 9 исключить текст: «Документы на бумажном носителе и в электронной	Принято к сведению. Из проекта изменений № 3 к ТР ТС 018/2011 исключено уточнение на вид оформляемого документа (бумажный, электронный).

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			форме имеют одинаковую юридическую силу. Не допускается одновременное оформление документов по результатам оценки соответствия продукции на бумажном носителе и в электронной форме». Упорядочивание логики.	
101.	Пункт 8 (Пункт 6 проекта изменений к техническому регламенту)	МВД РБ (письмо от 15.01.2020 № 22/1304)	Пункт 8 дополнить абзацем в следующей редакции: «До завершения перехода к оформлению документов, удостоверяющих соответствие требованиям настоящего технического регламента, в электронной форме, допускается оформление таких документов на бумажном носителе или в электронной форме. Оба вида документов имеют одинаковую юридическую силу». Предлагается слово «допускается» заменить словом «обязательно», а слова «или в электронной форме» исключить.	Принято к сведению. Из проекта изменений № 3 к ТР ТС 018/2011 исключено уточнение на вид оформляемого документа (бумажный, электронный).
102.	Пункт 9 (Пункт 7 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	**Комментарии:** Проработка переходного периода по странам участниц. Переход на электронный ОТТС должен быть единым для всех стран, и администраторы систем ОТТС должны иметь возможность обмена электронными версиями ОТТС. В противном случае должна быть реализована возможность заверения электронных ОТТС в бумажном виде для случаев подтверждения электронного ОТТС в странах участницах, не перешедших на электронные ОТТС.	Принято к сведению. Из проекта изменений № 3 к ТР ТС 018/2011 исключено уточнение на вид оформляемого документа (бумажный, электронный).
103.	Пункт 10 (Пункт 8 проекта изменений к техническому	МВД РБ (письмо от 15.01.2020 № 22/1304)	Исключить из проекта изменений предлагаемые абзацы: «Запрещается изготовление транспортных средств категорий М2 и М3 посредством переделки из	Принято частично. Пункт 10 дополнить: «Запрещается изготовление транспортных средств из бывших в употреблении

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	регламенту)		бывших в эксплуатации транспортных средств категорий M1 и N. Запрещается изготовление специальных и специализированных транспортных средств посредством переделки из бывших в эксплуатации транспортных средств.».	компонентов, **включая бывшие в употреблении базовые транспортные средства и шасси,** за исключением транспортных средств, изготавливаемых для личного пользования.
104.	Пункт 10 (Пункт 8 проекта изменений к техническому регламенту)	avtolegko@mail.ru (письмо от 01.04.2020) sertifikat2@kdmsmolensk.ru (письмо от 07.04.2020) ptia-avto@list.ru (письмо от 07.04.2020)	Исключить из проекта изменений предлагаемый абзац: «Запрещается изготовление специальных и специализированных транспортных средств посредством переделки из бывших в эксплуатации транспортных средств.». Комментарии: данный абзац необходимо исключить, так как он влечет за собой остановку целой отрасли предпринимательской деятельности (малого и среднего бизнеса), связанной с переоборудованием транспортных средств под специальные и специализированные (это в частности ассенизаторские ТС, ТС для ремонта и содержания дорог (коммунальная техника), ТС для перевозки опасных грузов и т.д.). Запрет на изготовление специальных и специализированных ТС не несет под собой никакого технического обоснования - однако есть техническое обоснование в переоборудовании штатных ТС под подобную технику, поскольку каждый завод- изготовитель подобной техники использует серийно выпускаемые автомобили.	Отклонено. Указанная переделка не должна осуществляться как изготовление транспортного средства с новым VIN. Она может осуществляться как внесение изменений в конструкцию транспортного средства. Для изготовления специальных и специализированных транспортных средств следует использовать новые базовые транспортные средства (шасси).
105.	Пункт 10 (Пункт 8 проекта изменений к техническому регламенту)	Минтранс РБ	Во втором абзаце пункта 10 предлагаемой редакции категорию N транспортных средств целесообразно исключить.	Отклонено. Указанная переделка не должна осуществляться как изготовление транспортного средства с новым VIN. Она может осуществляться как внесение изменения в конструкцию транспортного

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
				средства. Для изготовления специальных и специализированных транспортных средств следует использовать новые базовые транспортные средства (шасси).
106.	Пункт 10 (Пункт 8 проекта изменений к техническому регламенту)	Минтранс РБ ser.nurbaev@mvd.gov.kz (письмо от 20.05.2020)	Третий абзац пункта 10 предлагаемой редакции предлагаем исключить.	Отклонено. Указанная переделка не должна осуществляться как изготовление транспортного средства с новым VIN. Она может осуществляться как внесение изменения в конструкцию транспортного средства. Для изготовления специальных и специализированных транспортных средств следует использовать новые базовые транспортные средства (шасси).
107.	Пункт 10 (Пункт 8 проекта изменений к техническому регламенту)	ОЮЛ «Ассоциация казахстанского автобизнеса» (письмо с адреса n.starostenko@akab.kz от 26.03.2020) НПП РК «Атамекен» (письмо от 06.05.2020 № 16-502) КТРМ РК (письмо от 19.05.2020 № 21-01-21/362)	Дополнить абзацем: «Запрещается физическим лицам выпускать в обращение транспортные средства категорий М2 и М3 вместимостью свыше 22 пассажиров помимо водителя, а также категории N3 как единичное транспортное средство для собственных нужд». Проблема с «серым» ввозом ТС, не отвечающих требованиям ТР ТС 018/2011, имеет место не только в РК, также в РФ. «Серые» импортеры завозят коммерческие ТС на физические лица и оформляют СБКТС как единичное ТС. При этом процедура оценки соответствия единичного ТС гораздо проще и дешевле по цене по сравнению с одобрением типа. Добросовестные отечественные производители и импортеры не в силах конкурировать по цене по сравнению с техникой, завезенной серыми импортерами с нарушением требований	Принято к сведению. Следовало бы дополнить определение термина «единичное транспортное средство»: «- ввозимое на единую таможенную территорию Евразийского экономического союза: физическим лицом для собственных нужд, **не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности и (или) коммерческих перевозок**; или …». В соответствии с протоколом заседания рабочей группы от 11.11.2021 принято решение об исключении из проекта изменений № 3 положений, касающихся единичных транспортных средств.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			ТР ТС 018/2011. Кроме того, поднимается вопрос для каких собственных нужд физическое лицо завозит автобус вместимостью свыше 22 пассажиров помимо водителя и грузовое ТС от 12 тонн. В этой связи, считаем целесообразным ограничить категорию ТС, которые могут завозиться физическими лицами для собственных нужд.	
108.	Пункт 11 (Пункт 9 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Дополнить абзацем вторым в следующей редакции: «Для транспортных средств, оснащенных броневой защитой, бронестойкость которой подтверждена в установленном порядке, допускается отступление от требований, установленных абзацем первым настоящего пункта, если особенности конструкции не позволяют выполнить эти требования полностью.» Не установлено кто определяет перечень требований, которые невозможно выполнить. Необходимо определить уполномоченный Орган федеральной власти или организацию, имеющую право устанавливать требования, отличные от указанных в регламенте.	Отклонено. При наличии броневой защиты можно будет не выполнять требования абзаца первого пункта 9 ТР ТС 018/2011.
109.	Пункт 13 (Пункт 10 проекта изменений к техническому регламенту)	МВД РБ (письмо от 15.01.2020 № 22/1304)	Слова «Конструкция указанных транспортных средств должна обеспечивать возможность оснащения их указанной аппаратурой (места для установки, крепление, энергопитание).» исключить.	Отклонено. Указанное требование было включено еще в российский технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств». Информация о том, что оно было «избыточно» – отсутствует. Требование по приспособленности конструкции транспортного средства направлено на обеспечение реализации «общего» требования в пункте 13 по оснащению АСН транспортных средств

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
				различного назначения, т.к. в противном случае при фактической установке АСН на транспортное средство после конвейера это будет сопряжено (трактоваться) как внесение изменений в конструкцию ТС со всеми вытекающими для собственников ТС (см. постановление Правительства РФ от 06.04.2019 № 413).
110.	Пункт 13 (Пункт 10 проекта изменений к техническому регламенту)	ОЮЛ «Ассоциация казахстанского автобизнеса» (письмо с адреса n.starostenko@akab.kz от 26.03.2020) КТРМ РК (письмо от 19.05.2020 № 21-01-21/362)	Исключить абзац: «Оснащение аппаратурой спутниковой навигации вышеуказанных транспортных средств осуществляется в порядке, установленном законодательством государств-членов Евразийского экономического союза.». Считаем, что порядок оснащения аппаратурой спутниковой навигации данных транспортных средств должен устанавливаться техническим регламентом. Считаем, что оснащение устройствами вызова экстренных оперативных служб транспортных средств, ранее выпущенных в обращение без оснащения указанными устройствами, осуществляемое в порядке, установленном нормативными правовыми актами государств-членов ЕЭАС, создаст прецедент к возникновению препятствий на внутреннем рынке стран-участниц ЕАЭС. Так, нормы ЗРК «О дорожном движении», устанавливающие требования к обязательному оснащению находящихся в эксплуатации транспортных средств устройствами вызова экстренных оперативных служб, признаны ЕЭК препятствием на внутреннем рынке. В этой связи в Республику Казахстан было направлено	Отклонено. В настоящее время порядок оснащения аппаратурой спутниковой навигации транспортных средств не согласован на уровне ЕАЭС.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			соответствующее уведомление о необходимости устранения данного препятствия. В настоящее время Республикой Казахстан вносятся изменения в указанный закон. В этой связи считаем необходимым сохранить пункт 11 проекта изменении в действующей редакции.	
111.	Пункт 13 (Пункт 10 проекта изменений к техническому регламенту)	2012tns@mail.ru (письмо от 25.03.2020)	Устранить связь между "техническими требованиями к ТС" и "характером перевозки" (п. 10 предлагаемой редакции).	Отклонено. Предложение сформулировано непонятно для разработчика.
112.	Пункт 13 (Пункт 10 проекта изменений к техническому регламенту)	sumaks@mail.ru (письмо от 25.03.2020)	Каким образом производитель транспортного средства Ml может предугадать как будет использоваться изготовленное им транспортное средство в части его коммерческого использования? Считаю, что понятие «коммерческая перевозка» не может в принципе использоваться в обсуждаемом техническом нормативе (ТР ТС 018/2011) и тем более в том контексте, что предлагается в п. 4 подпункте 10 проекта - не возможно определить, с технической точки зрения, кому принадлежит перевозимый на транспортном средстве груз или чьими сотрудниками являются перевозимые пассажиры. Вводить такое «не постоянное» понятие как «коммерческая перевозка», для определения технических требований производимых транспортных средств не допустимо.	Отклонено. Изготовитель должен предусматривать осуществление коммерческих перевозок транспортным средством, которое он производит. В противном случае он сократит себе рынок сбыта.
113.	Пункт 13^1 (Пункт 11 проекта изменений к техническому регламенту)	Ассоциация международных автомобильных перевозчиков «БАМАП» (письмо от 15.01.2020 № 07-04/57)	Пункт 13^1 изложить в следующей редакции: «13^1. Транспортные средства категорий M и N выпускаются в обращение и оснащаются устройствами вызова экстренных оперативных служб в порядке, установленном нормативными правовыми актами государств-членов Евразийского	Отклонено. При предлагаемой формулировке возможен запрет въезда на территорию Российской Федерации транспортных средств, выпущенных в обращение без оснащения устройствами вызова экстренных

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			экономического союза.».	оперативных служб.
114.	Пункт 13^1 (Пункт 11 проекта изменений к техническому регламенту)	ОЮЛ «Ассоциация казахстанского автобизнеса» (письмо с адреса n.starostenko@akab.kz от 26.03.2020) НПП РК «Атамекен» (письмо от 06.05.2020 № 16-502) КТРМ РК (письмо от 19.05.2020 № 21-01-21/362)	Исключить абзац: «Оснащение устройствами вызова экстренных оперативных служб транспортных средств, ранее выпущенных в обращение без оснащения указанными устройствами, осуществляется в порядке, установленном нормативными правовыми актами государств - членов Евразийского экономического союза.». Такое оснащение создаст прецедент к возникновению препятствий на внутреннем рынке стран-участниц ЕАЭС. Так, нормы ЗРК «О дорожном движении», устанавливающие требования к обязательному оснащению находящихся в эксплуатации транспортных средств устройствами вызова экстренных оперативных служб, признаны ЕЭК препятствием на внутреннем рынке. В этой связи в Республику Казахстан было направлено соответствующее уведомление о необходимости устранения данного препятствия. В настоящее время Республикой Казахстан вносятся изменения в указанный закон. В этой связи считаем необходимым изложить пункт 11 проекта изменений в предлагаемой редакции.	Отклонено. При отсутствии предлагаемого к удалению абзаца будет неправомерно добровольно оснащать находящиеся в эксплуатации транспортные средства устройствами вызова экстренных оперативных служб, в то время как такая потребность существует и высказывается заинтересованными собственниками транспортных средств.
115.	Пункт 13^1 (Пункт 11 проекта изменений к техническому регламенту)	ОАО «МЗКТ» (письмо от 15.05.2020 № 25530-7/54)	После пункта 13^1 добавить примечание: «Примечание. Требования пунктов 13 и 13^1 не распространяются на транспортные средства, проходящие процедуру одобрения типа, установленную для малой партии, и троллейбусы».	Отклонено. Исключения в отношении применения пунктов 13 и 13^1 ТР ТС 018/2011 не предусмотрены.
116.	Пункт 13^1 (Пункт 11 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Пункт 13^1 изложить в следующей редакции: «13^1. Транспортные средства категорий M и N выпускаются в обращение **с СВЭС.** **Для транспортных средств, ранее выпущенных в обращение без СВЭС, необходимость ее наличия**	Принято частично. Вместо аббревиатуры используется полное название термина.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			регулируется нормативными правовыми актами государств-членов Евразийского экономического союза.». Обоснование: В целях гармонизации с Правилами ООН № 144 применительно к транспортным средствам должна использоваться аббревиатура СВЭС.	
117.	Пункт 14 (Пункт 12 проекта изменений к техническому регламенту)	izot83@yandex.ru (письмо от 24.03.2020) nicalf@mail.ru (письмо от 25.03.2020) pap_niiat@bk.ru (письмо от 25.03.2020) sumaks@mail.ru (письмо от 25.03.2020) support@decom.su (письмо от 24.03.2020) tachograph66@yandex.ru (письмо от 24.03.2020) tookantrading@gmail.com (письмо от 26.03.2020) АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Изменения редакции п. 14 фактически отбросят общеевропейские стандарты и поставят "вне закона" тахографы ЕСТР, которые уже успешно эксплуатируются на 7-9 млн. машин на территории ЕАЭС, при этом на транспортных средствах европейского производства эти приборы достаточно серьезно интегрированы в бортовые системы автомобилей (принятие изменений без учета требований ЕСТР, запрет европейских тахографов в пользу переоснащения автомобилей всех стран ЕАЭС (не учтены интересы РК, РБ) на еще не изобретенные очередные "шарманки" от ГЛОНАССа - именно это можно почерпнуть из контекста сопроводительных документов к Изменениям - не опробованные и не испытанные в составе европейских автомобилей - а это однозначное снижение общей безопасности ТС, дополнительные финансовые нагрузки на перевозчиков как из РФ, так и из других участников ЕАЭС. Предлагаемые поправки п. 14 станут инструментом для набивания расчетных счетов в пользу ЭРА-ГЛОНАСС за счет перевозчиков, в т.ч. РК и РБ. Формулировку "Категории и виды транспортных средств, оснащаемых тахографами, порядок оснащения транспортных средств тахографами, требования к тахографам, правила их использования,	Отклонено. Решение о переводе технического регулирования в отношении тахографов на национальный уровень поддержано государствами-членами ЕАЭС.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			обслуживания и контроля их работы устанавливаются нормативными правовыми актами государств-членов Евразийского экономического союза" необходимо исключить, т.к. различные требования к тахографам (отличные от ЕСТР), как и правила их использования, контроля и обслуживания неминуемо приведут к хаосу при перевозках между участниками ЕАЭС и по их территории в третьи страны (формулировка взята из российского законодательства, и за 7 лет существования 36-го приказа Минтранса практической пользы не принесла, кроме сверхприбылей «изобретателям» СКЗИ. Целесообразнее установить единые требования к тахографам, правилам их использования, обслуживания и контроля на всей территории ЕАЭС (это создаст равные правила перевозок по территории ЕАЭС всех участников договора), необходимые технические требования целесообразно закрепить в ТР ТС 018/2011, а правила использования и контроля тахографов Протоколом к Договору о ЕАЭС - исключит противоречия Технического регламента ТР ТС 018/2011 (в этой части) и самого содержания Договора о ЕАЭС. На практике нормы контроля и правила использования будут одинаковыми как для белорусского перевозчика в Казахстане, так и для армянской транспортной компании в РФ. Наиболее корректная формулировка п. 14 должна выглядеть так: "Конструкция выпускаемых в обращение транспортных средств категорий M и N, за исключением транспортных средств, перечисленных в статье 2 Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных	

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), должна предусматривать возможность оснащения техническими средствами контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха (тахографами), включая места для их установки и крепления, энергопитания, датчика движения и электропроводки для подсоединения датчика движения. Порядок оснащения транспортных средств тахографами, требования к тахографам (включая процессы разработки, производства и подтверждения соответствия), правила их использования, обслуживания и контроля их работы (включая процессы монтажа, хранения, эксплуатации, перевозки и утилизации) определяются нормами "О техническом регулировании в рамках ЕАЭС". В Российской Федерации уже есть опыт оснащения тахографами, соответствующим внутренним Приказам Минтранса РФ, на протяжении семи лет перевозчиков обязуют оснащать ТС специальными блоками криптозащиты, стоимость которых превышает половину стоимости тахографа, причем наличие этих блоков никаким образом не влияет на безопасность, так как на данный момент нет четкого механизма проверки содержащейся в нем информации. К тому же, перевозчикам приходится нести дополнительные затраты на переоснащение автомобилей под тахографы, соответствующим внутренним Приказам Минтранса РФ, если они не являются международными перевозчиками. Резюме: дополнительные затраты есть, каждые три года, увеличение безопасности перевозок не наблюдается.	

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			Предлагаемые изменения в технический регламент, касающиеся требований к тахографам, вводят технические барьеры для свободного перемещений транспортных средств в рамках ЕАЭС, ведут к необоснованным затратам перевозчиков, а также к невозможности гармонизации процедур транспортного надзора, а именно: Согласно Договору о ЕАЭС, в союзе должна осуществляться скоординированная (согласованная) транспортная политика, направленная на обеспечение экономической интеграции, последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства. Предлагаемые изменения направлены на создание очевидных технических барьеров, препятствующих свободному перемещению транспортных средств в рамках границ ЕАЭС. Предлагаемая редакция противоречит разделу X Договора о ЕАЭС, в частности п. 2 статьи 53 (Государства-члены обеспечивают обращение продукции, соответствующей требованиям технического регламента Союза, на своей территории без предъявления дополнительных по отношению к содержащимся в техническом регламенте Союза требований к такой продукции и без проведения дополнительных процедур оценки соответствия). Другие изменения, вносимые в ТР ТС 018/2011: пункта 14^1, позиции 65 приложений № 1 и № 10, пункта 10.5 следует рассматривать производными от изменений пункта 14 и признать несостоятельными. Изменения в таком формате приведут в необоснованному увеличению финансовых и временных расходов изготовителей ТС всех новых	

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			категорий, что противоречит цели изменений № 3, описанных в пояснительной записке. **Предложение:** Исключить из проекта изменений, оставить текущую редакцию ТР ТС.	
118.	Пункт 14 (Пункт 12 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «УАЗ» (письмо от 29.04.2020 № 70/12)	Дополнить: «14. Конструкция выпускаемых в обращение транспортных средств категорий M и N, осуществляющих коммерческие перевозки пассажиров, осуществляющих коммерческие перевозки грузов …».	Отклонено. Речь идет о транспортных средствах, подлежащих в соответствии с нормативными правовыми актами государств-членов Евразийского экономического союза оснащению техническими средствами контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха (тахографами).
119.	Пункт 14 (Пункт 12 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020) АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Исключить слова «(места для установки, крепление, энергопитание, включая установку датчиков)» Или вводить подробное описание, определение перечисленных требований к оснащению, методику проверки (испытаний). На момент проектирования и изготовления ТС при отсутствии серийного поставщика данного оборудования невозможно выполнить данные условия. В отсутствии определения конструкции и параметров подключения датчиков (требования к условиям установки, крепежные размеры, требования к параметрам энергопитания) выполнение требования невозможно, либо будет сведено к формальным признакам (формальному выполнению).	Принято.
120.	Пункт 14 (Пункт 12 проекта изменений к техническому	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Исключить слова «требования к тахографам». Установление требований к тахографам в НПА государств-членов ЕАЭС делает невозможной сертификацию этого объекта технического	Отклонено. Решение о переводе технического регулирования в отношении тахографов на национальный уровень поддержано

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	регламенту)		регулирования в рамках ТР ТС 018/2011 – из приведенной формулировки получается, что проверить необходимо будет все требования НПА разных стран, при этом методы испытаний из Перечня методов не перекрывают эти требования в полной мере.	государствами-членами ЕАЭС. Тахографы будут исключены из перечня объектов технического регулирования ТР ТС 018/2011.
121.	Пункт 14 (Пункт 12 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Исключить текст «включая установку датчиков». Обоснование: Оборудование транспортного средства тахографом осуществляется специализированной организацией после выпуска ТС с конвейера изготовителя, которая может устанавливать различные типы устройств по заказу потребителя, которые по алгоритму работы могут не совмещаться с датчиками, установленными на ТС, и будут подлежать замене.	Принято.
122.	Пункт 14 (Пункт 12 проекта изменений к техническому регламенту)	Хендэ Мотор Групп (письмо от 26.06.2020)	Предложение применимой категории должно быть ограничено автомобилями категории M / N «с коммерческой целью» (M1 и N1 для частных целей вне рамок этого требования). Тахограф - это устройство, используемое, в основном, для транспортных средств коммерческого назначения.	Принято.
123.	Пункт 16 (Пункт 14 проекта изменений к техническому регламенту)	Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	Не ясна процедура регистрации декларирования безопасности транспортных средств, имеющих системы автоматизированного управления (далее - декларация), предусмотренная приложением № 24. Согласно пункту 1.4 приложения № 24 декларацию регистрирует аккредитованный орган по сертификации. Непонятно, как оформляется декларация, каким образом осуществляется присвоение регистрационного номера декларации и где ведется реестр (учет) данных деклараций.	Принято. В приложении № 24 к ТР ТС 018/2011 будет указано, что декларирование соответствия осуществляется по схеме 1д, применяется стандартная процедура регистрации и бланк декларации, к которому прилагается декларация по форме, приведенной в разделе 5 приложения № 24.
124.	Пункт 20	Белорусский государственный	В редакции абзаца второго пункта 20 исключить	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	(Пункт 15 проекта изменений к техническому регламенту)	институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	слова «для послепродажного обслуживания транспортных средств», как излишние.	
125.	Пункт 20 (Пункт 15 проекта изменений к техническому регламенту)	ПАО КАМАЗ (письмо от 19.05.2020 № 01-11-38)	Пункт 20 дополнить редакцией: «Перечень компонентов, подлежащих оценке соответствия, приведен в Приложении № 1 к настоящему регламенту».	Принято.
126.	Пункт 20 (Пункт 15 проекта изменений к техническому регламенту)	ГУОБДД МВД России (предложения поступили 06.07.2020)	В пункте 20: а) в абзаце втором слова «для послепродажного обслуживания транспортных средств» исключить; б) в абзаце третьем слова «в качестве сменных (запасных) частей» исключить. Компоненты транспортных средств, независимо от их предназначения, должны отвечать требованиям технического регламента и обеспечивать безопасность транспортного средства, на которое они устанавливаются, что, в том числе, должно подтверждаться проведением оценки их соответствия обязательным требованиям и соответствующей маркировкой.	Принято частично. Принято (а). Отклонено (б), так как, если компоненты поставляются на сборочное производство, они не являются конечным продуктом, их маркировка знаком обращения продукции на рынке не требуется.
127.	Пункт 22 (Пункт 16 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Добавить в перечисление, подпункта 2 пункт 15 следующим образом: «11, 12, 13, 13[1], 14, **15**»;	Отклонено. Подпункт 2 касается единичных транспортных средств, выполнение пункта 15 (русскоязычный интерфейс) не требуется.
128.	Пункт 22 (Пункт 16 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «УАЗ» (письмо от 29.04.2020 № 70/12)	В случае принятия органом государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза решения о применении технического регламента объем и уровень требований должен соответствовать базовому ТС. Иначе возникают противоречия, или принимают	Принято частично. Принято предложение об изменении формулировки пункта 22. Возможно указание на то, что перечень требований должен основываться на перечне требований, предъявляемых к базовому

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			перечень требований (ОТТС) или устанавливают свои и не получают (ОТТС), т.к. требования у заказчика могут отличаться от ТР ТС	транспортному средству.
129.	Пункт 16 (Пункт 13 проекта изменений к техническому регламенту)	МВД РБ (письмо от 15.01.2020 № 22/1304)	Исключить предлагаемое добавление текста: «, а также находившиеся в эксплуатации транспортные средства в случае прекращения государственной регистрации, если необходимо восстановить государственную регистрацию».	Отклонено. Прекращение государственной регистрации связано с несоответствием транспортного средства требованиям безопасности. Поэтому, для восстановления государственной регистрации требуется повторное проведение оценки соответствия.
130.	Пункт 16 (Пункт 13 проекта изменений к техническому регламенту)	Минпром РБ (письмо от 17.01.2020 № 13-15/286) Минпром РБ (письмо от 14.05.2020 № 13-15/631)	Исключить предлагаемое добавление текста: «, а также находившиеся в эксплуатации транспортные средства в случае прекращения государственной регистрации, если необходимо восстановить государственную регистрацию». Процедура государственной регистрации осуществляется в соответствии с законодательством государств - членов ЕАЭС.	Отклонено. Государственная регистрация осуществляется в соответствии с порядком, установленным на национальном уровне, но, если она была прекращена, то для ее восстановления применяются требования ТР ТС 018/2011.
131.	Пункты 22^1 и 22^2 (Пункт 17 проекта изменений к техническому регламенту)	Белорусский государственный институт метрологии (письмо от 17.01.2020 № 65-25/1448) Госстандарт РБ (письмо от 27.03.2020 № 05-15/410)	Предлагается исключить пункты 22^1 и 22^2 и включить требования к материалам и компонентам в части ограничения применения в их составе свинца, ртути, кадмия или шестивалентного хрома в проект следующего изменения в ТР ТС 018/2011 по результатам дополнительной проработки в государствах-членах после предоставления разработчиком нормативных документов, описывающих правила и методы оценки.	Отклонено. Эти пункты являются аналогами положений Директивы ЕС по утилизации транспортных средств. Требования направлены на защиту окружающей среды. Считаем необходимым сохранить их в проекте изменений к ТР ТС 018/2011. Порядок подтверждения соответствия прописан. Это – декларирование соответствия.
132.	Пункты 22^1 и 22^2 (Пункт 17 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Требования избыточны, неточны, механизм подтверждения не определен, необходима дополнительная проработка. Правила ООН 133 уже содержат подобные требования.	Отклонено. Эти пункты являются аналогами положений Директивы ЕС по утилизации транспортных средств. Требования направлены на защиту окружающей среды. Считаем необходимым

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			Предложение: 1) Исключить пункты 22^1 и 22^2; 2) Приложение № 20 исключить, т.к. дублирует в основном Правила ООН 133-00; 3) Пункты 93 (приложение № 20) и 94 (приложение № 21) исключить.	сохранить их в проекте изменений к ТР ТС 018/2011.
133.	Пункт 22^1 (Пункт 17 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Необходим механизм реализации данного пункта. Кто и как это будет подтверждать? Кто будет проводить испытания? В автомобильной отрасли нет аккредитованных ИЛ, способных проверить наличие указанных элементов. Это будет декларация изготовителя? Тогда в этом нет смысла. Под один этот пункт нужно целое приложение с механизмом реализации. Удалить «или должны иметь возможности идентификации каким-либо иным способом.». Считаем недопустимым в тексте технического регламента делать такие расплывчатые определения	Отклонено. В приложении № 12 к ТР ТС 018/2011 указано, что доказательственным материалом по данному требованию является декларация о соответствии. «Каким-либо иным способом» значит «любым способом».
134.	Пункт 22^1 (Пункт 17 проекта изменений к техническому регламенту)	Хендэ Мотор Групп (письмо от 26.06.2020)	Убрать требования о запрете на тяжелые металлы или ввести разумное приложение № 20, которое учитывает местную ситуацию.	Принято частично. Эти пункты являются аналогами положений Директивы ЕС по утилизации транспортных средств. Требования направлены на защиту окружающей среды. Считаем необходимым сохранить их в проекте изменений к ТР ТС 018/2011. Отсрочен срок вступления в силу в соответствии с предложениями АО «АВТОВАЗ».
135.	Пункт 22^1 (Пункт 17 проекта изменений к техническому регламенту)	АО «АВТОВАЗ» (письмо от 20.05.2020 № 3D000/27)	1) Примечание 2 после таблицы приложения 20 перенести в раздел 22^1 после второго абзаца («Компоненты, используемые в качестве запасных частей для послепродажного обслуживания транспортных средств, прошедшие оценку	Принято. Примечание 2 после таблицы приложения 20 перенесено в Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			соответствия до вступления в силу настоящего приложения, не подпадают под положения пункта 22^1 настоящего технического регламента»). 2) Добавить примечание после таблицы в приложении № 21 для компонентов, отмеченных в правой колонке таблицы «Х»: «Демонтаж компонента требуется, если превышен средний порог содержания в 60 г на транспортное средство. Для применения данного пункта электронные устройства, не установленные производителем на производственной линии, не принимаются во внимание.» 3) Добавить в конце раздела 22^1: «Примечание: Требования раздела 22 применяются с 1 января 2025 г.». Обоснование: 1) Исключение двоякого трактования по компонентам; 2) Гармонизация с международными нормами и практиками; 3) Необходим переходный период в подготовке к требованиям.	
136.	Пункт 22^2 (Пункт 17 проекта изменений к техническому регламенту)	АО «АВТОВАЗ» (письмо от 20.05.2020 № 3D000/27)	Добавить в конце раздела 22^2: «Примечание 1: Требования раздела 22^2 применяется с 1 января 2025 г.». «Примечание 2: Допускается альтернативное применение Правил ООН № 133, в соответствие с областью применения». Обоснование: 1) Необходим переходный период в подготовке к требованиям. 2) Требования избыточны и дублируют Правила ООН №133.	Принято частично. Принято примечание 1. Примечание 2 не принято, т.к. запрет на повторное использование компонентов адресован не автопроизводителям, а эксплуатантам транспортных средств. Кроме того, перечень компонентов, запрещенных для повторного использования, будет приведен в соответствие с Правилами ООН № 133.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
137.	Пункт 25 (Пункт 22 проекта изменений к техническому регламенту)	Автомобильная ассоциация «БАА» (письмо от 09.01.2020 № 2-20)	Предлагаем: все уполномоченные иностранным изготовителем официальные представители в государствах ЕАЭС должны быть внесены в одобрение типа транспортного средства, все представители иностранного заявителя могут быть заявителями при распространении или продлении одобрения типа транспортного средства, продление и распространение ОТТС должно быть возможно в любом аккредитованном органе ЕАЭС.	Принято частично. В пункте 25 абзацы со второго по четвертый заменены текстом в редакции: «Изготовитель, не являющийся резидентом государства - члена Евразийского экономического союза, назначает уполномоченное лицо, которое является заявителем при проведении оценки соответствия и указывается в одобрении типа транспортного средства (одобрении типа шасси). Допускается указание в одобрении типа транспортного средства (одобрении типа шасси) других уполномоченных изготовителем лиц, любое из которых может быть заявителем при распространении или продлении одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) при подаче заявки в тот же орган по сертификации, в котором была проведена первичная оценка соответствия в форме одобрения типа.». Один и тот же орган по сертификации должен проводить оценку соответствия одного типа транспортного средства, чтобы иметь возможность учитывать ранее предоставленные доказательственные материалы и отслеживать ситуацию при осуществлении контроля за объектами оценки соответствия, предусмотренного пунктом 46 ТР ТС 018/2011.
138.	Пункт 25 (Пункт 22 проекта изменений к	Белорусский государственный институт метрологии (письмо от 17.01.2020 № 65-25/1448)	Ранее неоднократно обращалось внимание разработчика ТР ТС 018/2011 и ЕЭК на то, что п. 25 технического регламента противоречит требованиям	Отклонено. п. 8 ст. 51 Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г. не

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	техническому регламенту)		п. 8 ст. 51 Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., который не допускает ограничений конкуренции при осуществлении оценки соответствия.	допускает ограничения конкуренции организаций, проводящих оценку соответствия продукции. Никаких положений, противоречащих этому пункту, пункт 25 ТР ТС 018/2011 не содержит.
139.	Пункт 25 (Пункт 22 проекта изменений к техническому регламенту	Госстандарт РБ (письмо от 27.03.2020 № 05-15/410)	Предлагается рассмотреть вопрос о внесении изменения в пункт 25 ТР ТС 018/2011, предусматривающего, что заявителем при проведении одобрения типа может быть зарегистрированный в соответствии с законодательством государства - члена Евразийского экономического союза и являющийся резидентом этого государства изготовитель транспортного средства, или уполномоченное изготовителем, в том числе иностранным изготовителем, лицо. При этом все уполномоченные иностранным изготовителем лица всех государств-членов ЕАЭС должны быть указаны в одобрении типа транспортного средства (одобрении типа шасси). Также может быть рассмотрен вариант проекта изменений в пункт 25 ТР ТС 018/2011, предусматривающий условия, когда: одобрение типа в ЕАЭС проводится по заявке одного из представителей иностранного изготовителя; все уполномоченные иностранным изготовителем лица всех государств-членов ЕАЭС вписаны в одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси); все представители иностранного заявителя могут быть заявителями при распространении или продлении одобрения типа транспортного средства; предусмотрены процедуры проведения одобрения типа малой партии транспортных средств по заявке	Принято частично. Поскольку в рамках ЕАЭС действует только одно одобрение типа транспортного средства, в период его действия оформить второе одобрение типа транспортного средства на малую партию транспортных средств того же типа нельзя.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			представителей изготовителя.	
140.	Пункт 25 (Пункт 22 проекта изменений к техническому регламенту)	Ассоциация международных автомобильных перевозчиков «БАМАП» (письмо от 15.01.2020 № 07-04/57)	Пункт 25 изложить в следующей редакции: «Заявителем при проведений одобрения типа может быть зарегистрированный в соответствии с законодательством государства - члена Евразийского экономического союза и являющийся резидентом этого государства изготовитель транспортного средства, или уполномоченное изготовителем юридическое лицо, в том числе иностранным изготовителем. Вес уполномоченные изготовителем юридические лица указываются в одобрении типа транспортного средства (одобрении типа шасси)».	Принято частично. С учетом других поступивших предложений.
141.	Пункт 25 (Пункт 22 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «УАЗ» (письмо от 29.04.2020 № 70/12)	В пункте 25 исключить текст: «Все представители изготовителя указываются в одобрении типа транспортного средства (одобрении типа шасси) и могут быть заявителями». Теперь каждый может подавать заявку на распространение?!	Отклонено. Предлагаемый текст является предметом компромисса с другими заинтересованными лицами. Считаем, что изготовитель должен контролировать действия своих представителей, тогда подача заявок на распространение ОТТС не будет для него сюрпризом.
142.	Пункт 25 (Пункт 22 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Введение нормы в предлагаемой редакции внесет путаницу в работу по продлению и распространению одобрений типа. Возможно возникновение следующих ситуаций: одновременная подача заявок на распространение с указанием разного объема изменений, подача одновременных заявок на распространение и продление. Не определен вопрос, что делать, если один из заявителей на распространение одобрения прекратил свое действие. Не определен вопрос, каким образом разные заявители участвуют в проведении	Принято частично. Текст будет изменен в связи с переходом к применению термина «уполномоченное изготовителем лицо». Положение о солидарной ответственности учтено.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			мероприятий по инспекционному контролю. **Предложение:** В пункте 25 абзацы со второго по четвертый заменить абзацами в следующей редакции: «Изготовитель, не являющийся резидентом государства - члена Евразийского экономического союза, назначает своего представителя, являющегося заявителем на оценку соответствия и несущего совместно с изготовителем **солидарную** ответственность за обеспечение соответствия выпускаемой в обращение в Евразийском экономическом союзе продукции, прошедшей оценку соответствия, требованиям технического регламента. Допускается назначение представителей в каждом государстве - члене Евразийского экономического союза, только один из которых может являться заявителем на первоначальную оценку соответствия. Представителями изготовителя могут быть назначены юридические лица, зарегистрированные в соответствии с законодательствами государств - члена Евразийского экономического союза и являющиеся их резидентами. Все представители изготовителя указываются в одобрении типа транспортного средства (одобрении типа шасси).»	
143.	Пункт 25 (Пункт 22 проекта изменений к техническому регламенту)	ОЮЛ «Ассоциация казахстанского автобизнеса» (письмо с адреса n.starostenko@akab.kz от 26.03.2020) НПП РК «Атамекен» (письмо от 06.05.2020 № 16-502)	Пункт 25 дополнить: «Допускается использовать одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси) в качестве документа об оценке соответствия третьими лицами только по официальному разрешению изготовителя либо его представителен, указанных в одобрении типа транспортного средства (одобрении	Принято к сведению. Предложение выходит за рамки ТР ТС 018/2011, в том числе, пункта 25, поскольку касается использования ОТТС при таможенном оформлении.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
		КТРМ РК (письмо от 19.05.2020 № 21-01-21/362)	типа шасси). При этом копня одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) должна заверяться органом по сертификации, оформившим оригинал одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси)». Незаконный ввоз ТС в большинстве случаев осуществляется на основании предоставленных в таможенные органы копий одобрений типа транспортного средства Таможенного союза (далее - ОТТС), сведения в которых не соответствуют фактическим параметрам импортируемой техники. Указанные ОТТС получены официальными представителями производителей в ЕАЭС на автотехнику по всем требованиям ТР ТС 018/2011. При этом официальные держатели ОТТС не знают о том, что «серые» импортеры могут и используют их ОТТС в качестве документа об оценке соответствия. На сегодняшний день такая норма отсутствует в ТР ТС 018/2011, и таможенные органы не имеют основания требовать заверенную копию ОТТС его законным держателем. В этой связи, считаем необходимым предусмотреть в пункте 25 технического регламента ограничение на использование ОТТС третьими лицами без официального разрешения изготовителя либо его представителей, указанных в ОТТС.	
144.	Пункт 28 (Пункт 23 проекта изменений к техническому регламенту)	Белорусский государственный институт метрологии (письмо от 17.01.2020 № 65-25/1448) ОАО «МЗКТ» (письмо от 14.01.2020 № 20000-19/017) Минпром РБ (письмо от 17.01.2020 № 13-15/286)	Пунктом 23 проекта изменений предусматривается возможность утверждения и регистрации сообщений об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к регламенту ТР ТС 018/2011, уполномоченным органом государственного управления государства-	Отклонено. Оформление сообщений об официальном утверждении типа вводится с целью передачи ответственности органу государственного управления.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
		Госстандарт РБ (письмо от 27.03.2020 № 05-15/410) Орган по сертификации «ПОЛИТЕХ-СЕРТ» (замечания от 14.01.2020) АО «Азия-Авто» (письмо от 27.03.2020) ОЮЛ «СПАОК «КазАвтоПром» (письмо от 05.04.2020) НПП РК «Атамекен» (письмо от 06.05.2020 № 16-502) ПАО КАМАЗ (письмо от 19.05.2020 № 01-11-38) КТРМ РК (письмо от 19.05.2020 № 21-01-21/362) ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	члена Евразийского экономического союза. Разработчиком не предоставлено обоснование причин и целей введения данной нормы, а также юридической основы для наделения уполномоченных органов государственного управления государств- членов для утверждения и регистрации таких документов. Считаем недопустимым создание через технический регламент документа, название которого полностью дублирует название документа, оформляемого в рамках Соглашения 1958 года. Положения, касающиеся утверждения и оформления «дублирующих» сообщений об официальном утверждении типа, предлагается исключить. Также обращаем внимание, что изменение формы документа «Сертификат соответствия» на «Сообщение об официальном утверждении» не влияет на соответствие транспортного средства/шасси отдельным требованиям ТР ТС 018/2011, при этом усложняется процедура получения документа (добавляется уполномоченный орган). Предлагаем обсудить положения проекта изменений № 3 в ТР ТС 018/2011, касающихся утверждения и оформления «дублирующих» сообщений об официальном утверждении типа с целью выработки процедур выдачи и оформления документа, подтверждающего соответствие транспортного средства в отношении требований к элементам и свойствам этих транспортных средств с возможностью проведения их пересмотра (продление срока действия и распространения). Процедуру получения сообщений об официальном	

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			утверждении типа транспортного средства отдельным требованиям ТР ТС считаем нецелесообразной в связи с противоречиями требованиям Соглашения 1958 года. Предлагаем добавить в приложение № 19 две новые схемы сертификации для получения сертификатов соответствия по отдельным свойствам партии и серийно выпускаемых транспортных средств. В результате предлагаемых изменений возрастет стоимость сертификации, увеличится время на оформление ОТТС (ОТШ), кроме того, органам по сертификации придется проходить переаккредитацию на выдачу сообщений об официальном утверждении типа транспортного средства. При этом такое усложнение процедуры сертификации не повысит уровень безопасности выпускаемой в обращение продукции. Изложить в следующей редакции: «5) регистрация органом по сертификации деклараций о соответствии по схеме декларирования 1д, оформление сертификатов соответствия транспортного средства отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту в соответствии с подразделом 1 раздела V настоящего технического регламента, и выдача их заявителю.». Исключить подпункт 6) (утверждение и регистрация сообщений об официальном утверждении типа).	
145.	Пункт 28 (Пункт 23 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «УАЗ» (письмо от 29.04.2020 № 70/12)	В подпункте 2) Исключить заключение с заявителем договора (контракта) на выполнение работ, это коммерческое взаимоотношение, контракт может быть рамочный и т.д.	Принято частично. Заключение договора является общим случаем. Указание на заключение договора приведено по аналогии со схемами сертификации.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
				Необходимо дополнить: «(в случае отсутствия договора, заключенного ранее)».
146.	Пункт 28 (Пункт 23 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Подпункт 2): Исключить «, заключение с заявителем договора (контракта) на выполнение работ». Требования к договору содержатся в ISO 17065, и в ТР ТС 018/2011 избыточны.	Принято частично. Заключение договора является общим случаем. Указание на заключение договора приведено по аналогии со схемами сертификации. Необходимо дополнить: «(в случае отсутствия договора, заключенного ранее).
147.	Пункт 28 (Пункт 23 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Подпункт 2): Контракты — это коммерческие взаимоотношения, они не должны быть предметом регулирования ТР ТС 018/2011, контракт может быть рамочным и т.д. **Предложение:** 1) Исключить заключение с заявителем договора (контракта) на выполнение работ. 2) подпункт 2 изложить в следующей редакции: «2) принятие органом по сертификации решения по заявке в течение 15 рабочих дней.	Принято частично. Заключение договора является общим случаем. Указание на заключение договора приведено по аналогии со схемами сертификации. Необходимо дополнить: «(в случае отсутствия договора, заключенного ранее).
148.	Пункт 28 (Пункт 23 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Подпункт 2): Исключить «в аккредитованной испытательной лаборатории». Подпункт 3): Исключить: «, а также проведение экспертизы предоставленных заявителем доказательственных материалов (протоколов испытаний);»; В соответствии с ГОСТ ISO/IEC 17025-2019 п. 3.6: «3.6 лаборатория: Орган, который осуществляет один или несколько из следующих видов деятельности: - испытания;	Принято. Проведение экспертизы протоколов испытаний будет возложено на орган по сертификации.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			- калибровка; - отбор образцов, связанный с последующими испытаниями или калибровкой». Таким образом, лаборатории не уполномочены проводить экспертизу. Экспертиза должна проводиться органом (в контексте обсуждаемого раздела – органом по сертификации, принявшим заявку на одобрение типа (далее – ООТ).	
149.	Пункт 28 (Пункт 23 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Подпункт 2): Исключить «проведения испытаний с целью». Избыточный текст, достаточно указать необходимость предоставления доказательственных материалов – отдельные док. материалы (например, по пп. 11-15 ТР ТС 018/2011, могут быть получены и без проведения испытаний).	Принято.
150.	Пункт 28 (Пункт 23 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Оставить подпункты 2) и 3) в действующей редакции ТР ТС 018/2011 без изменений. Обоснование: Методическим порядком оформления и использования органами по сертификации экспертных заключений по результатам экспертизы технической документации и результатов испытаний, используемых при оценке соответствия колесных транспортных средств, утвержденным Росстандартом 11.10.2018, предусмотрен иной порядок экспертизы технической документации и результатов испытаний.	Принято частично. С учетом других поступивших предложений. «В пункте 28: 1) подпункт 2 изложить в следующей редакции: «2) принятие органом по сертификации в течение 15 дней решения по заявке о проведении одобрения типа или об отказе от проведения одобрения типа, заключение с заявителем договора (контракта) на выполнение работ (в случае отсутствия договора (контракта), заключенного ранее). В решении отражаются: возможность признания и достаточность документов; необходимость получения недостающих доказательственных материалов; необходимость и сроки проведения

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
				проверки условий производства;»; 2) подпункт 3 изложить в следующей редакции: «3) обращение заявителя (при необходимости) в уполномоченный орган государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза для получения сообщений об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту (в тех случаях, когда заявителем не предоставлены сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства по Правилам ООН, оформленные в соответствии с положениями Соглашения 1958 года), привлечение уполномоченным органом государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза аккредитованной испытательной лаборатории; проведение идентификации представленных образцов транспортных средств (шасси) аккредитованной испытательной лабораторией, их сертификационные испытания, оформление протоколов испытаний, к каждому из которых прилагается составленное изготовителем и заверенное аккредитованной испытательной лабораторией техническое описание; оформление и регистрация сообщений об официальном утверждении типа

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
				транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту, уполномоченным органом государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза;»; 3) подпункт 4 изложить в следующей редакции: «4) принятие и регистрация заявителем (при необходимости) деклараций о соответствии;»; 4) подпункт 5 изложить в следующей редакции: «5) проведение органом по сертификации (при необходимости) анализа состояния производства;»; 5) подпункт 6 начать изложить в следующей редакции: «6) проведение органом по сертификации экспертизы доказательственных материалов, представленных заявителем, подготовка органом по сертификации заключения о возможности оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) на основании выполнения подпунктов 3) - 5) настоящего пункта при условии соответствия транспортного средства (шасси) требованиям настоящего технического регламента, действующим на момент регистрации удостоверяющего соответствие документа;».
151.	Пункт 28	ПАО КАМАЗ (письмо от	Пункт 28 изложить в редакции:	Принято частично.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	(Пункт 23 проекта изменений к техническому регламенту)	19.05.2020 № 01-11-38)	«Одобрение типа производится в следующем порядке: 1) подача заявки в орган по сертификации, в которой указываются наименование и реквизиты заявителя, тип транспортного средства, сведения о ранее выданных одобрениях типа транспортного средства (далее - заявка). В отношении типа транспортного средства подается одна заявка в один орган по сертификации. К заявке прилагаются документы по перечню согласно приложению N 12 к настоящему техническому регламенту; 2) принятие органом по сертификации решения по заявке в течение 15 дней **о проведении работ по оформлению одобрения типа или об отказе в проведении работ по оформлению одобрения типа**, заключение с заявителем договора (контракта) на выполнение работ. В решении отражаются: возможность признания и достаточность документов; **необходимость проведения испытаний с целью получения недостающих доказательственных материалов; определение репрезентативного образца (образцов) для проведения испытаний на основании анализа представленных изготовителем технических описаний,** необходимость и сроки проведения проверки условий производства; 3) **привлечение органом по сертификации на договорной основе (при необходимости) аккредитованной испытательной лаборатории для проведения испытаний;** Проведение идентификации представленных образцов транспортных средств (шасси) аккредитованной испытательной лабораторией, их	С учетом других поступивших предложений. Сохраняется оформление сообщений об официальном утверждении типа вместо сертификатов соответствия. Редакция приведена в позиции 150 сводки отзывов.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			сертификационные испытания, оформление протоколов, к каждому из которых прилагается составленное изготовителем и заверенное аккредитованной испытательной лабораторией техническое описание; 4) проведение анализа производства изготовителя в соответствии с пунктом 27 ; 5) **регистрация органом по сертификации деклараций о соответствии, оформление сертификатов соответствия транспортного средства отдельным требованиям. предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту и выдача их заявителю;** 6) подготовка органом по сертификации заключения о возможности оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) на основании выполнения подпунктов 3) - 5) настоящего пункта при условии соответствия транспортного средства (шасси) требованиям настоящего технического регламента, действующим **на момент оформления** удостоверяющего соответствие документа; 7) оформление органом по сертификации одобрения типа транспортного средства (одобрение типа шасси); 8) утверждение и регистрация одобрения типа транспортного средства (одобрение типа шасси) уполномоченным органом государственного управления государства - члена Таможенного союза; осуществление органом по сертификации контроля за соответствием транспортных средств требованиям	

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			настоящего технического регламента в период действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси).». Обоснование: Приведение порядка сертификации транспортных средств в соответствие с Решением Совета ЕАЭС от 18.04.2018 № 44 «О типовых схемах оценки соответствия». Решение по объему испытаний и репрезентативным образцам должен принимать орган по сертификации, а не испытательная лаборатория (ИЛ). ИЛ напрямую заинтересована в увеличении объема испытаний. При предъявлении результатов испытаний заявителем в органы по сертификации нередко возникают вопросы по оформлению протоколов испытаний, их содержанию и объему проведенных работ. Замечания транслируются заявителю, а не испытательной лаборатории. При проведении испытаний нередки случаи ссылки лабораторий на свои внутренние инструкции, не отраженные в порядке работ по техническому регламенту.	
152.	Пункт 28 (Пункт 23 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Подпункт 5) Указать порядок регистрации деклараций в соответствии с порядком, утвержденным Евразийской экономической комиссией. Обоснование: Некорректно описан порядок регистрации деклараций	Принято.
153.	Пункт 29 (Пункт 24 проекта изменений к	ПАО КАМАЗ (письмо от 19.05.2020 № 01-11-38)	В пункте 29 исключить текст «документы заявочного комплекта». Обоснование:	Принято к сведению. Из проекта изменений № 3 к ТР ТС 018/2011 исключено уточнение на вид оформляемого

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	техническому регламенту)		Документы заявочного комплекта могут неоднократно корректироваться по результатам анализа их органом по сертификации и результатов сертификационных испытаний. На этапе работы заявителя с органом по сертификации и испытательной лабораторией достаточно обмена сканированными документами без электронной подписи. Электронная подпись требуется только на финишных документах (протоколах испытаний в комплекте с техническими описаниями, сертификатах, Сообщениях об утверждении типа, одобрениях типа транспортного средства (шасси)).	документа (бумажный, электронный).
154.	Пункт 29 (Пункт 24 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	В связи с переходом на сообщения по локальным свойствам, необходима дальнейшая гармонизации по сообщениям по Правилам ООН. **Предложение:** Не подписывать техническое описание (ТО) вообще, так как ТО к сообщениям по Правилам ООН не подписывается. Исключить, соответственно, данное требование из проекта изменений.	Принято к сведению. Из проекта изменений № 3 к ТР ТС 018/2011 исключено уточнение на вид оформляемого документа (бумажный, электронный).
155.	Пункт 30 (Пункт 25 проекта изменений к техническому регламенту)	АО «АВТОВАЗ» (письмо от 20.05.2020 № 3D000/27)	Абзац первый изложить в редакции: «Протоколы испытаний и измерений, а также протоколы технической экспертизы являются основой для оформления органом по сертификации сообщений об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси)». Необходима дальнейшая гармонизация с Женевским соглашением 1958 года, по отсутствию сроков по протоколам и сообщениям.	Отклонено. Ниже по контексту измененного пункта 31 можно убедиться, что протоколы испытаний, с момента выдачи которых прошло более двух лет, можно использовать при наличии доказательственных материалов, подтверждающих соответствие производства.
156.	Пункт 30 (Пункт 25 проекта	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Исключить абзац: «В протоколе испытаний и измерений обязательно указываются:	Отклонено. Требования к содержанию протокола

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	изменений к техническому регламенту)		идентификационные данные объектов испытаний и измерений, методы испытаний и измерений, условия проведения испытаний и измерений, использованное испытательное оборудование и сведения о его поверке, результаты испытаний и измерений; приводится заключение о соответствии установленным требованиям объектов испытаний и измерений.». Обоснование: Требования к оформлению протоколов испытаний регламентируется другими НПА и не требуют дублирования в регламенте.	испытаний были включены в проект изменений к ТР ТС 018/2011, поскольку оформлялись протоколы испытаний с сокращенным содержанием.
157.	Пункт 30 (Пункт 25 проекта изменений к техническому регламенту)	АО «Азия-Авто» (письмо от 27.03.2020) ОЮЛ «СПАОК «КазАвтоПром» (письмо от 05.04.2020) НПП РК «Атамекен» (письмо от 06.05.2020 № 16-502) КТРМ РК (письмо от 19.05.2020 № 21-01-21/362)	Оставить в предыдущей редакции проекта изменений № 3: «Протоколы испытаний и измерений являются основой для оформления **сертификатов соответствия** в течение двух лет с момента **оформления**. Ограничение по срокам действия протоколов не устанавливается при **переоформлении сертификата соответствия в связи с окончанием срока его действия или при оформлении сертификата соответствия на новые модификации ранее сертифицированного типа.** В таком случае органом по сертификации должна быть проведена дополнительная экспертиза протоколов испытаний с целью оценки возможности их использования ...» Считаем целесообразным не ограничивать действие протоколов испытаний двумя годами ввиду того, что в указанный период изменений в конструкции транспортного средства может не произойти, что будет подтверждаться экспертизой протоколов испытаний.	Отклонено. По контексту измененного пункта 31 можно убедиться, что протоколы испытаний, с момента выдачи которых прошло более двух лет, можно использовать при наличии доказательственных материалов, подтверждающих соответствие производства.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
158.	Пункт 30 (Пункт 25 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Этот раздел следует вынести в Приложение № 19.	Отклонено. Приложение № 19 касается подтверждения соответствия. Здесь другой вид оценки соответствия – одобрение типа.
159.	Пункт 30 (Пункт 25 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	«…В таком случае органом по сертификации должна быть проведена дополнительная экспертиза протоколов испытаний с целью оценки возможности их использования…» – необходим четкий механизм реализации. Кто? Когда? Как? На основании каких документов?	Принято. Текст удален.
160.	Пункт 30 (Пункт 25 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	добавить «…испытательное оборудование, **средства измерения и вспомогательное оборудование** и сведения о его поверке…»	Принято.
161.	Пункт 30 (Пункт 25 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	«… приводится заключение о соответствии установленным требованиям объектов испытаний и измерений и возможности распространения результатов испытаний и измерений на тип транспортного средства в соответствии с его техническим описанием.» Нет ли в этом противоречий с Решением № 44?	Принято. Реальный текст: «…приводится заключение о соответствии установленным требованиям объектов испытаний и измерений.».
162.	Пункт 30 (Пункт 25 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Пункт 30 изложить в редакции: «**Протоколы испытаний и измерений являются** основой для оформления…»; «… В таком случае органом по сертификации должна быть проведена дополнительная экспертиза протоколов испытаний с целью оценки возможности их использования. **При необходимости орган по сертификации может обратиться в аккредитованную испытательную лабораторию, оформившую соответствующий протокол**	Принято. С учетом других поступивших предложений. Пункт 30 изложить в следующей редакции: «Протоколы испытаний и измерений являются основой для оформления сообщений об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси). В протоколе испытаний и измерений обязательно указываются:

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			испытаний. В протоколе испытаний и измерений…». Обоснование: Методическим порядком оформления и использования органами по сертификации экспертных заключений по результатам экспертизы технической документации и результатов испытаний, используемых при оценке соответствия колесных транспортных средств, утвержденным Росстандартом 11.10.2018, предусмотрен иной порядок экспертизы технической документации и результатов испытаний.	идентификационные данные объектов испытаний и измерений, методы испытаний и измерений, условия проведения испытаний и измерений, использованное испытательное оборудование и средства измерения и сведения о его поверке, использованное вспомогательное оборудование, результаты испытаний и измерений; приводится заключение о соответствии установленным требованиям объектов испытаний и измерений.».
163.	Пункт 31 (Пункт 26 проекта изменений к техническому регламенту)	АО «АВТОВАЗ» (письмо от 20.05.2020 № 3D000/27)	В пункте 31 исключить формулировки касательно протоколов испытаний, с момента оформления которых прошло более двух лет. Необходима дальнейшая гармонизация с Женевским соглашением 1958 года, по отсутствию сроков по протоколам и сообщениям.	Отклонено. Ниже по контексту измененного пункта 31 можно убедиться, что протоколы испытаний, с момента выдачи которых прошло более двух лет, можно использовать при наличии доказательственных материалов, подтверждающих соответствие производства.
164.	Пункт 31 (Пункт 26 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Новый абзац первый изложить в следующей редакции: «Аккредитованная испытательная лаборатория на основании решения органа по сертификации проводит: - экспертизу представленных заявителем технических описаний, идентификацию образцов транспортных средств и их испытания, оформляет протоколы испытаний или протокол технической экспертизы, организует их регистрацию и учет; - экспертизу предоставленных заявителем доказательственных материалов (протоколов испытаний), полученных в целях подтверждения	Принято частично. С учетом других поступивших предложений. В редакции: «В пункте 31: 1) абзац первый заменить абзацами в следующей редакции: «Аккредитованная испытательная лаборатория на основании заявки изготовителя, или уполномоченного им лица, или решения органа по сертификации проводит экспертизу представленных заявителем технических описаний

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			соответствия требованиям, установленным в зарубежных системах оценки соответствия транспортных средств и испытательных лабораториях Евразийского экономического союза, а также протоколов контрольных испытаний, по результатам которой оформляет протоколы экспертизы протоколов испытаний, в том числе с целью распространения их результатов на другие модификации транспортных средств, включенные в заявку.» Обоснование: Экспертиза предоставляемых заявителем доказательственных материалов должна включать в т.ч. экспертизу документов, полученных изготовителем в испытательных лабораториях Евразийского экономического союза (Е22, сертификаты соответствия). Нет разъяснения, что подразумевается под термином «требования, установленные в зарубежных системах оценки соответствия транспортных средств». Не упоминаются требования отечественных систем оценки, например, требования ГОСТ к ТС для перевозки детей или требования ТР ТС к передней обзорности.	транспортных средств (и, если применимо, компонентов, установленных на транспортном средстве), идентификацию образцов транспортных средств (и, если применимо, компонентов, установленных на транспортном средстве) и их испытания, оформляет протоколы испытаний, организует их регистрацию и учет. При включении в заявку или решение органа по сертификации нескольких модификаций транспортного средства (шасси) (и, если применимо, компонентов, установленных на транспортном средстве) испытания проводятся в отношении модификаций, как правило, с ожидаемыми наихудшими показателями. В протоколе испытаний указывается и обосновывается возможность распространения их результатов на другие модификации, включенные в заявку или решение органа по сертификации.»; 2) после последнего абзаца добавить абзац в следующей редакции: «Представителям аккредитованных испытательных лабораторий допускается проводить испытания в местах, не включенных в места осуществления деятельности, аккредитованной испытательной лаборатории, в испытательных подразделениях изготовителя или в испытательной лаборатории, имеющей договор (соглашение) с изготовителем или поставщиком изготовителя, в том числе, за

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
				пределами государств-членов Евразийского экономического союза. При этом к протоколу испытаний, оформленному на бланке аккредитованной испытательной лаборатории и подписанному ее ответственными лицами, прикладываются документы, подтверждающие метрологическую прослеживаемость результатов измерений оборудованием, которое использовалось при проведении испытаний.».
165.	Пункт 31 (Пункт 26 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Предлагаемый дополнительный абзац изложить в следующей редакции: «Допускается проводить испытания за пределами государств-членов Евразийского экономического союза представителям аккредитованных испытательных лабораторий и технических служб. При этом к протоколу испытаний, оформленному на бланке технической службы и подписанному ее ответственными лицами, прикладываются документы, подтверждающие точность результатов измерений оборудованием, которое использовалось при проведении испытаний.». Обоснование: 1. Поскольку испытания проводятся с целью подтверждения соответствия требованиям ТР ТС 018/2011 для выпуска транспортных средств в обращение на территории ЕАЭС, необходимо позволить проводить освидетельствование испытаний и оформление протоколов представителям испытательных лабораторий, аккредитованных в национальных системах аккредитации стран ЕАЭС. Либо для данного случая	Принято частично. С учетом других поступивших предложений. В редакции, приведенной в позиции 164 сводки отзывов.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			ввести в пункт обоснование на основании чего правовой статус лаборатории, аккредитованной в рамках Соглашения 1958 г., выше правового статуса лаборатории аккредитованной в системе аккредитации стран ЕАЭС. 2. Сертификация СМК добровольная процедура, в противном случае необходимо ввести стандарт, действующий в рамках ЕАЭС, например, ИСО/МЭК 17025 или ISO 9001 требованиям которого должна соответствовать СМК лаборатории.	
166.	Пункт 31 (Пункт 26 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Добавленный абзац не вносит ясности, возможно ли проводить испытания за пределами ЕАЭС в местах, не включенных в места осуществления деятельности, аккредитованной ИЛ, или же места проведения испытаний за пределами ЕАЭС также должны быть включены в места осуществления деятельности ИЛ. Если места проведения испытаний за пределами ЕАЭС не должны быть включены в область аккредитации ИЛ как места осуществления деятельности, то справедливо распространить данную практику и внутри ЕАЭС и разрешить выполнять испытания по месту нахождения изготовителя или заявителя. В противном случае данные требования ставят изготовителей из ЕАЭС и из иных стран в неравные условия. **Предложение:** Представителям аккредитованных испытательных лабораторий допускается проводить испытания в местах, не включенных в места осуществления деятельности, аккредитованной ИЛ, в испытательных подразделениях изготовителя или в ИЛ, имеющей договор (соглашение) с изготовителем или поставщиком изготовителя, в том числе за	Принято частично. С учетом других поступивших предложений. В редакции, приведенной в позиции 164 сводки отзывов.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			пределами государств-членов Евразийского экономического союза. При этом к протоколу испытаний, оформленному на бланке аккредитованной испытательной лаборатории и подписанному ее ответственными лицами, прикладываются документы, подтверждающие точность результатов измерений оборудованием, которое использовалось при проведении испытаний.	
167.	Пункт 31 (Пункт 26 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Необходимо четко прописать кто, где и когда должен проводить отбор [образцов испытаний]. Учитывая Решение № 44, надо либо просто на него ссылаться, либо четко прописать другую процедуру.	Отклонено. При проведении оценки соответствия транспортных средств заявитель предоставляет образцы, подготовленные для проведения испытаний.
168.	Пункт 31 (Пункт 26 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020) НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Исключить абзац: «экспертизу предоставленных заявителем доказательственных материалов …». В соответствии с ГОСТ ISO/IEC 17025-2019 п. 3.6: «3.6 лаборатория: Орган, который осуществляет один или несколько из следующих видов деятельности: - испытания; - калибровка; - отбор образцов, связанный с последующими испытаниями или калибровкой». Таким образом, лаборатории не уполномочены проводить экспертизу. Экспертиза должна проводиться органом (в контексте обсуждаемого раздела – органом по сертификации, принявшим заявку на одобрение типа (далее – ООТ). Кроме того, не ясен механизм выдачи Сообщения/сертификата на несколько модификаций на основании протокола испытаний одной модификации. Противоречит требованиям (критериям)	Принято. Проведение экспертизы протоколов испытаний будет возложено на орган по сертификации.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			Федеральной службы по аккредитации и положениям ФЗ № 102 «О единстве средств измерений».	
169.	Пункт 31 (Пункт 26 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Изменить «в заявку» на «направление в испытательную лабораторию» или «решение органа по сертификации» (в соответствии с первым абзацем п.16 Изменений) При передаче в ИЛ решения по заявке или самой заявки, орган по сертификации, аккредитованный в РФ, нарушит 184-ФЗ Статья 26 п. 4.	Принято частично. В редакции: «решение органа по сертификации». У заявителя должна быть возможность до подачи заявки в орган по сертификации провести испытания и экспертизу продукции в аккредитованной испытательной лаборатории.
170.	Пункт 31 (Пункт 26 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020)	Исключить «как правило». Подобная неконкретная формулировка недопустима в техническом регламенте, т.к. допускает неоднозначность толкования	Отклонено. По техническим причинам заявитель может не предоставить для испытаний образец с ожидаемыми наихудшими показателями. Тогда, по согласованию с испытательной лабораторией, он предоставляет другой образец.
171.	Пункт 31 (Пункт 26 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Заменить «точность [результатов измерений]» на «метрологическую прослеживаемость к эталонам государств-членов ЕАЭС». Отсутствует определения термина точность, предлагается использовать термины и определения Приложения 10 к Договору о ЕАЭС	Принято частично. В редакции: «метрологическую прослеживаемость», поскольку речь идет о странах, которые не являются членами ЕАЭС.
172.	Пункт 31 (Пункт 26 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Исключить абзац «Протоколы испытаний, проведенных назначенными техническим службами в соответствии с Соглашением 1958 г., могут использоваться при оценке соответствия при условии, что было подтверждено соответствие Правилам ООН в редакции, соответствующей поправке, уровень которой не ниже указанного в приложении № 2 к настоящему техническому регламенту.». Абзац противоречит определению «техническая	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			служба» (ТР ТС 018/2011 п. 6). Признание протоколов испытаний, оформленных лабораториями, не аккредитованными в установленном в ЕАЭС порядке, противоречит п. 5 Приложения 9 к Договору о ЕЭАС. Кроме того, Соглашение 1958 г. говорит только о взаимном признании Сообщений, но никак не протоколов испытаний, выданных техническими службами. Органы по оценке соответствия, аккредитованные в РФ, при такой формулировке дополнительно рискуют нарушить требования 184-ФЗ Статья 30.	
173.	Пункт 31 (Пункт 26 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Изложить абзац в редакции (исключить фразы «иными», «кроме назначенных технических служб», «или соглашения»): Протоколы испытаний, проведенных испытательными лабораториями стран, не являющихся членами Евразийского экономического союза, могут использоваться при оценке соответствия при условии наличия двухстороннего соглашения с Евразийским экономическим союзом о взаимном признании результатов оценки соответствия, в частности, результатов испытаний. …»	Принято. Включено в новый пункт 33^{1}.
174.	Пункт 31 (Пункт 26 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	В тексте: «Экспертиза протоколов испытаний, указанных в абзацах выше, должна проводиться в аккредитованных испытательных лабораториях государства-члена Евразийского экономического союза.» изменить «испытательных лабораториях» на «**органах по сертификации**» В соответствии с ГОСТ ISO/IEC 17025-2019 п. 3.6: «3.6 лаборатория: Орган, который осуществляет один или несколько из следующих видов	Принято. Проведение экспертизы протоколов испытаний будет возложено на орган по сертификации.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			деятельности: - испытания; - калибровка; - отбор образцов, связанный с последующими испытаниями или калибровкой». Таким образом, лаборатории не уполномочены проводить экспертизу. Экспертиза должна проводиться органом (в контексте обсуждаемого раздела – органом по сертификации, принявшим заявку на одобрение типа (далее – ООТ). Кроме того, не ясен механизм выдачи Сообщения/сертификата на несколько модификаций на основании протокола испытаний одной модификации.	
175.	Пункт 31 (Пункт 26 проекта изменений к техническому регламенту)	Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	Третий абзац редакции перечисления 2). Непонятно, о каких двухсторонних соглашениях идет речь. Требует уточнения, или предлагаем исключить слова «двухстороннего соглашения или».	Принято предложение ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) и АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020).
176.	Пункт 31 (Пункт 26 проекта изменений к техническому регламенту)	ОАО «МЗКТ» (письмо от 14.01.2020 № 20000-19/017)	Изменить текст: «31. Аккредитованная испытательная лаборатория на основании **заявки изготовителя или его официального представителя**, либо решения органа по сертификации проводит…»	Принято.
177.	Пункт 31 (Пункт 26 проекта изменений к техническому регламенту)	ОАО «МЗКТ» (письмо от 14.01.2020 № 20000-19/017) АО «Азия-Авто» (письмо от 27.03.2020) ОЮЛ «СПАОК «КазАвтоПром» (письмо от 05.04.2020) НПП РК «Атамекен» (письмо от 06.05.2020 № 16-502)	Изменить текст: «экспертизу предоставленных заявителем доказательственных материалов (протоколов испытаний), полученных в целях подтверждения соответствия требованиям, установленным в зарубежных системах оценки соответствия транспортных средств, протоколов контрольных испытаний, **а также протоколов испытаний, с момента выдачи которых прошло более двух**	Отклонено. Ниже по контексту измененного пункта 31 можно убедиться, что протоколы испытаний, с момента выдачи которых прошло более двух лет, можно использовать при наличии доказательственных материалов, подтверждающих соответствие производства.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
		КТРМ РК (письмо от 19.05.2020 № 21-01-21/362) ОАО «МЗКТ» (письмо от 15.05.2020 № 25530-7/54)	**лет**».	
178.	Пункт 31 (Пункт 26 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	**Предложение:** отменить срок действия для протоколов испытаний. Обоснование: Чем обоснован срок действия протокола не более 2-х лет? Это противоречит Женевскому соглашению 1958 г. В отношении протоколов по Правилам ООН такого ограничения нет. Протокол испытаний лишь подтверждает тот факт, что представленные образцы прошли испытания. Возможность их использовать в целях подтверждения соответствия уже лежит в зоне ответственности органов по сертификации. В связи с переходом на сообщения по локальным свойствам, необходима дальнейшая гармонизации с практикой оформления сообщений по Правилам ООН.	Отклонено. Ниже по контексту измененного пункта 31 можно убедиться, что протоколы испытаний, с момента выдачи которых прошло более двух лет, можно использовать при наличии доказательственных материалов, подтверждающих соответствие производства.
179.	Пункт 31 (Пункт 26 проекта изменений к техническому регламенту)	ОАО «МЗКТ» (письмо от 14.01.2020 № 20000-19/017) ОАО «МЗКТ» (письмо от 15.05.2020 № 25530-7/54)	Исключить текст: «документы, подтверждающие точность результатов измерений оборудованием, которое использовалось при проведении испытаний».	Отклонено. Без этого текста могут использоваться протоколы испытаний с недостоверными результатами. Текст отредактирован в соответствии с другими поступившими предложениями.
180.	Пункт 31 (Пункт 26 проекта изменений к техническому регламенту)	АО «Азия-Авто» (письмо от 27.03.2020) ОЮЛ «СПАОК «КазАвтоПром» (письмо от 05.04.2020) НПП РК «Атамекен» (письмо от 06.05.2020 № 16-502)	Перечисление 2) абзац 7 изложить в редакции: «Протоколы испытаний и протоколы экспертизы, подтверждающие выполнение требований настоящего технического регламента, являются основанием для оформления сертификата соответствия или регистрации декларации о соответствии.».	Отклонено. Оформление сообщений об официальном утверждении типа вводится с целью передачи ответственности органу государственного управления.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
		КТРМ РК (письмо от 19.05.2020 № 21-01-21/362)		
181.	Пункт 31 (Пункт 26 проекта изменений к техническому регламенту)	ИЦ ФГУП «НИИР» (письмо от 18.05.2020)	Пункт 31 изложить в редакции: «Аккредитованная испытательная лаборатория на основании **заявки изготовителя или его официального представителя, или** решения органа по сертификации проводит: - экспертизу представленных заявителем технических описаний **транспортных средств (и/или компонентов, установленных на транспортном средстве)**, идентификацию образцов транспортных средств **(и/или компонентов, установленных на транспортном средстве)** и их испытания, оформляет протоколы испытаний, организует их регистрацию и учет; - экспертизу предоставленных заявителем доказательственных материалов (протоколов испытаний), **в том числе** полученных в целях подтверждения соответствия требованиям, установленным в зарубежных странах с целью установления эквивалентности проверяемых требований требованиям настоящего технического регламента, а также протоколов контрольных испытаний, по результатам которой оформляет протоколы экспертизы протоколов испытаний, в том числе с целью распространения их результатов на другие модификации транспортных средств, включенные в заявку. При включении в заявку нескольких модификаций транспортного средства (шасси, **компонентов, установленных на транспортном средстве**) испытания проводятся в отношении модификаций транспортных средств **(компонентов,**	Принято частично. С учетом других поступивших предложений. В редакции, приведенной в позиции 164 сводки отзывов.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			установленных на транспортном средстве), как правило, с ожидаемыми наихудшими показателями. В протоколе испытаний указывается и обосновывается возможность распространения их результатов на другие модификации транспортных средств **(компонентов, установленных на транспортном средстве)**, включенные в заявку». Для подготовки заявителем доказательственных материалов, предлагаем предоставить ему возможность до подачи заявки в орган по сертификации проведение испытаний и экспертизы продукции в аккредитованной лаборатории.	
182.	Пункт 31 (Пункт 26 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Исключить текст, добавленный после последнего абзаца (подпункт 2) пункта 26 проекта изменений к техническому регламенту. Обоснование: Методическим порядком оформления и использования органами по сертификации экспертных заключений по результатам экспертизы технической документации и результатов испытаний, используемых при оценке соответствия колесных транспортных средств, утвержденным Росстандартом 11.10.2018, предусмотрен иной порядок экспертизы технической документации и результатов испытаний.	Принято частично. С учетом других поступивших предложений. В редакции, приведенной в позиции 164 сводки отзывов.
183.	Пункт 33 (Пункт 27 проекта изменений к техническому регламенту)	АО «Азия-Авто» (письмо от 27.03.2020) ОЮЛ «СПАОК «КазАвтоПром» (письмо от 05.04.2020)	«- в абзаце восьмом словосочетание «включенным в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза» заменить словосочетанием: «аккредитованным в Национальной системе аккредитации государств-членов Евразийского экономического союза **или страны-участницы Соглашения 1958 г., аккредитованным членом**	Отклонено. Нет оснований для признания документов, оформленных в системах аккредитации, иных чем национальные системы аккредитации государств-членов ЕАЭС. Это может быть сделано только на основании договора о взаимном признании результатов оценки соответствия.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			Международного форума по аккредитации IAF; аккредитованным членом Международной целевой группы автомобильной промышленности IATF; аккредитованным членом Европейской сети по оценке и сертификации систем качества IQNet».». Считаем целесообразным помимо сертификатов соответствия систем менеджмента качества, выданных органами по сертификации, аккредитованными в национальных системам государств-членов Евразийского экономического союза, признавать сертификаты соответствия, выданные органами, аккредитованными в международных форумах / ассоциациях / организациях и т.п.	
184.	Пункт 33 (Пункт 27 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Исключить весь абзац: «3) после абзаца девятого добавить абзац следующего содержания: «В остальных случаях необходимость проведения проверки условий производства определяется по решению органа по сертификации.».». Противоречит п. 5 Решения Совета ЕЭК от 21 августа 2015 года № 50 «О Рекомендациях по содержанию и типовой структуре технического регламента Евразийского экономического союза» - допускает возможность различного толкования обязательных требований.	Принято частично. Из содержания пункта 33 вытекает, что проверка производства не проводится, если у заявителя есть сертификат системы менеджмента качества, выданный органом по сертификации, аккредитованным в Национальной системе аккредитации государства-члена ЕАЭС и обязательно проводится, если изготовитель происходит из страны, не являющейся участницей Женевского Соглашения 1958 г. Про остальные случаи ничего не написано. Поэтому введено уточнение, что в остальных случаях орган по сертификации сам принимает решение о необходимости проверки производства. В связи с получением замечания принято решение добавить текст: «…по решению

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
				органа по сертификации **на основании анализа предоставленной документации**».
185.	Пункт 33 (Пункт 27 проекта изменений к техническому регламенту	Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	Перечисление 3) «В остальных случаях необходимость проведения проверки условий производства определяется по решению органа по сертификации.». В предлагаемой редакции абзаца слова «проверки условий производства» заменить словами «анализа состояния производства».	Отклонено. В данном абзаце речь идет о проверке условий производства с выездом на место.
186.	Пункт 33[1] (Пункт 28 проекта изменений к техническому регламенту)	АО «Азия-Авто» (письмо от 27.03.2020) ОЮЛ «СПАОК «КазАвтоПром» (письмо от 05.04.2020) НПП РК «Атамекен» (письмо от 06.05.2020 № 16-502) ПАО КАМАЗ (письмо от 19.05.2020 № 01-11-38) КТРМ РК (письмо от 19.05.2020 № 21-01-21/362)	Исключить.	Отклонено. Оформление сообщений об официальном утверждении типа вводится с целью передачи ответственности органу государственного управления.
187.	Пункт 35 (Пункт 29 проекта изменений к техническому регламенту)	ОЮЛ «Ассоциация казахстанского автобизнеса» (письмо с адреса n.starostenko@akab.kz от 26.03.2020) КТРМ РК (письмо от 19.05.2020 № 21-01-21/362)	Не дополнять абзац последний текстом в следующей редакции: «, но не раньше, чем через один год после регистрации предыдущего одобрения типа транспортного средства (шасси).». Считаем нецелесообразным ограничивать возможность распространения ОТТС после выпуска в обращение малой партии транспортных средств поскольку другие представители, указанные в ОТТС согласно проекту изменений в ТР ТС 018/2011, имеют право быть заявителем на распространение ОТТС.	Отклонено. Дополнение последнего абзаца пункта 35 ограничивает возможность переоформления одобрения типа транспортного средства на малую партию не чаще одного раза в год. Если переоформление требуется чаще, то количество транспортных средств перестает считаться малой партией. Это дополнение не влияет на возможность распространения одобрения типа транспортного средства на малую партию.
188.	Пункт 36 (Пункт 30 проекта	ПАО КАМАЗ (письмо от 19.05.2020 № 01-11-38)	Предлагается редакция абзаца первого: «При оценке соответствия типов транспортных	Принято. В редакции «…в режиме **серийного**

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	изменений к техническому регламенту)		средств, изготавливаемых в режиме сборочного производства, в качестве доказательственных материалов разрешается представление одобрений типа транспортного средства (одобрений типа шасси) транспортных средств (шасси) - аналогов, изготовленных в условиях другого производства, при условии представления документов, подтверждающих согласие изготовителя транспортных средств (шасси) - аналогов». Под "промышленной сборкой" моторных транспортных средств понимается система серийного производства на основе технологических процессов, обеспечивающая проектные производственные мощности предприятия не менее 25 тысяч единиц в год при двухсменном режиме работы (в ред. Приказа Минэкономразвития России № 311, Минпромэнерго России № 250, Минфина России № 124н от 05.10.2006)	сборочного производства …».
189.	Пункт 36 (Пункт 30 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Добавить оговорку, что уровень требований к автомобилям, собирающимся из комплектов, не должен превышать уровень базового автомобиля. Обоснование: Необходимо внести однозначность в предъявляемые требования.	Отклонено. Такая оговорка не требуется, поскольку ТР ТС 018/2011 устанавливает единые требования, зависящие от категорий транспортных средств.
190.	Пункт 42 (Пункт 33 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «УАЗ» (письмо от 29.04.2020 № 70/12)	«"сообщение об официальном утверждении типа" - документ, предусмотренный Соглашением 1958 года, удостоверяющий проведение с положительным результатом … со сроком действия 4 года? Убрать срок действия, т.к. противоречит Правилам ООН или уточнить в соответствии с переходными положениями Правил ООН.	Принято. Форма сообщений должна быть изменена для отражения в ней большего количества строк с описанием транспортных средств, а также должна быть введена процедура распространения официальных утверждений.
191.	Пункт 42 (Пункт 33 проекта	АО «АВТОВАЗ» (письмо от 20.05.2020 № 3D000/27)	Отменить срок действия сообщений об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси)	Принято. Форма сообщений должна быть изменена

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	изменений к техническому регламенту)		отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к ТР ТС 018/2011. Необходима дальнейшая гармонизация с Женевским соглашением 1958 года, по отсутствию сроков по протоколам и сообщениям.	для отражения в ней большего количества строк с описанием транспортных средств, а также должна быть введена процедура распространения официальных утверждений.
192.	Пункт 42 (Пункт 33 проекта изменений к техническому регламенту)	ПАО КАМАЗ (письмо от 19.05.2020 № 01-11-38)	Срок действия сообщений об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту не ограничивать, если не меняются требования. Предлагаемый вид документа является сообщением (т.е. уведомлением) об утверждении типа транспортного средства. Бессмысленно устанавливать сроки его действия, так как тип транспортного средства не является продукцией, сроки выпуска которой можно ограничить. По аналогии Сообщения типа в рамках Женевского Соглашения 1958 года не имеют ограничения по срокам действия, если не меняются требования Правил ООН.	Принято. Форма сообщений должна быть изменена для отражения в ней большего количества строк с описанием транспортных средств, а также должна быть введена процедура распространения официальных утверждений.
193.	Пункт 42 (Пункт 33 проекта изменений к техническому регламенту)	АО «Азия-Авто» (письмо от 27.03.2020) НПП РК «Атамекен» (письмо от 06.05.2020 № 16-502) КТРМ РК (письмо от 19.05.2020 № 21-01-21/362)	Перечисление 3) в пункте 42 абзац третий изложить в следующей редакции: «Срок действия сертификатов соответствия отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту не превышает 4 лет.».	Отклонено. Оформление сообщений об официальном утверждении типа вводится с целью передачи ответственности органу государственного управления.
194.	Пункт 42 (Пункт 33 проекта изменений к техническому регламенту)	Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	Перечисления 1) и 3) проекта изменений. Непонятна дата начала действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) и сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси). Требует уточнения.	Принято. В редакции: «Дата начала действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) устанавливается **по решению**

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
				заявителя, но не позднее, чем шестьдесят календарных дней с даты внесения регистрационной записи …». Для сообщений об официальном утверждении типа срок действия отменен.
195.	Пункт 42 (Пункт 33 проекта изменений к техническому регламенту)	Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	перечисление 2), б) проекта изменений исключить, так как в тексте действующего технического регламента применяется слово «ограничивается».	Отклонено. Поправка предложена, потому что в редакции ТР ТС 018/2011, которой пользовались разработчики, написано «ограничиваются».
196.	Пункт 43 (Пункт 34 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Добавить определение «технический секретариат» в п. 6 ТР ТС 018/2011	Отклонено. Определение не требуется, так как функции технического секретариата определены из контекста.
197.	Пункт 43 (Пункт 34 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	В текст «…Указанные организации не должны быть аккредитованы в качестве органа по сертификации …» добавить: «и/или испытательной лаборатории, органа инспекции».	Принято.
198.	Пункт 43 (Пункт 34 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Изложить в следующей редакции: «Орган по сертификации направляет проект одобрения типа транспортного средства (проект одобрения типа шасси) для рассмотрения и утверждения уполномоченным органом государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза, который может назначить в установленном порядке компетентную организацию, выполняющую функции технического секретариата, для проверки правильности и обоснованности оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), научно-методического обеспечения деятельности	Отклонено. Сроки рассмотрения документов и разделение на бумажную и электронную форму были исключены. Наличие в штате технического секретариата сотрудников действующих органов по сертификации не влияет на сроки рассмотрения документов.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			уполномоченного органа государственного управления и организацию, выполняющую функции администратора информационной системы, для управления оформлением документов, удостоверяющих соответствие требованиям настоящего технического регламента в электронном виде. Указанные организации не должны быть аккредитованы в качестве органа по сертификации, проводящего оценку соответствия требованиям настоящего технического регламента и иметь в штате сотрудников действующих органов по сертификации. Срок рассмотрения и утверждения проекта одобрения типа транспортного средства (одобрение типа шасси) не должен превышать 10 рабочих дней. Обоснование: Существующие сроки проверки (до 45 дней), зачастую ставят под угрозу оперативного выполнения федеральных контрактов и постановку на производства новой продукции. Технический секретариат должен быть полностью независим от органов по сертификации.	
199.	Пункт 43 (Пункт 34 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	1) Возникает следующий вопрос: 20 дней для Технического секретариата (или организации, выполняющей его функции), и 20 дней для администратора информационной системы? Существует риск трактования суммарных 40 рабочих дней. Или Суммарно 20 дней для Технического секретариата и администратора информационной системы? 2) Рамки полномочий и требования компетентности Технического секретариата или организаций,	Отклонено. Сроки рассмотрения документов и разделение на бумажную и электронную форму были исключены.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			выполняющей функции секретариата и администратора информационной системы, в ТР ТС 018/2011 определены. **Предложение:** 1) Чёткое разделение по дням для Технического секретариата и для администратора информационной системы: - Суммарно 10 дней для электронного ОТТС, - Суммарно 15 дней для бумажного ОТТС; 2) Разделение полномочий и компетентностей по Техническому секретариату, организациям, выполняющим функции секретариата и администратора информационной системы в ТР ТС 018/2011.	
200.	Пункты 43 и 44 (Пункты 34 и 35 проекта изменений к техническому регламенту)	Белорусский государственный институт метрологии (письмо от 17.01.2020 № 65-25/1448)	Все технические регламенты Союза предусматривают подписание и утверждение документов, выдаваемых органом по сертификации, руководителем (уполномоченным лицом) данного органа по сертификации. В связи с этим рассмотрение и утверждение уполномоченным органом государственного управления государства-члена документа, оформленного аккредитованным органом по сертификации, является избыточной процедурой, так как одобрение типа является таким же документом об оценке соответствия техническим регламентам, как и сертификат соответствия. Предлагается исключить норму, предусматривающую рассмотрение и утверждение уполномоченным органом государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза одобрений типа транспортного средства.	Отклонено. Исходим из того, что одобрение типа транспортного средства не является сертификатом соответствия. Это – комплексный документ, составленный на основании совокупности доказательственных материалов. Принимая во внимание значимость этого документа, его утверждение отнесено к компетенции органа государственного управления государства-члена ЕАЭС.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
201.	Пункт 44 (Пункт 35 проекта изменений к техническому регламенту)	АО «Азия-Авто» (письмо от 27.03.2020) ОЮЛ «СПАОК «КазАвтоПром» (письмо от 05.04.2020) НПП РК «Атамекен» (письмо от 06.05.2020 № 16-502) КТРМ РК (письмо от 19.05.2020 № 21-01-21/362) ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Изложить в следующей редакции: «44. Уполномоченный орган государственного управления государства - члена Евразийского экономического союза утверждает порядок рассмотрения и утверждения одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), а также осуществляет регистрацию и ведение реестра одобрений типа транспортного средства (одобрений типа шасси)».	Отклонено. Оформление сообщений об официальном утверждении типа вводится с целью передачи ответственности органу государственного управления.
202.	Пункт 44 (Пункт 35 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Редакционная правка. **Предложение:** дополнить редакцию следующим образом: «Уполномоченный орган государственного управления государства - члена Евразийского экономического союза утверждает порядок рассмотрения и утверждения одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) **и сообщений об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту**, а также осуществляет регистрацию и ведение реестра одобрений типа транспортного средства (одобрений типа шасси) и сообщений об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту».	Принято.
203.	Пункт 45 (Пункт 36 проекта изменений к	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	1) В новом абзаце третьем изменить «орган по сертификации» на «администратор системы электронного документооборота».	Принято частично. С учетом других поступивших предложений.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	техническому регламенту)		Во избежание избыточных шагов и требований к ОС. 2) Дополнить «…в течение 5 лет с даты окончания срока действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) **или 10 лет с даты регистрации ОТТС/ОТШ на партию**». 3) Изменить «оформления» на «регистрации».	В редакции: «В пункте 45 в абзаце втором слова «с даты оформления» заменить словами «с даты окончания срока действия»; Из проекта изменений № 3 к ТР ТС 018/2011 исключено уточнение на вид оформляемого документа (бумажный, электронный).
204.	Пункт 45 (Пункт 36 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Необходимо увеличить доступ к ОТТС для возможности использовать ОТТС по п. 97 на оригинальные компоненты, поставляемые в качестве сменных (запасных) частей для послепродажного обслуживания транспортных средств по запасным частям ОТТС. **Предложение:** 1) … а администратор системы электронного документооборота обеспечивает доступ органа по сертификации к документам, послужившим основанием для оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), в течение **15 лет** с даты окончания срока действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси). … 2) Рассмотреть возможность заверенных копий ОТТС, процесс заверения и хранения у изготовителя или у администратора.	Принято к сведению. Из проекта изменений № 3 к ТР ТС 018/2011 исключено уточнение на вид оформляемого документа (бумажный, электронный).
205.	Новый пункт 45^1 (Пункт 37 проекта изменений к техническому регламенту)	Минпром РБ (письмо от 17.01.2020 № 13-15/286) Минпром РБ (письмо от 14.05.2020 № 13-15/631)	Не дополнять ТР ТС 018/2011 пунктом 45^1. Данная процедура не является предметом регламента, относится к сфере регулирования Решения Коллегии ЕЭК от 22.09.2015 № 122.	Принято.
206.	Новый пункт 45^1	ООО «Тест-Связь» (письмо от	Не дополнять ТР ТС 018/2011 пунктом 45^1.	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	(Пункт 37 проекта изменений к техническому регламенту)	18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Национальное законодательство государств-членов ЕАЭС не следует регулировать через ТР ТС. При этом в случае дальнейшего изменения Решения ЕЭК о порядке оформления ЭПТС могут быть противоречия с данным пунктом ТР ТС 018/2011.	
207.	Пункт 46 (Пункт 38 проекта изменений к техническому регламенту)	Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	Первый абзац изложить в редакции: «Орган по сертификации осуществляет периодическую оценку транспортного средства (шасси) в течение срока действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси)». При этом предлагаем установить способы проведения периодической оценки.	Принято частично. В абзаце первом пункта 46 указано, что речь идет об инспекционном контроле. В последующих пунктах ТР ТС 018/2011 раскрывается содержание инспекционного контроля.
208.	Пункт 46 (Пункт 38 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Неясно чем вызвана необходимость корректировки п. 46? Планы периодических контролей согласовываются при каждом оформлении ОТТС. Периодичность указана в п. 47. Необходимо упростить определение, так как в тексте регламента достаточно чётко определены требования. **Предложение:** В пункте 46 абзац первый изложить в следующей редакции: «Орган по сертификации осуществляет периодический контроль продукции, прошедшей оценку соответствия, и условий ее производства».	Принято частично. В абзаце первом пункта 46 указано, что речь идет об инспекционном контроле. В последующих пунктах ТР ТС 018/2011 раскрывается содержание инспекционного контроля.
209.	Пункт 52	Алюминиевая ассоциация (письмо от 20.05.2020 № 20-199)	В настоящее время в сфере сертификации колес у некоторых участников сложилось представление, что в рамках инспекционного контроля необходимо проведение всего комплекса испытаний в полном объеме, который проводился при первичной сертификации. Кроме того, существует позиция, что проведение контрольных испытаний в лаборатории	Принято к сведению. Проектом изменений № 3 не было предусмотрено внесение изменений в указанный пункт ТР ТС 018/2011.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			изготовителя возможно только в случае, если такая лаборатория является аккредитованной. Предлагается изложить пункт 52 в редакции: «В ходе контроля у изготовителя (продавца) продукции проводится ее идентификация, могут быть выборочно проведены испытания типовых образцов продукции в лаборатории изготовителя или в аккредитованной лаборатории. При этом лаборатория изготовителя не обязательно должна быть аккредитованной, но должна быть обеспечена необходимыми средствами измерений и испытательным оборудованием, позволяющим провести под наблюдением представителя органа по сертификации соответствующие испытания (исследования, измерения)».	
210.	Пункт 57 (Пункт 39 проекта изменений к техническому регламенту)	АО «Азия-Авто» (письмо от 27.03.2020) ОЮЛ «СПАОК «КазАвтоПром» (письмо от 05.04.2020) НПП РК «Атамекен» (письмо от 06.05.2020 № 16-502) КТРМ РК (письмо от 19.05.2020 № 21-01-21/362)	Абзацы первый и второй изложить в следующей редакции: «57. В случае признания органом по сертификации принятых мер недостаточными, он через 30 дней после направления изготовителю и его официальному представителю письменного уведомления направляет в уполномоченный орган государственного управления государства- члена Евразийского экономического союза представление о приостановке или прекращении действия **сертификатов соответствия** отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту, о чем информирует изготовителя и его официального представителя, технический секретариат и органы государственного контроля (надзора). Уполномоченный орган государственного управления государства-члена Евразийского	Отклонено. Оформление сообщений об официальном утверждении типа вводится с целью передачи ответственности органу государственного управления.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			экономического союза на основании представления органа по сертификации приостанавливает или отменяет действие **сертификатов соответствия** отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту, и отменяет одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси) посредством оформления уведомления об отмене документа по форме, предусмотренной приложением № 16 к настоящему техническому регламенту.».	
211.	Пункт 59 (Пункт 40 проекта изменений к техническому регламенту)	ОАО «МЗКТ» (письмо от 14.01.2020 № 20000-19/017)	Исключить текст: «а также о фактах отмены (приостановлении или окончании срока действия) доказательственных материалов, послуживших основаниями для оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси)».	Принято частично. В части информирования об окончании срока действия. Речь идет об информировании изготовителем или представителем изготовителя органа по сертификации. Считаем, что такое информирование является обязательным для повышения эффективности контроля органа по сертификации за объектами, прошедшими оценку соответствия.
212.	Пункт 59 (Пункт 40 проекта изменений к техническому регламенту)	АО «Азия-Авто» (письмо от 27.03.2020) ОЮЛ «СПАОК «КазАвтоПром» (письмо от 05.04.2020) НПП РК «Атамекен» (письмо от 06.05.2020 № 16-502) КТРМ РК (письмо от 19.05.2020 № 21-01-21/362)	Абзац первый изложить в следующей редакции: «Изготовитель или представитель изготовителя в период действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) обязан информировать оформивший его орган по сертификации обо всех планируемых изменениях конструкции транспортного средства (шасси), об изменениях сведений, указанных в одобрении типа транспортного средства (одобрении типа шасси).». Орган по сертификации, оформивший одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси), имеет информацию о сроках действия	Принято частично. В части информирования об окончании срока действия. Информация, направленная в электронном виде, рассматривается как письменная.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			доказательственных материалов, поэтому его информирование со стороны изготовителя или представителя изготовителя излишне. Информирование письменно также излишне, возможно предоставить информацию в электронном виде.	
213.	Пункт 59 (Пункт 40 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Абзац первый необходимо упростить, так как изменение конструкции или в документации в итоге приводит к изменению сведений в ОТТС. Добавить упрощённую ЭЦП. **Предложение:** «Изготовитель или представитель изготовителя в период действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) обязан **письменно или электронным письмом, подписанным посредством упрощённой ЭЦП,** информировать оформивший его орган по сертификации обо всех планируемых изменениях конструкции транспортных средств (шасси).	Принято. С редакционными правками.
214.	Пункт 60 (Пункт 41 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «УАЗ» (письмо от 29.04.2020 № 70/12)	Добавить фразу: «В случае подтверждения заявителем соответствия новых модификаций требованиям… заявителю необходимо, **в соответствии с решением органа по сертификации подтвердить необходимые требования, касающиеся отличительных особенностей новых модификаций** …» Это приведет к более быстрому прогрессу развития новых модификаций, без процедуры переоформления всех сертификатов или Сообщений. Оформлять новые документы только на изменения модификации, а не переделывать все.	Отклонено. Новые модификации должны быть включены во все документы, удостоверяющие соответствие, предусмотренные ТР ТС 018/2011. Заявителю нет необходимости проводить испытания новых модификаций по тем свойствам, на выполнение которых не влияют конструктивные особенности новых модификаций.
215.	Пункт 60 (Пункт 41 проекта	АО «Азия-Авто» (письмо от 27.03.2020)	Абзац первый изложить в следующей редакции: «В случае положительного результата рассмотрения	Отклонено. Оформление сообщений об официальном

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	изменений к техническому регламенту)	ОЮЛ «СПАОК «КазАвтоПром» (письмо от 05.04.2020) НПП РК «Атамекен» (письмо от 06.05.2020 № 16-502) КТРМ РК (письмо от 19.05.2020 № 21-01-21/362)	всех представленных доказательственных материалов, в том числе их действительности на дату оформления распространенного одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), орган по сертификации подготавливает заключение, содержащее мотивированное обоснование достаточности представленных доказательственных материалов для распространения действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), а также **сертификатов соответствия** отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту, на основе которого оформляет новые версии документов. В случае подтверждения заявителем соответствия новых модификаций требованиям, действовавшим на дату оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), срок действия распространенного одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) ограничивается сроком действия исходного одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси).».	утверждении типа вводится с целью передачи ответственности органу государственного управления.
216.	Пункт 60 (Пункт 41 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Необходимо включить информацию о сроке действия распространенных Сообщений.	Принято частично. С учетом содержания других пунктов, предполагается отменить срок действия сообщений.
217.	Пункт 61 (Пункт 42 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Изменить «владельца» на «заявителя». В соответствии с терминологией ТР ТС 018/2011.	Отклонено. Функции заявителя оканчиваются, когда получен документ – результат оценки соответствия. Потом заявитель становится владельцем документа.
218.	Пункт 63	ООО «УАЗ» (письмо от	В пункте 63:	Отклонено.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	(Пункт 43 проекта изменений к техническому регламенту)	29.04.2020 № 70/12) АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	1) абзац второй исключить; 2) слова «или сертификатов соответствия» исключить. Уточнение 2) излишнее, так как второй абзац, содержащий слова «или сертификатов соответствия» уже исключён по 1). **Предложение:** 43. В пункте 63: 1) абзац второй исключить;	Абзац второй – это «копии ранее выданных одобрений типа транспортного средства (одобрений типа шасси);» Абзац третий содержит слова «или сертификатов соответствия», которые исключаются из этого абзаца.
219.	Пункт 65 (Пункт 44 проекта изменений к техническому регламенту)	АО «Азия-Авто» (письмо от 27.03.2020) ОЮЛ «СПАОК «КазАвтоПром» (письмо от 05.04.2020) НПП РК «Атамекен» (письмо от 06.05.2020 № 16-502) КТРМ РК (письмо от 19.05.2020 № 21-01-21/362)	В абзаце первом слова «переоформляет отдельные сертификаты соответствия на следующий срок и при необходимости распространения их на новые модификации, и на его основе оформляет новые документы» заменить словами «переоформляет сертификаты соответствия отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту, на следующий срок и, при необходимости, распространяет их на новые модификации или варианты комплектаций транспортного средства, а также на их основе оформляет новое одобрение типа транспортного средства».	Отклонено. Оформление сообщений об официальном утверждении типа вводится с целью передачи ответственности органу государственного управления.
220.	Пункт 65 (Пункт 44 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Необходимо согласовать текст приложений с данным пунктом, т.е., дать ссылку на приложения № 2, 3 и 6 в приложениях № 22 и 23 к ТР ТС 018/2011.	Принято.
221.	Пункт 67 (Пункт 45 проекта изменений к техническому регламенту)	АО «Азия-Авто» (письмо от 27.03.2020) ОЮЛ «СПАОК «КазАвтоПром» (письмо от 05.04.2020) КТРМ РК (письмо от 19.05.2020	В пункте 67 слова «сертификатов соответствия» заменить словами «сертификатов соответствия отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту».	Отклонено. Оформление сообщений об официальном утверждении типа вводится с целью передачи ответственности органу государственного управления.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
		№ 21-01-21/362)		
222.	Новый пункт 67[1] (Пункт 46 проекта изменений к техническому регламенту)	Минпром РБ (письмо от 17.01.2020 № 13-15/286) Минпром РБ (письмо от 14.05.2020 № 13-15/631)	Слова «приостановки/аннулирования» заменить на слова «приостановления/отмены». Слово «исходное» заменить на «первичное» (см. перечисление 2) пункта 30 проекта изменений). Уточнение редакции проекта изменений.	Принято.
223.	Новый пункт 67[1] (Пункт 46 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Изложить в следующей редакции: «67[1]. В случае прекращения (приостановки / аннулирования) действия аттестата аккредитации, **исключения из Единого реестра** органа по сертификации…»	Принято. В редакции: «…исключения из Единого реестра органов по оценке соответствия Евразийского экономического союза …».
224.	Новый пункт 67[1] (Пункт 46 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Предложение «Факт невозможности …» изложить в редакции: «В решении по заявке отмечается номер документа о прекращении / приостановке / аннулировании аккредитации / исключения из Единого реестра ОС либо сокращения соответствующей области аккредитации ОС ранее оформившего ОТ.» Недопустимо вменять в ответственность ОСП установление «факта» невозможности. ОСП действует на основании документов, представленных заявителем, что и фиксирует в решении.	Принято. В редакции: «В решении по заявке указываются сведения о документе …»
225.	Новый пункт 67[1] (Пункт 46 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Исключить абзац: «В случае подачи заявки на исправление одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) …»	Отклонено. Процедура исправления одобрений типа транспортного средства существует, поэтому введен этот абзац.
226.	Новый пункт 67[1] (Пункт 46 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «УАЗ» (письмо от 29.04.2020 № 70/12)	Дополнить: «67[1]. В случае прекращения (приостановки / аннулирования) действия аттестата аккредитации органа по сертификации, **лаборатории** ...». А если аннулируется аттестация лаборатории, про это ничего нет?	Отклонено. Положение не касается аккредитованной испытательной лаборатории.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
227.	Новый пункт 67^1 (Пункт 46 проекта изменений к техническому регламенту)	ОЮЛ «Ассоциация казахстанского автобизнеса» (письмо с адреса n.starostenko@akab.kz от 26.03.2020) АО «Азия-Авто» (письмо от 27.03.2020) ОЮЛ «СПАОК «КазАвтоПром» (письмо от 05.04.2020) НПП РК «Атамекен» (письмо от 06.05.2020 № 16-502) КТРМ РК (письмо от 19.05.2020 № 21-01-21/362)	Абзац первый пункта 67^1 изложить в редакции: «67^1. В случае прекращения (приостановки / аннулирования) действия аттестата аккредитации органа по сертификации, оформившего исходное одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси), **или по решению изготовителя или представителя изготовителя** изготовитель или представитель изготовителя в случаях, предусмотренных пунктами 59, 61, 62 настоящего технического регламента, обращается в любой аккредитованный орган по сертификации, имеющий в области аккредитации необходимую продукцию...». Разработчик отклонил предложение РК, считая, что распространение и продление ОТТС должно осуществляться только органом по сертификации, оформившим первоначальный документ, поскольку он обладает всеми документами, на основании которых должно приниматься решение по заявке. Однако, разработчик предусматривает возможность распространение ОТТС другими представителями, в другом государстве-члене ЕАЭС. Следовательно, обоснование разработчика противоречит с пунктом, где другому представителю разрешается обращаться для распространения ОТТС в другой орган по сертификации, который не имеет исходные документы. Считаем, что заявитель вполне имеет право забрать у органа по сертификации, оформившего первоначальный документ, документы, на основании которых было оформлено ОТТС и обратиться в другой орган по сертификации для распространения	Отклонено. ТР ТС 018/2011 предусматривал в действующей редакции и предусматривает, что все действия с одобрением типа транспортного средства ведет один и тот же орган по сертификации, в который была первоначально подана заявка. Исключение составляет случай, когда орган по сертификации теряет возможность выполнять свои функции. В этом случае заявитель может обратиться в любой другой аккредитованный орган по сертификации. Для учета этого случая был предложен новый пункт 67^1. В номер одобрения типа транспортного средства входит код органа по сертификации. Теоретически, заявитель может обратиться за распространением одобрения типа транспортного средства в другой орган по сертификации, но он будет способен выпустить одобрение типа транспортного средства с новым номером. У заявителя, таким образом вырастут расходы, поскольку процедуру оценки соответствия надо будет фактически начинать заново.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			ранее выданного ОТТС. Считаем целесообразным предусмотреть возможность смены органа по сертификации не только в случае прекращения (приостановки / аннулирования) действия аттестата аккредитации, но и по решению самого изготовителя или представителя изготовителя. В противном случае предлагаемая редакция будет выглядеть как ограничение прав выбора заявителя.	
228.	Пункты 47, 51, 52 проекта изменений к техническому регламенту	ОЮЛ «Ассоциация казахстанского автобизнеса» (письмо с адреса n.starostenko@akab.kz от 26.03.2020)	Требуется разъяснение от разработчика о необходимости разделения оценки соответствия единичных транспортных средств на 2 раздела: для юридических лиц и физических лиц.	Принято к сведению. Отсутствуют предложения по изменению редакции указанных пунктов. Принято решение вернуться к единому разделу, общему для юридических лиц и физических лиц в действующей редакции ТР ТС 018/2011. В соответствии с протоколом заседания рабочей группы от 11.11.2021 принято решение об исключении из проекта изменений № 3 положений, касающихся единичных транспортных средств.
229.	Пункты 47, 51, 52 проекта изменений к техническому регламенту	НПП РК «Атамекен» (письмо от 06.05.2020 № 16-502) КТРМ РК (письмо от 19.05.2020 № 21-01-21/362)	Исключить. Не ясна цель разделения оценки соответствия единичных транспортных средств для юридических лиц и физических лиц. Транспортные средства являются объектами повышенной опасности и передвигаются ща дорогах общего пользования. Более того в проекте изменений не представлена редакция реализации данных требований. В этой связи предлагаем исключить данные пункты из проекта.	Принято. Принято решение вернуться к единому разделу, общему для юридических лиц и физических лиц в действующей редакции ТР ТС 018/2011. В соответствии с протоколом заседания рабочей группы от 11.11.2021 принято решение об исключении из проекта изменений № 3 положений, касающихся единичных транспортных средств.
230.	Пункты 51, 52 проекта	Белорусский государственный институт стандартизации и	По итогам совещания высокого уровня, в целях разрешения сложившейся ситуации с проведением	Принято к сведению. Принято решение вернуться к единому

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	изменений к техническому регламенту	сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	оценки соответствия единичных транспортных средств физическими лицами, не являющимися индивидуальными предпринимателями (протокол № 16-28/рг от 17 мая 2019 г.), было предложено рассмотреть следующее: - сохранить действующий порядок оценки соответствия единичных транспортных средств с последующим внесением соответствующих изменений в Договор; или внести изменение в ТР ТС 018/2011, предусматривающие исключение из раздела оценки соответствия единичных транспортных средств, ввозимых физическими лицами, не являющимися индивидуальными предпринимателями, но сохранив процедуру проверки безопасности таких транспортных средств в ТР ТС 018/2011; или - заменить действующую процедуру в отношении единичных транспортных средств, ввозимых физическими лицами не являющимися индивидуальными предпринимателями, обязательным проведением технического осмотра транспортного средства перед его первичной регистрацией на территории Союза. По итогам состоявшегося обсуждения было принято решение по внесению изменений в раздел V «Оценка соответствия» ТР ТС 018/2011 в части единичных транспортных средств с учетом вышеуказанной информации. Вместе с тем, согласно Консультативному заключению Суда Евразийского экономического союза от 31 октября 2019 г. Коллегией Суда ЕАЭС дано однозначное заключение о том, что круг заявителей при оценке соответствия устанавливается	разделу, общему для юридических лиц и физических лиц в действующей редакции ТР ТС 018/2011. В соответствии с протоколом заседания рабочей группы от 11.11.2021 принято решение об исключении из проекта изменений № 3 положений, касающихся единичных транспортных средств.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			техническим регламентом из числа лиц, указанных в приложении № 9 к Договору о ЕАЭС. Таким образом, физическое лицо не может быть заявителем при проведении оценки соответствия. Исходя из этого, предлагаем рассмотреть предложение Республики Беларусь об исключении необходимости подтверждения соответствия единичных транспортных средств, ввозимых на единую таможенную территорию ЕАЭС физическими лицами для собственных нужд, требованиям ТР ТС 018/2011 и включить данное предложение в проект изменения.	
231.	Новый пункт 71^1 (Пункт 52 проекта изменений к техническому регламенту)	ОЮЛ «Ассоциация казахстанского автобизнеса» (письмо с адреса n.starostenko@akab.kz от 26.03.2020) НПП РК «Атамекен» (письмо от 06.05.2020 № 16-502) КТРМ РК (письмо от 19.05.2020 № 21-01-21/362)	Считаем, что транспортные средства, находящиеся в эксплуатации, должны проходить технический осмотр в соответствии с национальным законодательством государств-членов ЕАЭС. У каждого государства-члена ЕАЭС период осмотра транспортных средств и правила осмотра транспортных средств различаются. В этой связи, нецелесообразно совмещать процедуру технического осмотра транспортного средства с оценкой соответствия единичного транспортного средства. Следовательно, из нового пункта 71^1 надо исключить слова «которая также является аккредитованным оператором технического осмотра».	Принято. Пункт 71^1 исключен. Принято решение вернуться к единому разделу, общему для юридических лиц и физических лиц в действующей редакции ТР ТС 018/2011. В соответствии с протоколом заседания рабочей группы от 11.11.2021 принято решение об исключении из проекта изменений № 3 положений, касающихся единичных транспортных средств.
232.	Новый пункт 71^3 (Пункт 52 проекта изменений к техническому регламенту)	ОЮЛ «Ассоциация казахстанского автобизнеса» (письмо с адреса n.starostenko@akab.kz от 26.03.2020) НПП РК «Атамекен» (письмо от 06.05.2020 № 16-502) КТРМ РК (письмо от 19.05.2020	Изложить в редакции: «Проверка единичного транспортного средства проводится по месту **его государственной регистрации** в аккредитованной испытательной лаборатории в следующем порядке …». На сегодняшний день участились случаи, когда граждане государств-членов ЕАЭС ставят на государственную регистрацию единичное	Принято к сведению. Пункт 71^3 исключен. Принято решение вернуться к единому разделу, общему для юридических лиц и физических лиц в действующей редакции ТР ТС 018/2011. В соответствии с протоколом заседания рабочей группы от 11.11.2021 принято

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
		№ 21-01-21/362)	транспортное средство на основании СБКТС, выданного в другом государстве-члене ЕАЭС. Следует понимать, что в данном случае единичное транспортное средство, скорее всего, не проходило фактическую проверку в аккредитованной испытательной лаборатории, и СБКТС выдано в «заочной» форме. Необходимо учитывать, что национальное законодательство в области аккредитации не распространяется на лаборатории других государств-членов ЕАЭС, тем самым, СБКТС выдается без каких-либо рисков для лаборатории. Более того, в целях обеспечения национальной безопасности считаем принципиально важным, что единичное транспортное средство должно проходить оценку соответствия на безопасность в той стране, где оно будет эксплуатироваться.	решение об исключении из проекта изменений № 3 положений, касающихся единичных транспортных средств.
233.	Новый пункт 71^3 (Пункт 52 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Исключить проверку выполнения требований, предусмотренных приложением № 8. Обоснование: Требования данного приложения частично дублируют требования приложений 4 и 6. Кроме того, Регламент не предусматривает наличие доказательственных материалов о подтверждении соответствия требованиям Приложения № 8.	Принято к сведению. Пункт 71^3 исключен. Принято решение вернуться к единому разделу, общему для юридических лиц и физических лиц в действующей редакции ТР ТС 018/2011.
234.	Новый пункт 74^1 (не включен в проект изменений к техническому регламенту)	kirillov_kirill@inbox.ru (письмо от 25.03.2020)	Дополнить пунктом 74^1 в следующей редакции: «74^1. К находящимся в эксплуатации цистернам для перевозки опасных грузов применяются требования подраздела 6.8.2.4 Приложения А к ДОПОГ в отношении периодических, промежуточных и внеплановых проверок и испытаний, которые проводятся в индивидуальном порядке в аккредитованном органе инспекции при	Отклонено. Требование не было включено в проект изменений к ТР ТС 018/2011, вынесенный на публичное обсуждение. Предлагаемое требование охватывается пунктом 73 ТР ТС 018/2011. В соответствии с протоколом заседания рабочей группы от 11.11.2021 принято

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			необходимости с привлечением аккредитованных испытательных лабораторий и уведомлением компетентного органа в порядке, установленном нормативно-правовыми актами государства-члена Евразийского экономического союза».	решение об исключении из проекта изменений № 3 положений, касающихся единичных транспортных средств.
235.	Новый раздел VI, подраздел 1 (Пункт 52 проекта изменений к техническому регламенту)	Белорусский государственный институт метрологии (письмо от 17.01.2020 № 65-25/1448) Минпром РБ (письмо от 17.01.2020 № 13-15/286) Минпром РБ (письмо от 14.05.2020 № 13-15/631) Госстандарт РБ (письмо от 27.03.2020 № 05-15/410)	По вопросу исключения физических лиц из числа заявителей на оценку соответствия транспортных средств. Попытка завуалировать в названии подраздела «Проверка выполнения требований к единичным транспортным средствам перед их первичной регистрацией физическими лицами» обязанность физического лица проводить оценку соответствия ввозимого транспортного средства требованиям ТР ТС 018/2011 не изменила сути проводимой при этом процедуры с получением свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства и не исключила физическое лицо из числа заявителей на оценку соответствия. Большая коллегия Суда Евразийского экономического союза в своем Консультационном заключении от 31.10.2019 дала однозначное заключение о том, что круг заявителей при оценке соответствия устанавливается техническим регламентом из числа лиц, указанных в абзаце шестом пункта 5 Протокола о техническом регулировании в рамках Евразийского экономического союза (приложение 9 к Договору). Предлагается рассмотреть инициативное предложение Республики Беларусь, направленное в ЕЭК Министерством экономики Республики Беларусь, письмом от 26 апреля 2017 г. № 19-01-03/3381, которое наряду с другими вопросами	Принято к сведению. Принято решение вернуться к единому разделу, общему для юридических лиц и физических лиц в действующей редакции ТР ТС 018/2011. В соответствии с протоколом заседания рабочей группы от 11.11.2021 принято решение об исключении из проекта изменений № 3 положений, касающихся единичных транспортных средств.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			предусматривает исключение необходимости подтверждения соответствия единичных транспортных средств, ввозимых физическими лицами для собственных нужд на территорию ЕАЭС, требованиям ТР ТС 018/2011 и принять соответствующие решения.	
236.	Новый раздел VI, подраздел 1 (Пункт 52 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Новый подраздел дополнен множеством положений, которые необходимо также распространить на процедуру «Оценка соответствия единичных транспортных средств перед их выпуском в обращение юридическими лицами».	Принято к сведению. Принято решение вернуться к единому разделу, общему для юридических лиц и физических лиц в действующей редакции ТР ТС 018/2011. В соответствии с протоколом заседания рабочей группы от 11.11.2021 принято решение об исключении из проекта изменений № 3 положений, касающихся единичных транспортных средств.
237.	Новый раздел VI, подраздел 1, пункт 71^3 (Пункт 52 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Добавить текст: «Проверка единичного транспортного средства проводится по месту осуществления деятельности аккредитованной испытательной лаборатории **и/или по месту нахождения транспортного средства**».	Принято к сведению. Пункт 71^3 исключен. Принято решение вернуться к единому разделу, общему для юридических лиц и физических лиц в действующей редакции ТР ТС 018/2011. В соответствии с протоколом заседания рабочей группы от 11.11.2021 принято решение об исключении из проекта изменений № 3 положений, касающихся единичных транспортных средств.
238.	Новый раздел VI, подраздел 1, пункт 71^3 (Пункт 52 проекта изменений к техническому	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Подпункт 2: добавить перечисление: «11, 12, 13, 13^1, 14, **15** …»	Принято к сведению. Пункт 71^3 исключен. Принято решение вернуться к единому разделу, общему для юридических лиц и физических лиц в действующей редакции ТР ТС 018/2011.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	регламенту)			В соответствии с протоколом заседания рабочей группы от 11.11.2021 принято решение об исключении из проекта изменений № 3 положений, касающихся единичных транспортных средств.
239.	Новый раздел VI, подраздел 1, пункт 71^3 (Пункт 52 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Ввести определение термина «диагностическая карта». Некорректно применять термин, не введя его определения или не сославшись на его определение в другом документе.	Принято к сведению. Термин более не применяется. Принято решение вернуться к единому разделу, общему для юридических лиц и физических лиц в действующей редакции ТР ТС 018/2011.
240.	Пункт 74 (Пункт 54 проекта изменений к техническому регламенту)	МВД РБ (письмо от 15.01.2020 № 22/1304)	Отменить исключение слов «, находящимся в эксплуатации,» в заголовке подраздела 4 раздела V (в действующей редакции).	Принято.
241.	Пункт 75 (Пункт 55 проекта изменений к техническому регламенту)	МВД РБ (письмо от 15.01.2020 № 22/1304)	Пункт 75 ТР ТС 018/2011 оставить в действующей редакции.	Принято. Измененная редакция пункта 75 учитывает поступившее предложение.
242.	Пункт 75 (Пункт 55 проекта изменений к техническому регламенту)	Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	По предлагаемой редакции пункта 75: непонятно, каким образом сборочный завод будет принимать декларацию о соответствии? Что понимается под сборочным производством?	Принято к сведению. Внесение изменений в конструкцию транспортного средства до выпуска в обращение и возможность последующего декларирования соответствия исключены.
243.	Пункт 76 (Пункт 56 проекта изменений к техническому регламенту)	МВД РБ (письмо от 15.01.2020 № 22/1304)	Пункт 76 ТР ТС 018/2011 оставить в действующей редакции.	Отклонено. Переработанная редакция пунктов, касающихся оценки соответствия изменений, вносимых в конструкцию транспортных средств, направлена на устранение недоработок, проявившихся при

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
				применении действующей редакции ТР ТС 018/2011.
244.	Пункт 76 (Пункт 56 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Абзац третий изложить в редакции: «Оценка допустимости внесения планируемых изменений в конструкцию и проверка безопасности конструкции проводится аккредитованными органами инспекции, имеющими в своем составе аккредитованную испытательную лабораторию. Области аккредитации органа инспекции и испытательной лаборатории должны включать в себя все оцениваемые свойства и элементы транспортного средства, в конструкцию которых вносятся изменения. Технический осмотр выполняется аккредитованными операторами технического осмотра». В предлагаемой к общественному обсуждению редакции не ясно чему должна соответствовать компетенция экспертов-аудиторов. Сколько таких экспертов должно быть в штате органа инспекции. Полагаем, что оценка компетентности органа инспекции находится в сфере ответственности национальных органов по аккредитации, с точки зрения заявителя и контрольно-надзорных органов должно быть обеспечено соответствие области аккредитации проверяемым свойствам и элементам.	Принято частично. В редакции: «Оценка допустимости внесения планируемых изменений в конструкцию и проверка безопасности конструкции проводится посредством экспертной оценки, расчетных или экспериментальных методов аккредитованными органами инспекции, имеющими в штате экспертов, обладающих соответствующей компетенцией в области автомобилестроения. Орган инспекции может иметь договор с аккредитованной испытательной лабораторией на проведение необходимых испытаний в рамках применяемых экспериментальных методов оценки. Проверка безопасности конструкции проводится аккредитованными испытательными лабораториями. Области аккредитации органа инспекции и испытательной лаборатории должны включать в себя все оцениваемые свойства и составные части транспортного средства, в конструкцию которых вносятся изменения. Проверка безопасности конструкции проводится методами технической экспертизы и, при необходимости, испытаний (измерений). Технический осмотр выполняется после проверки безопасности конструкции транспортного средства в соответствии национальным законодательством государства-члена

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
				Евразийского экономического союза, в котором проводится оценка соответствия транспортного средства с внесенными в конструкцию изменениями».
245.	Пункт 76 (Пункт 56 проекта изменений к техническому регламенту)	Белорусский государственный институт метрологии (письмо от 17.01.2020 № 65-25/1448)	Пунктом 56 проекта изменений предусматривается, что оценка допустимости внесения планируемых изменений в конструкцию и проверка безопасности конструкции проводится аккредитованными органами инспекции, имеющими в штате экспертов-аудиторов, обладающих соответствующей компетенцией в области автомобилестроения, имеющими в своем составе аккредитованную испытательную лабораторию, а технический осмотр выполняется аккредитованными операторами технического осмотра. По нашему мнению, в данном пункте содержатся избыточные требования (например, требование об аккредитации в качестве органа инспекции или оператора технического осмотра), в том числе устанавливаются требования к компетентности субъектов, что не является объектом технического регулирования ТР ТС 018/2011 и не может регулироваться регламентом. Положения пункта оперируют понятиями, определения которых отсутствуют в терминологической статье (эксперт-аудитор, оператор технического осмотра). Требуется обсуждение положений пункта.	Принято частично. Целью вносимых изменений является, в том числе, предоставление возможности участвовать в оценке соответствия переоборудованных транспортных средств органам инспекции и экспертам-аудиторам, имеющим соответствующую квалификацию. Для учета мнения организации, от которой поступил отзыв, содержание данного пункта проекта изменений к ТР ТС 018/2011 переформулировано (см. пункт 244 сводки отзывов).
246.	Пункт 76 (Пункт 56 проекта изменений к техническому регламенту)	Минэнерго РБ (письмо от 15.01.2020 № 06-2-20/254) ОАО «Новогрудский завод газовой аппаратуры» (письмо от 14.04.2020 № 2114/2116)	В соответствии с новой редакцией абзаца 3 пункта 76 ТР ТС 018/2011 оценка допустимости внесения планируемых изменений в конструкцию и проверка безопасности должна проводиться аккредитованными органами инспекции, имеющими	Отклонено. Установка газобаллонного оборудования не отличается от внесения других изменений в конструкцию транспортного средства. Исключение из общего порядка таких

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			в составе аккредитованные испытательные лаборатории. Указанное требование значительно усложнит процедуру переоборудования автомобилей в газобаллонные, поскольку применимо только для крупных городов, но не для незначительных населенных пунктов и удаленных потребителей, что приведет к сокращению количества газобаллонных автомобилей и снижению потребления газа в качестве моторного топлива. В этой связи предлагается дополнить пункт 76 абзацем следующего содержания: «Внесение изменений в конструкцию транспортных средств установкой оборудования для питания двигателя газообразным топливом допускается проводить в соответствии с национальным законодательством государства-члена Евразийского экономического союза»,	потенциально опасных изменений в конструкцию, как установка газобаллонного оборудования, считаем неправильным. В отношении установки газобаллонного оборудования разработана процедура серийного внесения изменений в конструкцию транспортных средств, которая позволит сократить время на документальное оформление и издержки.
247.	Пункт 76 (Пункт 56 проекта изменений к техническому регламенту)	Орган по сертификации «ПОЛИТЕХ-СЕРТ» (замечания от 14.01.2020)	Абзац третий изложить в следующей редакции: «Проверка безопасности конструкции и предварительная техническая экспертиза выполняются аккредитованными по ИСО/МЭК 17025 испытательными лабораториями, включенными в Единый реестр органов по оценке соответствия Евразийского экономического союза». Дополнительную аккредитацию в качестве органов инспекции считаем излишней, поскольку требования к органам, проводящим инспекции регламентированы ГОСТ ISO/IEC 17020-2013 «Оценка соответствия. Общие требования к работе различных типов органов, проводящих инспекции», в то же время ГОСТ 33670- 2015 «Автомобильные транспортные средства единичные. Методы экспертизы и испытаний для проведения оценки	Принято частично. Целью вносимых изменений является, в том числе, предоставление возможности участвовать в оценке соответствия переоборудованных транспортных средств органам инспекции и экспертам-аудиторам, имеющим соответствующую квалификацию. Для учета мнения организации, от которой поступил отзыв, содержание данного пункта проекта изменений к ТР ТС 018/2011 переформулировано (см. пункт 244 сводки отзывов).

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			соответствия» оговаривает необходимость предоставления транспортного средства только в аккредитованную испытательную лабораторию.	
248.	Пункт 76 (Пункт 56 проекта изменений к техническому регламенту)	avtolegko@mail.ru (письмо от 01.04.2020) ptia-avto@list.ru (письмо от 07.04.2020)	Предлагается следующая редакция: «Оценка допустимости внесения планируемых изменений в конструкцию и проверка безопасности конструкции проводится аккредитованными органами инспекции, имеющими в штате экспертов, обладающих соответствующей компетенцией в области автомобилестроения. Орган инспекции может иметь договор с аккредитованной испытательной лабораторией на проведение необходимых испытаний для последующей оценки безопасности конструкции». Комментарии: Данная формулировка исключает конфликт интересов органа инспекции и испытательной лаборатории и делает оценку безопасности конструкции объективной и независимой. А при наличии у одного юридического лица в своем составе органа инспекции и испытательной лаборатории всегда сделает оценку безопасности конструкции субъективной, с «подгоном» необходимого результата.	Принято частично. С учетом других поступивших предложений, предлагается редакция (см. пункт 244 сводки отзывов).
249.	Пункт 76 (Пункт 56 проекта изменений к техническому регламенту)	ГУОБДД МВД России (предложения поступили 06.07.2020)	а) Пункт 76 начать с абзаца следующего содержания: «Внесение изменений в конструкцию транспортных средств, находящихся в эксплуатации и имеющих государственные регистрационные знаки, осуществляется в порядке, установленном нормативными правовыми актами государства - члена Евразийского экономического союза.»; б) в абзаце первом (действующей редакции) слова «протокол технической экспертизы изменений» заменить словами «протокол проверки безопасности	Принято. Месторасположение предлагаемого нового первого абзаца должно быть уточнено.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			конструкции транспортного средства»; в) в абзаце третьем после слов «технический осмотр выполняется» дополнить словами «после проверки безопасности»; г) дополнить абзацем четвертым следующего содержания: «Форма и содержание заключения предварительной технической экспертизы конструкции и протокола проверки безопасности конструкции транспортного средства, порядок их оформления, выдачи, хранения и аннулирования устанавливаются нормативными правовыми актами государства - члена Евразийского экономического союза.». Согласно действующему пункту 6 технического регламента, техническая экспертиза конструкции транспортного средства подразумевает под собой анализ конструкции транспортного средства и технической документации на него без проведения испытаний. В тоже время при проверке безопасности транспортного средства после внесения в него изменений могут потребоваться, в том числе измерения и испытания его определенных параметров. Кроме того, порядок внесение изменений в конструкцию транспортных средств, находящихся в эксплуатации и имеющих государственные регистрационные знаки, а также порядок оформления предварительной технической экспертизы и протокола проверки безопасности техническим регламентом не установлены.	
250.	Пункт 77 (Пункт 57 проекта изменений к	ГУОБДД МВД России (предложения поступили 06.07.2020)	а) в подпункте 2) слова «разработанной и согласованной в установленном порядке» исключить;	Принято частично. а) принято; б) принято в редакции: «Порядок

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	техническому регламенту)		б) дополнить подпункт 2) абзацем следующего содержания: «Порядок разработки и согласования конструкторской документации, ее форма и содержание устанавливаются нормативными правовыми актами государства - члена Евразийского экономического союза.». в) дополнить подпунктом 4 следующего содержания: «В случаях, предусмотренных настоящим пунктом, свидетельство о соответствии транспортного средства с внесенными в конструкцию изменениями не оформляется. Порядок подтверждения соответствии транспортных средств требованиям технического регламента устанавливается нормативными правовыми актами государства - члена Евразийского экономического союза.».	согласования внесения серийных изменений в конструкцию транспортных средств устанавливается межгосударственным стандартом.»; в) принято, как отдельный абзац, кроме последнего предложения (не как подпункт 4).
251.	Пункт 77 (Пункт 57 проекта изменений к техническому регламенту)	МВД РБ (письмо от 15.01.2020 № 22/1304)	В пункте 77 исключить предлагаемое изменение: «Дополнить подпунктом 3) в следующей редакции: «3) возвращение конструкции транспортного средства с ранее внесенными изменениями в исходное состояние, то есть, к конструкции транспортного средства, прошедшего оценку соответствия требованиям настоящего технического регламента, либо до оригинального состояния согласно справочным данным.»	Принято.
252.	Пункт 77 (Пункт 57 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Подпункт 3): О каких справочных данных идёт речь? Источник справочных данных не определен. Предложение: 3) возвращение конструкции транспортного средства с ранее внесенными изменениями в исходное состояние, то есть, к конструкции транспортного	Принято частично. Справочные данные – это доступная информация, которая исходит от изготовителя. Редакция пункта была изменена с учетом других поступивших предложений.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			средства, прошедшего оценку соответствия требованиям настоящего технического регламента, либо до оригинального состояния согласно **документу, на основании которого был произведён выпуск в обращения: ОТТС, СБКТС или справочным данным, полученным от изготовителя или представителя изготовителя на территории ЕАЭС (при наличии).**	
253.	Пункты 78, 79 (Пункты 58, 59 проекта изменений к техническому регламенту)	ОЮЛ «Ассоциация казахстанского автобизнеса» (письмо с адреса n.starostenko@akab.kz от 26.03.2020)	Требуется разъяснение от разработчика, о каком уполномоченном органе государственного управления государств-членов ЕАЭС понимается в редакции проекта изменений к ТР ТС 018/2011.	Принято к сведению. Отсутствуют предложения по изменению редакции указанных пунктов. Понимается уполномоченный орган государственного управления, который выполняет функции, описанные в указанных пунктах проекта изменений к ТР ТС 018/2011.
254.	Пункт 78 (Пункт 58 проекта изменений к техническому регламенту)	МВД РБ (письмо от 15.01.2020 № 22/1304)	Пункт 78 ТР ТС 018/2011 оставить в действующей редакции.	Отклонено. Переработанная редакция пунктов, касающихся оценки соответствия изменений, вносимых в конструкцию транспортных средств, направлена на устранение недоработок, проявившихся при применении действующей редакции ТР ТС 018/2011.
255.	Пункт 79 (Пункт 59 проекта изменений к техническому регламенту)	МВД РБ (письмо от 15.01.2020 № 22/1304)	В пункте 79 исключить предлагаемое изменение: «Уполномоченный орган государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза осуществляет регистрацию и ведение реестра свидетельств о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности.»	Принято частично. Текст оставлен в редакции: «Государства-члены Евразийского экономического союза осуществляют регистрацию и ведение реестра свидетельств о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности».
256.	Пункт 79	avtolegko@mail.ru	Абзац 2 предлагается изложить в следующей	Принято к сведению.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	(Пункт 59 проекта изменений к техническому регламенту)	(письмо от 01.04.2020) ptia-avto@list.ru (письмо от 07.04.2020)	редакции: «В случае оформления свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности в электронной форме администратор системы электронного документооборота обеспечивает доступ испытательной лаборатории, **органа инспекции** и уполномоченного органа …». Комментарии: Если орган инспекции, согласно вышеизложенному п. 76, проводит оценку безопасности конструкции, то он также должен иметь доступ к последующим документам.	Из проекта изменений № 3 к ТР ТС 018/2011 исключено уточнение на вид оформляемого документа (бумажный, электронный).
257.	Пункт 80 (Пункт 61 проекта изменений к техническому регламенту)	МВД РБ (письмо от 15.01.2020 № 22/1304)	Изменение пункта 80 изложить в следующей редакции: «В пункте 80 слова «подразделением органа государственного управления в сфере безопасности дорожного движения» заменить словами «подразделением органа государства-члена Евразийского экономического союза».	Принято частично. В редакции: «подразделением уполномоченного органа государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза в сфере безопасности дорожного движения».
258.	Заголовок подраздела 5 и пункт 80 (Пункты 60 и 61 проекта изменений к техническому регламенту)	Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	Пункты 60 и 61 проекта изменений поменять местами.	Принято.
259.	Заголовок подраздела 5 (Пункт 60 проекта изменений к техническому регламенту)	Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	В наименовании заголовка исключить слова «для послепродажного обслуживания транспортных средств», как излишние. Также, в связи с тем, что в настоящее время, согласно Решению Совета Евразийской экономической комиссии от 18.01.2019 № 1 «О внесении изменения в раздел II Плана разработки технических	Принято. В части переработки раздела 5: измененная редакция пунктов раздела уже учитывает ранее поступившие замечания Белорусской Стороны.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			регламентов Евразийского экономического союза и внесения изменений в технические регламенты Таможенного союза» проводятся работы по внесению изменений в технические регламенты Евразийского экономического союза (Таможенного союза) в части установления форм, схем и процедур оценки соответствия на основе типовых схем оценки соответствия, утвержденных Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 18.04.2018 № 44 (в том числе внесение изменений в ТР ТС 018/2011), считаем целесообразным данный раздел изложить в новой редакции.	
260.	Пункт 81 (Пункт 62 проекта изменений к техническому регламенту)	Алюминиевая ассоциация (письмо от 20.05.2020 № 20-199)	Абзац девятый изложить в редакции: «Разрешенные формы и схемы подтверждения соответствия компонентов предусмотрены приложением № 10 к техническому регламенту»	Принято. В редакции: «… к настоящему техническому регламенту».
261.	Пункт 81 (Пункт 62 проекта изменений к техническому регламенту)	ГУОБДД МВД России (предложения поступили 06.07.2020)	В пункте 81 в абзаце пятом после слов «компонентов, бывших в употреблении» дополнить словами «и проходивших ранее оценку соответствия в составе транспортного средства выпущенного в обращение, что подтверждается наличием маркировки, предусмотренной разделом VI настоящего технического регламента (в случае если подтверждение соответствия компонентов как отдельных элементов предусмотрено приложением № 10 к настоящему техническому регламенту).».	Принято частично. Предложение в том виде, как оно поступило, нереализуемо. С учетом обсуждения других предложений, разработчик отказался от установления требований к бывшим в употреблении компонентам в дополнение к действующим требованиям ТР ТС 018/2011.
262.	Пункт 81 (Пункт 62 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Абзац седьмой пункта 81 дополнить: «… с учетом положений настоящего раздела и приложения № 19 к настоящему техническому регламенту, а также с учетом пунктов 97 и 98 настоящего технического регламента». Необходимо внести однозначность.	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
263.	Пункт 82 (Пункт 63 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Изложить в следующей редакции: «При подтверждении соответствия компонентов заявителем могут быть зарегистрированные на территории государства-члена ЕАЭС в соответствии с его законодательством юридическое лицо или физическое лицо в качестве индивидуального предпринимателя, являющиеся изготовителем компонентов, поставляемых в качестве сменных (запасных) частей для транспортных средств, либо представителем изготовителя, либо продавцом (импортером) компонентов, либо изготовитель транспортного средства, для которого производится компонент». Необходимо внести однозначность.	Принято частично. Продавцу компонентов, который не является представителем изготовителя, в порядке исключения, разрешено проводить подтверждение соответствия партии компонентов (конечное количество изделий). Должно быть указано: «…либо изготовитель транспортного средства, для которого производятся компоненты (при проведении подтверждения соответствия компонентов, предусмотренного пунктом 97 настоящего технического регламента).».
264.	Пункт 82 (Пункт 63 проекта изменений к техническому регламенту)	АО «Азия-Авто» (письмо от 27.03.2020) ОЮЛ «СПАОК «КазАвтоПром» (письмо от 05.04.2020) НПП РК «Атамекен» (письмо от 06.05.2020 № 16-502) КТРМ РК (письмо от 19.05.2020 № 21-01-21/362)	Исключить слова: «При этом продавец (импортер) может быть заявителем только при подтверждении соответствия партии компонентов». Считаем нецелесообразным ограничивать импортера получать документ на серийную продукцию. Обращаем ваше внимание, что пунктом 94 предлагаемой проектом редакции допускается проведение сертификации серийно выпускаемой продукции в случаях, если партия компонентов разбита на несколько поставок, и срок поставки всей партии компонентов превышает один год, что является противоречием пункту 82. В этой связи предлагаем исключить последние предложение в предлагаемой редакции.	Отклонено. Продавцу компонентов, который не является представителем изготовителя, в порядке исключения, разрешено проводить подтверждение соответствия партии компонентов (конечное количество изделий). Согласно изменяемому пункту 94 ТР ТС 018/2011, если партия компонентов разбита на несколько частей, то в сертификате указывается общее количество компонентов, а срок действия сертификата устанавливается в один год. Если срок поставки всей партии компонентов превышает один год, то требуется проведение сертификации серийно выпускаемой продукции, которую продавец компонентов не сможет провести, либо выдача сертификата соответствия на партию продукции, поставляемой единовременно.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
265.	Пункт 82 (Пункт 63 проекта изменений к техническому регламенту)	Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	В предлагаемой редакции пункта 82 слова «представителем изготовителя» заменить словами «уполномоченным изготовителем лицом».	Принято.
266.	Пункт 82 (Пункт 63 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Указать: «...государства-члена **Евразийского экономического союза** …». Пропущен текст.	Принято.
267.	Пункт 83 (Пункт 64 проекта изменений к техническому регламенту)	Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	Пункт 64 проекта изменений. Первый абзац изложить в редакции: «Абзац второй пункта 83 изложить в редакции: «Комплект документов, послуживших основанием для принятия декларации о соответствии, включает в себя:» и далее по тексту проекта изменений.	Принято. В пункте 83 абзац второй и последующий текст заменить на текст в следующей редакции …
268.	Пункт 85 (Пункт 66 проекта изменений к техническому регламенту)	Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	В предлагаемой редакции пункта 85 исключить второе предложение и третий абзац как излишние. Порядок регистрации, приостановления, возобновления и прекращения действия декларации о соответствии требованиям технических регламентов Союза установлен решением Коллегии Союза от 20.03.2018 № 41.	Принято.
269.	Пункт 85 (Пункт 66 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Включить информацию о том, что декларация может регистрироваться и органом по сертификации. Включить информацию о порядке и объеме документов в соответствии с пунктами 97, 98. Необходимо внести однозначность.	Принято частично. Регистрация декларации о соответствии осуществляется в порядке, установленном Евразийской экономической комиссией. Информация о порядке и объеме документов в соответствии с пунктами 97 и 98 ТР ТС 018/2011 содержится в пункте 4 приложения № 12 к ТР ТС 018/2011.
270.	Пункт 86 (Пункт 67 проекта	Белорусский государственный институт стандартизации и	В предлагаемой редакции пункта 86: перечисление 1): Приложение № 12 привести в	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	изменений к техническому регламенту)	сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	соответствие с типовыми схемами оценки соответствия (пункт 11, перечисление а)); перечисление 4): второе и третье предложения исключить как излишние, так как орган по сертификации на этапе рассмотрения заявки должен определиться с аккредитованными испытательными лабораториями (центрами). (Исключаемый текст: «В случае если заявитель по каким-либо причинам считает невозможным проведение исследований (испытаний) и измерений в привлеченной аккредитованной испытательной лаборатории (центре), он должен информировать об этом орган по сертификации продукции (с обоснованием причин отказа). В этом случае для проведения исследований (испытаний) и измерений орган по сертификации продукции привлекает иную аккредитованную испытательную лабораторию (центр), с которой он взаимодействует») Дополнить пункт 86 перечислениями, предусмотренными типовыми схемами оценки соответствия, а именно редакциями перечислений м), н) и о) пункта 11 типовых схем оценки соответствия.	
271.	Пункт 86 (Пункт 67 проекта изменений к техническому регламенту)	Алюминиевая ассоциация (письмо от 20.05.2020 № 20-199)	В данном пункте использовано понятие «типовой образец» продукции, которое, однако отсутствует в определениях, установленных техническим регламентом. Предлагается включить определение в пункт 6: «типовой образец» - образец транспортного средства или компонента транспортного средства, отобранный из группы однородной продукции по функциональному назначению и конструктивному исполнению, изготовленный в одних и тех же	Принято. Термин «типовой образец» заменен на термин «репрезентативный образец», определение которого приведено в пункте 6 ТР ТС 018/2011.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			условиях технологического процесса, для проведения оценки соответствия».	
272.	Пункт 86 (Пункт 67 проекта изменений к техническому регламенту)	Алюминиевая ассоциация (письмо от 20.05.2020 № 20-199)	Изложить пункты 3 и 5 в следующей редакции: «3) проведение органом по сертификации продукции идентификации и (или) отбора образцов (проб) продукции (типовых образцов продукции) (далее - образцы (пробы) продукции) для проведения сертификационных испытаний, если это предусмотрено схемой сертификации;»; «5) проведение аккредитованной испытательной лабораторией (центром) сертификационных испытаний отобранных образцов (проб) продукции, если это предусмотрено схемой сертификации;».	Принято.
273.	Пункт 86 (Пункт 67 проекта изменений к техническому регламенту)	Орган по сертификации «ПОЛИТЕХ-СЕРТ» (замечания от 14.01.2020)	Перечисление 4): исключить в связи с ограниченным количествам лабораторий (центров) по отдельным видам компонентов, что приведет к монополизации услуг подтверждения соответствия одним органом по сертификации.	Отклонено. Разработчик не видит причин для монополизации услуг подтверждения соответствия одним органом по сертификации.
274.	Пункт 86 (Пункт 67 проекта изменений к техническому регламенту)	ИЦ ФГУП «НИИР» (письмо от 18.05.2020)	В пункте 86 после подпункта 1 ввести примечание: «Примечание 1. Заявитель имеет право до обращения в орган по сертификации продукции, обратиться в аккредитованную испытательную лабораторию для проведения испытаний компонентов и/или экспертизы доказательственных материалов». Для подготовки заявителем доказательственных материалов, предлагаем предоставить ему возможность до подачи заявки в орган по сертификации проведение испытаний и экспертизы продукции в аккредитованной лаборатории	Отклонено. У заявителя и так есть такое право. Но результаты испытаний могут быть не приняты органом по сертификации, поскольку не происходил надлежащий отбор образцов.
275.	Пункт 86 (Пункт 67 проекта изменений к техническому	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	В пункт 86 необходимо включить порядок и процедуру оформления декларации по пункту 97 и сертификатов по пункту 98. Необходимо внести однозначность.	Принято. Уточнение внесено в пункт 85 ТР ТС 018/2011.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	регламенту)			
276.	Пункт 86 (Пункт 67 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Подпункт 4) проекта изменений: Некорректная формулировка «если заявитель по каким-либо причинам». На каком основании заявитель диктует свои условия по выбору аккредитованной лаборатории?	Принято. Формулировка исключена.
277.	Пункт 87 (Пункт 68 проекта изменений к техническому регламенту)	Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	В пункте 87 исключить второй абзац: «Орган по сертификации предоставляет заявителю всю информацию в отношении правил, процедур и требований, связанных с проведением подтверждения соответствия». Дополнить пункт 68 проекта изменений словами: «абзац второй исключить». Считаем избыточным.	Отклонено. Обязательство возлагается на орган по сертификации в интересах заявителя.
278.	Пункт 87 (Пункт 68 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	После слов «подтверждения соответствия» вставить слова «в форме обязательной сертификации **и декларирования соответствия**». Необходимо внести однозначность.	Отклонено. В контексте данного пункта речь идет о подтверждении соответствия в форме обязательной сертификации.
279.	Пункт 89 (Пункт 69 проекта изменений к техническому регламенту)	Орган по сертификации «ПОЛИТЕХ-СЕРТ» (замечания от 14.01.2020)	Первый абзац: исключить слова «в письменном виде».	Отклонено. «В письменном виде» подразумевает «не устно». Коммуникация по электронной почте – это тоже «в письменном виде».
280.	Пункт 89 (Пункт 69 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Исключить фразу «в течение 5 рабочих дней с даты принятия такого решения». Требования к срокам проведения работ органом по сертификации – избыточны, не влияют на безопасность продукции.	Принято.
281.	Пункт 89 (Пункт 69 проекта изменений к техническому	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Изложить в редакции: «- отсутствия **влияющих на подтверждаемые показатели** изменений в конструкции компонента». Считаем допустимым и рационально обоснованным	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	регламенту)		допустить возможность признания протоколов ранее проведенных испытаний в случае, если изменения не затронули подтверждаемые характеристики (например, изменился цвет упаковки). При этом, за невозможностью перечислить для всех объектов техрегулирования все характеристики, не влияющие на подтверждаемые показатели – решение (и обоснование) следует оставить за органом по сертификации.	
282.	Пункт 89 (Пункт 69 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Исключить текст: «- отсутствия изменений в идентификационных признаках продукции.». Требование о неизменности идентификационных признаков – избыточно. Практика показывает, что идентификационные признаки, например, артикулы, могут меняться у автопроизводителей ежемесячно, даже при изменениях, не влияющих на подтверждаемые характеристики. Т.о. введение данного требования вынудит изготовителей проводить повторный цикл испытаний продукции даже в случае минимальных изменений.	Принято.
283.	Пункт 90 (Пункт 70 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Изложить в редакции: «… наличия сертификата СМК, выданного органом по сертификации систем менеджмента качества, **аккредитованного в установленном порядке**;».	Принято.
284.	Пункт 90 (Пункт 70 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Исключить текст: «- отсутствия изменений в идентификационных признаках продукции.». Требование о неизменности идентификационных признаков – избыточно. Практика показывает, что идентификационные признаки, например, артикулы, могут меняться у автопроизводителей ежемесячно,	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			даже при изменениях, не влияющих на подтверждаемые характеристики. Таким образом, введение данного требования вынудит изготовителей проводить повторный цикл испытаний продукции даже в случае минимальных изменений.	
285.	Пункт 90 (Пункт 70 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Уточнить текст: «Проведение испытаний не требуется в случае предоставления протоколов испытаний, проведенных при предыдущей сертификации компонентов того же типа **и** протоколов контрольных испытаний компонентов того же типа …»; «- отсутствия внесения изменений в соответствующую нормативную документацию **на объект испытаний и методы оценки**;»	Принято.
286.	Пункт 91 (Пункт 71 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Дополнить фразой: «… другие материалы (фотографии, видеозаписи, программное обеспечение и др.) …». При подтверждении соответствия сложных электронных устройств программное обеспечение может оказывать значимое воздействие на подтверждаемые характеристики.	Принято.
287.	Пункт 91 (Пункт 71 проекта изменений к техническому регламенту)	Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	Предлагаем вместо замены абзацев пятого и шестого пункта 91 абзацем в предлагаемой редакции исключить абзацы пятый и шестой пункта 91 (в действующей редакции), так как редакции данных абзацев не являются предметом технического регламента.	Отклонено. Предлагаемые к исключению абзацы направлены на обеспечение сохранности доказательственных материалов, подтверждающих проведение оценки соответствия.
288.	Пункт 91 (Пункт 71 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Исключить срок хранения испытательных образцов.	Отклонено. Требование направлено на обеспечение сохранности доказательственных материалов, подтверждающих проведение оценки соответствия.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
289.	Пункт 93 (Пункт 73 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020)	Изложить в редакции: «93. Если схема сертификации предусматривает наличие у изготовителя действующей системы менеджмента качества, сертифицированной аккредитованным органом по сертификации систем менеджмента государства-члена Евразийского экономического союза, то применяются положения раздела X Типовых схем, утвержденных Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 18 апреля 2018 г. № 44.» По аналогии с пунктом 72 (92).	Отклонено. Содержание измененного пункта 93 ТР ТС 018/2011 говорит об отсутствии необходимости выполнять проверку состояния производства изготовителя.
290.	Пункт 93 (Пункт 73 проекта изменений к техническому регламенту)	Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	В предлагаемой редакции пункта 93 второе предложение изложить в виде отдельного абзаца в редакции: «Изготовитель принимает все необходимые меры по обеспечению стабильности функционирования внедренной и сертифицированной системы менеджмента и условий производства для изготовления продукции, соответствующей требованиям настоящего технического регламента, а также осуществляет производственный контроль в соответствии с разделом X типовых схем оценки соответствия». (см. пункт 17 типовых схем оценки соответствия).	Принято частично. Предлагаемый абзац добавляется. Второе предложение предлагаемой редакции пункта 93 становится отдельным третьим абзацем: «Проверка состояния производства изготовителя органом по сертификации продукции не проводится при условии распространения процессов сертифицированной системы менеджмента на сертифицируемую продукцию».
291.	Пункт 94 (Пункт 74 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Изменить текст «могут быть идентифицированы одним из следующих обозначений: тип, марка, модель, артикул продукции» на текст «должны быть идентифицированы как минимум следующими обозначениями: наименование изготовителя, модель или артикул продукции.» Ввести в ТР ТС 018/2011 п. 6 термины и определения: «типа», «марки», «модели», «артикула» компонента	Принято частично. Не введены определения «марки», «модели» и «артикула» компонента, поскольку организация, направившая замечание, не предоставила своих предложений.
292.	Пункт 94	АНО «СЦ Связь-сертификат»	Изменить «подготавливает заключение» на	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	(Пункт 74 проекта изменений к техническому регламенту)	(письмо от 20.05.2020)	«принимает решение». Формулировку, предлагаемую в текущей редакции изменений, можно трактовать как требование к наименованию документа.	
293.	Пункт 94 (Пункт 74 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Дополнить подпункт а) текстом: «а) проведение органом по сертификации продукции **(если предусмотрено схемой сертификации)** анализа состояния производства и …».	Принято.
294.	Пункт 94 (Пункт 74 проекта изменений к техническому регламенту)	Алюминиевая ассоциация (письмо от 20.05.2020 № 20-199)	С нашей точки зрения, для минимизации риска поступления на рынок контрафактной и фальсифицированной продукции требуется максимальное указание и раскрытие идентификационных признаков продукции. Предлагается текст: «В сертификате соответствия на компоненты указываются сведения, обеспечивающие их идентификацию (тип, марка, модель, артикул продукции и др.)».	Принято частично. В комбинации с редакцией, предложенной ООО «Тест-Связь».
295.	Пункт 94 (Пункт 74 проекта изменений к техническому регламенту)	АО «Азия-Авто» (письмо от 27.03.2020) ОЮЛ «СПАОК «КазАвтоПром» (письмо от 05.04.2020) НПП РК «Атамекен» (письмо от 06.05.2020 № 16-502) КТРМ РК (письмо от 19.05.2020 № 21-01-21/362)	После абзаца второго ввести текст в следующей редакции, заменяющий абзац четвертый: «Сертификат соответствия может иметь приложение, содержащее перечень конкретной продукции и (или) се составных частей, на которые он распространяется. Если в заявку на проведение сертификации включено несколько типов компонентов, представляющих собой разнородную продукцию, допускается оформлять одни общий сертификат соответствия с указанием в приложении перечня продукции, на которую распространяется действие сертификата соответствия после каждой позиции или после ряда позиций продукции изготовителя, в сертификате соответствия приводятся идентификационные	Принято частично. В следующей редакции: Абзацы третий и четвертый пункта 94 проекта изменений сохраняют свое место. Далее следует текст: «Допускается оформлять один общий сертификат соответствия на все компоненты, являющиеся объектами технического регулирования настоящего технического регламента или, по желанию заявителя, группировать компоненты в несколько сертификатов соответствия. Сертификат соответствия может иметь приложение, содержащее перечень конкретной продукции и (или) се составных частей, на

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			признаки каталога (например, год издания, номер версии, количество номенклатурных позиций по каталогу и др.), при этом обозначения отдельных компонентов в сертификате соответствия могут не приводиться. Каталог является неотъемлемой частью сертификата соответствия и хранится в органе по сертификации». После этого текста воспроизвести абзац третий предлагаемой редакции, дальнейший текст до конца пункта остается без изменений. Обоснование: Считаем, что предлагаемая редакция ухудшает положения уже существующего порядка в части подтверждения соответствия продукции. Предлагаем оставить норму из действующей редакции определяющей, что сертификат соответствия может иметь приложение, а также допускает оформление одного сертификата на разнородную продукцию, так как под действие данного технического регламента могут попадать компоненты разного типа. Кроме этого, предлагаем исключить идентифицирующие положения для сертификатов, выдаваемых на серийный выпуск. Это связано с тем, что при указании определенного артикула, и в случае его замены (но изделие осталось прежним, например: произошла взаимозамена изделия на идентичный, но с другим номером, которое может также применяется в производстве) воспользоваться действующим сертификатом не представиться возможным из-за отсутствия в таком сертификате нового артикула. Допускаются, случи, когда в изделии был изменен цвет, следовательно, артикул поменялся, но при этом	которые он распространяется». Далее следует абзацы пункта 94 проекта изменений, начиная с пятого. Идентифицирующие признаки компонентов нельзя исключить, так как, при дальнейшем контроле компонентов при выпуске в обращение или в торговой сети без этих признаков будет невозможно идентифицировать компоненты.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			изделие осталось прежним и полностью соответствует требованиям.	
296.	Пункт 94 (Пункт 74 проекта изменений к техническому регламенту)	Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	В предлагаемой редакции пункта 94: абзац первый. Второе предложение исключить. Последний абзац исключить.	Принято к сведению. Из проекта изменений № 3 к ТР ТС 018/2011 исключено уточнение на вид оформляемого документа (бумажный, электронный).
297.	Пункт 94 (Пункт 74 проекта изменений к техническому регламенту)	Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	В предлагаемой редакции пункта 94: абзац третий: Требует уточнения изложение третьего, четвертого и пятого предложений, так как проведение сертификации партии (партий) компонентов предусматривает их наличие. Ограничение срока действия сертификата соответствия на партию компонентов не требуется. Если это предусматривает контрактную основу, то схемами сертификации данная схема не предусмотрена, тогда редакции данных предложений необходимо исключить. Третье, четвертое и пятое предложения абзаца третьего: «Если партия компонентов разбита на несколько поставок, то в сертификате соответствия указывается общее количество компонентов. Срок действия сертификата соответствия ограничивается одним годом. Если срок поставки всей партии компонентов превышает один год, то требуется проведение сертификации серийно выпускаемой продукции либо выдача сертификата соответствия на партию продукции, поставляемой единовременно».	Принято. Третье, четвертое и пятое предложения абзаца третьего исключаются.
298.	Пункт 94 (Пункт 74 проекта изменений к техническому регламенту)	Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	В предлагаемой редакции пункта 94: абзац четвертый: Непонятно, зачем приводить ссылку на каталог, если при выдаче сертификата соответствия на партию продукции уже известны все идентификационные признаки продукции и ее	Отклонено. Если сертификат соответствия оформляется на серийно выпускаемую продукцию, отсылка на каталог позволяет сократить содержание сертификата соответствия, что

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			количество, которые и должны быть указаны в сертификате соответствия. Считаем необходимым исключить второе и третье предложения как избыточные	важно при наличии большого числа позиций в этом сертификате.
299.	Пункт 98 (Пункт 77 проекта изменений к техническому регламенту)	ОАО «МЗКТ» (письмо от 14.01.2020 № 20000-19/017)	Не исключать первый абзац пункта 98.	Принято. Абзац первый пункта 98 не был исключен.
300.	Пункт 98 (Пункт 77 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	**Предложение:** Оставить текст пункта 98 в действующей редакции ТР ТС 018/2011. Обоснование: Закон Российской Федерации от 07.02.1992 N 2300-1 (ред. от 29.07.2018) "О защите прав потребителей" Статья 6. Обязанность изготовителя обеспечить возможность ремонта и технического обслуживания товара «Изготовитель обязан обеспечить возможность использования товара в течение его срока службы. Для этой цели изготовитель обеспечивает ремонт и техническое обслуживание товара, а также выпуск и поставку в торговые и ремонтные организации в необходимых для ремонта и технического обслуживания объеме и ассортименте запасных частей в течение срока производства товара и после снятия его с производства в течение срока службы товара, а при отсутствии такого срока в течение десяти лет со дня передачи товара потребителю». По транспортным средствам срок службы не определён и в перечнях, для которых срок службы обязателен, транспортные средства отсутствуют.	Принято частично. Текст пункта 98 был изменен с учетом других поступивших предложений.
301.	Пункты 100, 102	Белорусский государственный	По тексту применять словосочетание «единый знак	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	(Пункты 79, 80 проекта изменений к техническому регламенту)	институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	обращения продукции на рынке Евразийского экономического союза» (согласно Решению Совета Евразийской экономической комиссии от 17.03.2016 № 22 «О внесении изменений в Решение Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 711»).	
302.	Пункт 100 (Пункт 79 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Необходимо внести однозначность кем будет контролируется соблюдение нанесения единого знака обращения.	Принято частично. Поскольку технический регламент не может конкретизировать, может быть добавлено: «органом государственного управления государства-члена ЕАЭС».
303.	Пункт 100 (Пункт 79 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	**Предложение:** Пункт 100 дополнить текстом в следующей редакции: «Изготовитель транспортного средства, являющийся резидентом государства - члена Евразийского экономического союза, либо представитель изготовителя, отвечающие требованиям, предусмотренным пунктом 25 настоящего технического регламента, имеют право наносить знак обращения на рынке на собственном складе до отгрузки последующим приобретателям.». Обоснование: 1) В соответствии с Приложением № 9 к Договору о Евразийском экономическом союзе, "единый знак обращения продукции на рынке Союза" - обозначение, служащее для информирования приобретателей и потребителей о соответствии выпускаемой в обращение продукции требованиям технических регламентов Союза; Нанесение единого знака обращения продукции на рынке Союза на складе представителя изготовителя не нарушает требования о информировании приобретателей и потребителей о соответствии	Принято. В редакции: «Изготовитель транспортных средств и (или) компонентов, являющийся резидентом государства-члена Евразийского экономического союза, либо уполномоченное изготовителем транспортных средств и (или) компонентов лицо, указанное в документе, удостоверяющем соответствие требованиям настоящего технического регламента, в случае когда изготовитель не является резидентом государства-члена Евразийского экономического союза, имеют право наносить единый знак обращения продукции на рынке Евразийского экономического союза на собственном складе до отгрузки последующим приобретателям.».

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			продукции требованиям технических регламентов Союза. 2) В соответствии со статьей 6 Закона о защите прав потребителя № 2300-1 от 07.02.1992 «изготовитель обязан обеспечивать возможность использования товара в течение его срока службы и для этой цели обеспечивать ремонт и техническое обслуживание товара, а также выпуск и поставку в торговые и ремонтные организации в необходимых для ремонта и технического обслуживания объеме и ассортименте запасных частей в течение срока производства товара и после снятия его с производства в течение срока службы товара, а при отсутствии такого срока в течение десяти лет со дня передачи товара потребителю.» Изготовителю затруднительно контролировать маркировку компонентов, снятых с производства.	
304.	Пункт 100 (Пункт 79 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Исключить предлагаемый текст: «На импортируемую в Евразийский экономический союз продукцию нанесение единого знака обращения продукции на рынке контролируется при выпуске товара в обращение». Обоснование: Требование наносить маркировку до выпуска в обращение значительно влияет на конечную стоимость продукции для потребителя, что является критичным в текущей экономической ситуации. Предусмотреть возможность нанесения единого знака обращения продукции на рынке «ЕАС» на территориях государств-членов ЕАЭС на складе импортера до их конечной реализации потребителю.	Принято.
305.	Пункт 102 (Пункт 80 проекта	Белорусский государственный институт метрологии (письмо	Согласно пункту 6 приложения 9 к Договору продукция, соответствующая требованиям	Принято частично. Для учета мнения организации, от которой

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	изменений к техническому регламенту)	от 17.01.2020 № 65-25/1448) Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	технических регламентов Союза, распространяющимся на эту продукцию, и прошедшая установленные техническими регламентами Союза процедуры оценки соответствия, подлежит обязательной маркировке единым знаком обращения продукции на рынке Союза. Положения Договора не предусматривают исключений, позволяющих не осуществлять маркировку продукции, прошедшей процедуры оценки соответствия, единым знаком обращения продукции на рынке Союза. В связи с этим положения пункта 102 регламента о том, что маркировка компонентов знаками официального утверждения "E" или "e" приравнивается к маркировке единым знаком обращения продукции на рынке государств - членов Таможенного союза, противоречит положениям Договора и не обеспечивает информирования потребителей, органов государственного надзора о прохождении продукцией процедур оценки соответствия требованиям ТР ТС 018/2011.	поступил отзыв, положения пункта 102 ТР ТС 018/2011 изменены таким образом, что маркировка продукции знаком «Е» позволит не наносить непосредственно на продукцию маркировку единым знаком обращения продукции на рынке Союза, но этот знак будет наноситься на сопроводительную документацию.
306.	Пункт 102 (Пункт 80 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	В предлагаемом новом тексте пункта 102 «Е» заменить на «Е» и (UI), а также (перед рисунком 1) добавить текст следующего содержания: «Если официальные утверждения типа, относящиеся к колесным транспортным средствам, предметам оборудования или частям, хранятся в защищенной базе данных в Интернете, то знаки официального утверждения, которые требуются Правилами ООН, могут заменяться единым идентификатором (ЕИ), которому предшествует символ (UI), если в Правилах ООН не указано иное. Такой единый	Принято. С учетом других поступивших предложений. В редакции: «102. При маркировании компонентов единый знак обращения продукции на рынке Евразийского экономического союза должен быть нанесен непосредственно на единицу продукции (если это технически возможно) и/или ярлык (если таковой имеется), а также упаковку и сопроводительную

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			идентификатор генерируется базой данных автоматически.» Обоснование: Приведение к соответствию с Приложением 5 E/ECE/TRANS/505/Rev.3 (Женевское Соглашение 3 пересмотр).	документацию, входящую в комплект поставки. Если нанесение непосредственно на единицу продукции или ярлык невозможно, то единый знак обращения продукции на рынке Евразийского экономического союза наносится только на упаковку и сопроводительную документацию, входящую в комплект поставки. Единый знак обращения продукции на рынке Евразийского экономического союза должен быть нанесен, по возможности, рядом с товарным знаком изготовителя. Маркировка компонентов знаками официального утверждения «E» или заменяющим их знаком «UI» (рис. 1) приравнивается к маркировке единым знаком обращения продукции на рынке Евразийского экономического союза при условии, что продукция соответствует всем требованиям настоящего технического регламента. При наличии на такой продукции маркировки знаками «E» или «UI» маркировка непосредственно единиц продукции единым знаком обращения на рынке Евразийского экономического союза не требуется, однако этот знак должен наноситься на упаковку компонентов (при наличии) и сопроводительную документацию, входящую в комплект поставки (при наличии). Единый знак обращения продукции на рынке Евразийского экономического союза также имеется на сертификате соответствия и

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
				декларации о соответствии.
307.	Пункт 102 (Пункт 80 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Изменить «техническую [документацию]» на «эксплуатационную».	Принято частично. Слово «техническую» опущено.
308.	Пункт 102 (Пункт 80 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Дополнить: «…При наличии на компонентах **и сопроводительной эксплуатационной документации** маркировки знаками официального утверждения "Е"	Отклонено. Знак «Е» не наносится на сопроводительную документацию.
309.	Пункт 102 (Пункт 80 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Дополнить: «…маркировка таких компонентов (единицы продукции, упаковки, сопроводительной документации) единым знаком обращения на рынке государств-членов Евразийского экономического союза не требуется **в случае, если официальные утверждения «Е» подтверждают соответствие компонентов всем требованиям ТР ТС 018/2011**». Данное дополнение необходимо, во избежание выпуска в обращение компонентов, не прошедших оценку соответствия требованиям ТР ТС 018/2011 (или не соответствующих им), но соответствующих, например, только Правилам ООН № 10 (например, аппаратура спутниковой навигации).	Принято. Сделана редакционная правка. Уточнено, что сопроводительная документация входит в комплект поставки продукции.
310.	Новые пункты 107^1, 109^1, 109^2 (Пункты 82, 83, 84 проекта изменений к техническому регламенту)	Белорусский государственный институт метрологии (письмо от 17.01.2020 № 65-25/1448) Госстандарт РБ (письмо от 27.03.2020 № 05-15/410) МВД РБ (письмо от 15.01.2020 № 22/1304) Белорусский государственный институт стандартизации и	Пункты 82, 83, 84 описывают алгоритм действий органов государственного контроля (надзора) государства - члена Евразийского экономического союза при обнаружении, что выпускаемые в обращение транспортные средства (шасси) или их компоненты, несмотря на наличие документов о соответствии требованиям настоящего технического регламента, представляют серьезный риск для безопасности движения, здоровья людей или	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
		сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	окружающей среды. Согласно статье 53 Договора о Евразийском экономическом союзе государственный контроль (надзор) за соблюдением требований технических регламентов Союза проводится в порядке, установленном законодательством государств-членов, а ответственность за несоблюдение требований технических регламентов Союза, а также за нарушение процедур проведения оценки соответствия продукции требованиям технических регламентов Союза устанавливается в соответствии с законодательством государств-членов. Согласно пункту 3 приложения 9 к Договору в технических регламентах Союза устанавливаются обязательные требования к объектам технического регулирования, а также правила идентификации продукции, формы, схемы и процедуры оценки соответствия. Таким образом, положения пунктов 82, 83, 84 выходят за рамки предмета регулирования технического регламента ЕАЭС и полномочий ЕЭК в целом. Предлагается пункты 82, 83, 84, также иные положения регламента, касающиеся проведения государственного контроля (надзора), исключить.	
311.	Новый пункт 109^1 (Пункт 83 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Изменить «в подобном случае» на «в этом случае». Считаем недопустимым применение нечетких формулировок в ТР ТС. Кто будет устанавливать критерии «подобия»?	Принято к сведению. Пункт 109^1 исключен.
312.	Новый пункт 109^1 (Пункт 83 проекта изменений к	Ассоциация производителей шин (письмо от 19.05.2020 № 49-05/20)	Требуется дополнение пункта критериями признания транспортного средства и/или его компонента опасными и несущими серьезный риск. Кроме того,	Принято к сведению. Пункт 109^1 исключен.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	техническому регламенту)		следует ограничить перечень контролирующих органов в рамках данного положения только теми, которые официально признаны ответственными за внедрение и применение данного технического регламента. Данный пункт требует введения возможности для бизнеса опротестовать решение об остановке выпуска на рынок, т.е. процедуры опротестования.	
313.	Новый пункт 109^1 (Пункт 83 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Необходимо изначально уведомлять все стороны, и только потом, по согласованию, допустимо приостанавливать действие ОТТС, так как транспортные средства могут быть в пути или на складах дилеров, и это создаст большие финансовые и временные проблемы у изготовителей и далее потребителей. **Предложение:** 83. Дополнить пунктом 109^1 в следующей редакции: «109^1. Если орган государственного контроля (надзора) государства – члена Евразийского экономического союза обнаружит, что выпускаемые в обращение транспортные средства (шасси) или их компоненты, несмотря на наличие документов о соответствии требованиям настоящего технического регламента, представляют серьезный риск для безопасности движения, здоровья людей или окружающей среды, **то в подобном случае орган государственного контроля (надзора) государства - члена Евразийского экономического союза в возможно короткие сроки:** 1) уведомляет Евразийскую экономическую комиссию, другие государства-члены Евразийского экономического союза, изготовителя транспортных средств (шасси) или их компонентов,	Принято к сведению. Пункт 109^1 исключен.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			аккредитованные орган по сертификации и испытательную лабораторию, проводившие оценку соответствия о причинах приостановки выпуска в обращение и (или) продажи транспортных средств (шасси) или их компонентов; **2) по согласованию с изготовителем транспортных средств (шасси) или их компонентов, аккредитованных органов по сертификации и испытательной лабораторией, может приостановить на срок до шести месяцев выпуск в обращение и (или) продажу таких транспортных средств (шасси) или их компонентов.** 3) организует с участием изготовителя транспортных средств (шасси) или их компонентов, аккредитованных органов по сертификации и испытательной лаборатории, проводивших оценку соответствия, исследование, с целью выяснения причин несоответствия. Дальнейшие действия осуществляются в соответствии с пунктом 56 настоящего технического регламента.».	
314.	Приложение № 1, (Пункт 85 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	В предпоследний и последний абзацы таблицы 1 добавить «и полуприцепы». Касается категорий О3 и О4.	Принято.
315.	Приложение № 1, (Пункт 85 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 1.2.1.3 изложить в следующий редакции: «Транспортные средства категории М3, максимальная масса которых свыше 12 т, или транспортные средства категории N3 считают транспортными средствами повышенной проходимости, если их конструкция обеспечивает	Отклонено. Пункт 1.2.1.3 учитывает специфику технического регулирования в ЕАЭС, когда магистральные седельные тягачи получали послабления, поскольку по конструктивным признакам, установленным в СР.3,

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			одновременный привод всех колес, включая транспортные средства, в которых привод одной оси может отключаться, либо если соблюдаются следующие требования:…». Привести в соответствие со Сводной резолюцией о конструкции транспортных средств (СР.3).	относились к категории G.
316.	Приложение № 1, (Пункт 85 проекта изменений к техническому регламенту)	ПАО КАМАЗ (письмо от 19.05.2020 № 01-11-38) АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	«1.2.1.3. Транспортные средства категории M3, технически допустимая максимальная масса которых свыше 12 т, и транспортные средства категории N3 считают транспортными средствами повышенной проходимости, если они имеют одновременный привод всех колес, включая транспортные средства, в которых привод одной оси может отключаться, либо (за исключением седельных тягачей) если соблюдаются следующие требования:» Категорически недопустимая редакция. Предлагается редакция: «Транспортные средства категории M3, максимальная масса которых свыше 12 т, или транспортные средства категории N3 считают транспортными средствами повышенной проходимости, если их конструкция обеспечивает одновременный привод всех колес, включая транспортные средства, в которых привод одной оси может отключаться, либо если соблюдаются следующие требования:», далее по тексту. Обоснование: Приведение определения в соответствие со Сводной резолюцией о конструкции транспортных средств (СР.3) ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, п. 2.8.1.3. Во всех Правилах ООН, где указываются категории ТС, дается ссылка на Сводную резолюцию о конструкции транспортных средств (СР.3)	Отклонено. Пункт 1.2.1.3 учитывает специфику технического регулирования в ЕАЭС, когда магистральные седельные тягачи получали послабления, поскольку по конструктивным признакам, установленным в СР.3, относились к категории G.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, п. 2.8.1.3. Предлагаемая редакция ТР ТС 018/2011 исключает седельные тягачи из категории N3G не по конструктивным признакам (одновременный привод всех колес, наличие механизма блокировки дифференциала и т.п.), а по назначению транспортного средства. Это некорректная классификация. Разночтение определения в ТР ТС 018/2011 и Сводной резолюции приводит к коллизиям в применении требований Правил ООН №№ 13, 51,93, 130, 131, п. 41 Приложения № 2 к ТР ТС 018/2011, пунктов 2, 9 Приложения № 3 к ТР ТС 018/2011 и излишнему обременению изготовителей ТС в части доработки конструкции и проведению оценки соответствия, и, соответственно, удорожанию продукции.	
317.	Приложение № 1, (Пункт 85 проекта изменений к техническому регламенту)	Орган по сертификации «ПОЛИТЕХ-СЕРТ» (замечания от 14.01.2020)	Позиция 2.2: исключить предлагаемый абзац (перечисление 1), в)) т.к. отнесение транспортных средств категории М с числом мест до восьми к M_2 или Мз противоречит как определениям Правил ООН, так и требованиям национальным ТНПА.	Отклонено. Для учета мнения организации, от которой поступил отзыв, содержание данного пункта проекта изменений к ТР ТС 018/2011 переформулировано в следующей редакции: «К модификации транспортного средства категории М2 или М3 с уменьшенным числом мест для сидения до восьми и менее применяются требования, установленные настоящим техническим регламентом для категории М2 или М3 соответственно.».
318.	Приложение № 1, (Пункт 85 проекта изменений к техническому регламенту)	МВД РБ (письмо от 15.01.2020 № 22/1304)	Позиция 2.2: прилагаемое изменение изложить в следующей редакции: «в) позицию 2.2 дополнить новым абзацем в следующей редакции: «Оценка соответствия требованиям настоящего технического регламента модификаций транспортного средства категории М2	Принято. В следующей редакции: «К модификации транспортного средства категории М2 или М3 с уменьшенным числом мест для сидения до восьми и менее применяются требования, установленные настоящим техническим

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			или М3 с уменьшенным числом мест для сидения до восьми и менее проводится по категории базового транспортного средства.». Также в целях исключения неоднозначности классификации по категориям М1 и М2 транспортных средств категории М, имеющих не более восьми мест для сидения, необходимо внесение изменения в позицию 2.1, предусматривающего перевозку не более восьми пассажиров в транспортных средствах категории М1.	регламентом для категории М2 или М3 соответственно.». Для пункта 2.1: «Категория M_1 - Транспортные средства, используемые для перевозки **до 8** пассажиров **включительно** и имеющие, помимо места водителя, не более восьми мест для сидения - легковые автомобили».
319.	Приложение № 1, (Пункт 85 проекта изменений к техническому регламенту)	avtolegko@mail.ru (письмо от 01.04.2020) ptia-avto@list.ru (письмо от 07.04.2020) ГУОБДД МВД России (предложения поступили 06.07.2020)	Исключить абзац: «Модификации транспортного средства категории М2 или М3 с уменьшенным числом мест для сидения до восьми и менее продолжают относиться к категории М2 или М3 соответственно.». Данное предложение оно полностью противоречит п. 2.1 Приложения № 1 и требованиям Правил ООН № 36, 52 и 107.	Принято частично. Для учета мнения организаций, от которых поступил отзыв, содержание данного пункта проекта изменений к ТР ТС 018/2011 может быть переформулировано в следующей редакции: «К модификации транспортного средства категории М2 или М3 с уменьшенным числом мест для сидения до восьми и менее применяются требования, установленные настоящим техническим регламентом для категории М2 или М3 соответственно.».
320.	Приложение № 1, (Пункт 85 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Таблица 1, пункт 2.2: Выделить в отдельную подкатегорию М2С, М3С – с уменьшенным числом мест для сидения. Подкатегория нужна для внесения ее в ФЗ «О безопасности ТС» и документы МВД.	Принято частично. Указанные транспортные средства должны относиться к категории М1. С учетом других поступивших предложений, содержание данного пункта проекта изменений к ТР ТС 018/2011 может быть переформулировано в следующей редакции: «К модификации транспортного средства категории М2 или М3 с уменьшенным числом мест для сидения до восьми и менее

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
				применяются требования, установленные настоящим техническим регламентом для категории M2 или M3 соответственно.». Необходимо указать, в какое одобрение типа транспортного средства надо будет включать модификации с уменьшенным числом посадочных мест. Возможность присвоения им отдельных подкатегорий должна быть определена дополнительно.
321.	Приложение № 1, (Пункт 85 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Таблица 2, позиция 21 - изложить в редакции: «Транспортные средства органов охраны правопорядка и исполнения наказаний, предназначенные для перевозки, задержанных в том числе в административном порядке, и осужденных лиц». Необходимо внести однозначность.	Отклонено. Излишнее уточнение.
322.	Приложение № 1, (Пункт 85 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «УАЗ» (письмо от 29.04.2020 № 70/12)	Таблица 3, добавить: «M1, N1, M2, N2 (в соответствии с областью применения Правил ООН № 83-06) с искровыми двигателями (бензиновыми, газовыми) и дизелями M1, M2, N1 и N2, **специального назначения вне зависимости от их контрольной массы**»; То же добавить в позиции, относящейся к экологическому классу 6. В соответствии с доп. 10 Правил ООН № 83.	Отклонено. Дополняющий текст излишний, поскольку написано «в соответствии с областью применения Правил ООН № 83-06», тем более что нет ссылок на ограничение контрольной массы.
323.	Приложение № 1, (Пункт 85 проекта изменений к техническому регламенту)	АО «Азия-Авто» (письмо от 27.03.2020)	Таблица 3, касается текста: «в позиции, относящейся к экологическому классу 6, в абзацах втором и третьем слова «массой более 2840 кг» заменить словами «массой более 2610 кг». В действующей редакции ТР ТС 018/2011 таблицей 3 Приложения № 1 не предусмотрено понятие экологического класса 6, поэтому данный пункт	Отклонено. Сведения, касающиеся экологического класса 6, были введены в таблицу 3 приложения № 1 к ТР ТС 018/2011 решением Совета Евразийской экономической комиссии от 21.06.2019 № 66, таким образом предлагаемое изменение правомерно.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			проекта не имеет смысла в предлагаемой редакции. Предлагаем дополнить таблицу 3 Приложения № 1 к ТР ТС 018/2011 понятием экологического класса 6 с учетом данного пункта проекта.	
324.	Приложение № 1, (Пункт 85 проекта изменений к техническому регламенту)	НПП РК «Атамекен» (письмо от 06.05.2020 № 16-502) КТРМ РК (письмо от 19.05.2020 № 21-01-21/362)	Таблица 3, исключить текст: «в позиции, относящейся к экологическому классу 6, в абзацах втором и третьем слова «массой более 2840 кг» заменить словами «массой более 2610 кг». В действующей редакции ТР ТС 018/2011 таблицей 3 Приложения № 1 не предусмотрено понятие экологического класса 6.	Отклонено. Сведения, касающиеся экологического класса 6, были введены в таблицу 3 приложения № 1 к ТР ТС 018/2011 решением Совета Евразийской экономической комиссии от 21.06.2019 № 66, таким образом предлагаемое изменение правомерно.
325.	Приложение № 1, (Пункт 85 проекта изменений к техническому регламенту)	ПАО КАМАЗ (письмо от 19.05.2020 № 01-11-38)	В таблице 3: В позициях, относящимся к экологическим классам 4, 5, 6: - Термин «искровые двигатели» заменить на «двигатели с принудительным зажиганием»; - Термин «газодизель» и примечание (в режиме работы на газообразном топливе) исключить. - Термин двухтопливные двигатели (в режиме работы на бензине) заменить на битопливные ТС (в режиме работы на бензине). - Термин двухтопливные двигатели (в режиме работы на бензине) заменить на двигатели, предназначенные для установки на битопливные ТС (в режиме работы на бензине). Обоснование: В Правилах ООН № 49 термин «газодизель» не применяется. Двухтопливный двигатель, согласно Правилам ООН № 49, может работать или на дизельном топливе, или в двухтопливном режиме.	Принято частично. Термин «искровые двигатели» заменен на «двигатели с принудительным зажиганием». Термин «двухтопливные двигатели» заменен на «битопливные двигатели» с заменой определения в пункте 6 ТР ТС 018/2011. Термин «газодизель» сохранен.
326.	Приложение № 1, (Пункт 85 проекта	ПАО КАМАЗ (письмо от 19.05.2020 № 01-11-38)	Предлагается в таблице 3 Приложения № 1 ввести позицию, относящуюся к экологическому классу Е,	Принято. С пояснением, что транспортное средство не

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	изменений к техническому регламенту)		к которому должны быть отнесены «полные электромобили». Обоснование: В настоящее время отсутствует экологическая классификация электромобилей, электробусов.	должно использовать двигатели внутреннего сгорания, в частности, в качестве отопителей.
327.	Приложение № 1, таблица 4 (Пункт 85 проекта изменений к техническому регламенту)	ПАО КАМАЗ (письмо от 19.05.2020 № 01-11-38)	Позиция 5: предлагается редакция: «5. Системы снижения шума, в т.ч. глушители и резонаторы». В приложении № 10 к ТР ТС 018/2011 для оценки данной позиции указываются Правила ООН №№ 51, 59. Область применения указанных Правил ООН относится к системам снижения шума	Принято. В том числе, в приложении № 10 к ТР ТС 018/2011.
328.	Приложение № 1, таблица 4 (Пункт 85 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Позиция 8: изложить в редакции (удалено два союза «и»): «Аппараты гидравлического и пневмогидравлического привода тормозной системы и сцепления (цилиндры главные и рабочие тормозные и сцепления, скобы и суппорты дисковых тормозных механизмов, регуляторы тормозных сил, вакуумные**,** гидравлические (в сборе с главными тормозными цилиндрами)**,** гидровакуумные и пневмогидравлические усилители, контрольно-сигнальные устройства».	Принято. То же в приложении № 10 к ТР ТС 018/2011.
329.	Приложение № 1, таблица 4 (Пункт 85 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Позиция 13: Исправить: «пневматическ**ом**»	Принято. То же в приложении № 10 к ТР ТС 018/2011.
330.	Приложение № 1, таблица 4 (Пункт 85 проекта изменений к	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020) АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Позицию 29 изложить в редакции: «Бамперы». В приложении № 10 в колонке «Требования или наименование документа, содержащего требования» п. 29 указаны: Правила ООН № № 26-02 или 26-03 –	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	техническому регламенту)		Настоящие Правила применяются к наружным выступам транспортных средств категории M1 Правила ООН № 42-00 – Настоящие Правила применяются к транспортным средствам категории M1 Правила ООН № 61-00 – Настоящие Правила применяются в отношении наружных выступов грузовых транспортных средств категорий N1, N2 и N3. Дуги защитные для мотоциклов устанавливаются на транспортные средства категории L, таким образом, указанные Правила ООН не имеют никакого отношения к наружным выступам транспортных средств категории L и к дугам защитным для мотоциклов соответственно. Отсутствуют отдельные требования к данным компонентам мотоциклов	
331.	Приложение № 1, таблица 4 (Пункт 85 проекта изменений к техническому регламенту)	ПАО КАМАЗ (письмо от 19.05.2020 № 01-11-38)	Позиция 53: предлагается редакция: «53. Специальные предупреждающие огни» Обоснование: Указание термина в соответствии с Правилами ООН № 65.	Принято.
332.	Приложение № 1, таблица 4 (Пункт 85 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Позицию 76 изложить в редакции: «Детали цилиндро-поршневой группы (гильзы цилиндров, поршни, поршневые кольца и пальцы), газораспределительного механизма (распределительный вал, толкатели и пружины клапанов, клапаны), коленчатые валы, вкладыши подшипников, шатуны, болты шатунные». Указанные детали: цилиндры, звездочки привода, втулки свертные отсутствуют в стандартах, перечисленных в перечне стандартов на	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			добровольной основе и в перечне стандартов, содержащих методы испытаний.	
333.	Приложение № 1, таблица 4 (Пункт 85 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Позицию 79 изложить в редакции: «Фильтры очистки масла для двигателей внутреннего сгорания и их фильтрующие элементы». Уточнение названия объекта технического регулирования с учетом области распространения ГОСТ Р 53844.	Принято.
334.	Приложение № 1, таблица 4 (Пункт 85 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Позицию 81 изложить в редакции: «Фильтры **тонкой** очистки топлива двигателей с принудительным зажиганием и их фильтрующие элементы». Уточнение названия объекта технического регулирования с учетом области распространения ГОСТ Р 53559.	Принято.
335.	Приложение № 1, (Пункт 85 проекта изменений к техническому регламенту)	Минпром РБ (письмо от 17.01.2020 № 13-15/286) Минпром РБ (письмо от 14.05.2020 № 13-15/631) ОАО «Белкард» (письмо от 30.04.2020 № 21/4848)	Исключить из предлагаемой редакции позиции 86 таблицы 4 приложения № 1 слова «...крестовины карданные, в том числе с подшипниками в сборе; промежуточные опоры, в том числе с подшипниками, с кронштейнами в сборе». Введение указанных компонентов в качестве объектов технического регулирования ТР ТС 018/2011 считаем нецелесообразным, так как в транспортном средстве эти детали (узлы) эксплуатируются только в составе карданной передачи (вала), подтверждение которых осуществляется согласно требованиям, установленным в приложении № 10 ТР ТС 018/2011. В случае внесения указанной продукции в объекты технического регулирования ТР ТС 018/2011, необходимо выделить их отдельными позициями с предъявлением требований к ним, так как требования, предъявляемые к карданным передачам	Принято частично. Внесено уточнение, что шарниры неравных и равных угловых скоростей, крестовины карданные и промежуточные опоры подлежат подтверждению соответствия в том случае, если они не проходили подтверждение соответствия в составе карданной передачи. В отношении указанной продукции установлены требования стандартов, на соответствие которым она может быть проверена. См. ГОСТ Р 52430-2005, ГОСТ Р 52923-2008, входящие в перечни стандартов, поддерживающих применение ТР ТС 018/2011.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			(валам) неприменимы для крестовин карданных, в том числе с подшипниками в сборе и промежуточным опорам, в том числе с подшипниками, с кронштейнами в сборе.	
336.	Приложение № 1, таблица 4 (Пункт 85 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Позиция 92 - Включить блоки управления ДВС в перечень изделий системы зажигания. Необходимо внести однозначность.	Отклонено. Блоки управления ДВС не могут рассматриваться как изделия системы зажигания. Могут быть включены в перечень в отдельной позиции, но надо установить требования к ним.
337.	Приложение № 1, таблица 4 (Пункт 85 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Позицию 101 изложить в редакции: «Уплотнители головок блока цилиндров, коллекторов, газобаллонной аппаратуры, манжеты резиновые, армированные для валов, кольца резиновые уплотнительные круглого сечения, в том числе для двигателей внутреннего сгорания».	Принято.
338.	Приложение № 1, таблица 4 (Пункт 85 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Позицию 104 изложить в редакции: «Независимые воздушные и жидкостные подогреватели-отопители автоматического действия, работающие от бортовой сети транспортных средств на жидком**, газообразном топливе, а также от электрической энергии,** в том числе подогреватели предпусковые»	Принято. То же в приложении № 10 к ТР ТС 018/2011.
339.	Приложение № 2, пункт 5 перед таблицей требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	Ассоциация производителей шин (письмо от 19.05.2020 № 49-05/20)	Предлагаемые изменения оставляют без решения проблему, когда транспортное средство или компонент исключаются из области применения новой версии Правил ООН. Практика таких случаев есть - например, исключение шин POR и шипованных шин из Правил ООН № 117. Не понятно, как в этом случае компании могут подтверждать соответствие требованиям Техрегламента, руководствуясь новой версией, если	Принято к сведению. Отсутствует конкретное предложение. В случае исключения отдельных транспортных средств или компонентов из новой версии Правил ООН, в отношении такой продукции действует предыдущая версия Правил ООН до тех пор, пока она не будет исключена из ТР ТС 018/2011. Следует также оперативно вносить

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			требование перестает действовать в отношении транспортного средства или компонента.	корректировки в перечень объектов технического регулирования.
340.	Приложение № 2, пункт 8 перед таблицей требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	В пункте 8: абзац первый. Слова «подтверждение соответствия» заменить словами «оценка соответствия»; абзац последний. Слово «номер» заменить словами «регистрационный номер». Уточнить необходимость внесения деклараций о соответствии.	Принято.
341.	Приложение № 2, пункт 8 перед таблицей требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «УАЗ» (письмо от 29.04.2020 № 70/12)	Пункт 8 изложить в редакции: «Если в настоящем приложении не оговорено иное, то подтверждение соответствия транспортных средств (шасси) в отношении требований, перечисленных в настоящем приложении (с учетом области их применения), проводится в форме **сертификата соответствия** или официального утверждения типа …» Так как в настоящее время у всех изготовителей имеются действующие сертификаты, необходимо предусмотреть альтернативное использование сертификатов или сообщений, или из всего текста убрать понятие «сертификат» и предусмотреть переходные положения от сертификатов к сообщениям.	Принято частично. Альтернативное использование действующих сертификатов соответствия до окончания их срока действия предусмотрено в проекте Решения Коллегии Евразийской экономической комиссии о вступлении в силу проекта изменений к ТР ТС 018/2011. Текст проекта изменений будет проверен на предмет корректного использования терминов.
342.	Приложение № 2, пункт 8 перед таблицей требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	АО «Азия-Авто» (письмо от 27.03.2020) ОЮЛ «СПАОК «КазАвтоПром» (письмо от 05.04.2020) НПП РК «Атамекен» (письмо от 06.05.2020 № 16-502) КТРМ РК (письмо от 19.05.2020	пункт 8 (перед таблицей требований) изложить в следующей редакции: «8. Если в настоящем приложении не оговорено иное, то подтверждение соответствия транспортных средств (шасси) в отношении требований, перечисленных в настоящем приложении (с учетом области их применения), проводится в форме официального утверждения типа, в соответствии с	Отклонено. Оформление сообщений об официальном утверждении типа вводится с целью передачи ответственности органу государственного управления.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
		№ 21-01-21/362)	процедурой, предусмотренной Правилами ООН, с оформлением сообщений об официальном утверждении типа по Правилам ООН в соответствии с положениями Соглашения 1958 года или в форме обязательной сертификации с оформлением сертификатов соответствия отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту. ... В одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси) вносятся номера сообщений об официальном утверждении н/или сертификатов соответствия и/или деклараций о соответствии.».	
343.	Приложение № 2, пункт 8 перед таблицей требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Исключить абзац «В случаях, когда Правилами ООН предусматривается оценка соответствия отдельных компонентов и оценка соответствия их установки на транспортное средство, при одобрении типа транспортного средства (шасси) проводятся обе оценки соответствия в форме официального утверждения типа, предусмотренной Правилами ООН, с выдачей сообщения об официальном утверждении типа.» Отдельные Правила ООН (например, № 144) позволяют проходить оценку оснащения ТС без предварительной оценки компонента. Кроме того, данный абзац противоречит духу Договора о ЕЭАС, т.к. ведет к дискриминации отдельных государств-членов ЕАЭС за отсутствием у них технических служб, аккредитованных как оценку оснащения, так и на оценку компонентов по отдельным Правилам ООН.	Отклонено. Это требование ТР ТС 018/2011, что если в Правилах ООН есть требования к компоненту и его установке, то необходимо подтверждать соответствие тем и другим требованиям. Отличие оформления сообщений об официальном утверждении типа в том, что сообщения выдаются органом государственного управления, в то время как сертификаты выдаются частным органом по сертификации. Таким образом, в первом случае государство подтверждает безопасность продукции, риск попадания на рынок небезопасной продукции снижается. Это важно для продукции автомобилестроения.
344.	Приложение № 2, пункт 9 перед таблицей	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Изменить «проверке» на «оценке».	Принято.

<table>
<tr><th>N п/п</th><th>Структурный элемент технического регламента</th><th>Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)</th><th>Замечание и (или) предложение</th><th>Заключение разработчика технического регламента</th></tr>
<tr><td></td><td>требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>345.</td><td>Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)</td><td>АО «АВТОВАЗ» (письмо от 20.05.2020 № 3D000/27)
АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)</td><td>Позицию 8 изложить в редакции:<table><tr><td>Правила ООН № 10-03 (до 2022 г.)</td><td></td></tr><tr><td>Правила ООН № 10-04 (с 2023 г.)</td><td></td></tr><tr><td>Правила ООН № 10-06 (с 2024 г.)</td><td>2)</td></tr></table>Обоснование:
Гармонизация по Правилам ООН № 144 и датам вступления Правил ООН № 10-06.
1) В Правилах ООН №144 требование по Правилам ООН № 10-04 и выше.
2) Правила ООН №10-06 для новых типов только.</td><td>Принято.
Здесь и далее по замечаниям к срокам вступления в силу требований приложения № 2 к ТР ТС 018/2011: эти сроки были откорректированы в связи с задержкой рассмотрения и утверждения проекта изменений № 3 к ТР ТС 018/2011.</td></tr>
<tr><td>346.</td><td>Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)</td><td>НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)</td><td>Позиция 8:<table><tr><td>8.</td><td>Устойчивость к воздействию внешних источников электромагнитного излучения и электромагнит-ная совместимость</td><td>M, N, O, L</td><td>Правила ООН № 10-03 (по 2022 г.)

Правила ООН № 10-06 (с 2023 г.)</td><td>*)</td></tr></table>Слово «до» заменить на слово «по», исходя из действующей редакции с 01.01.2022 г. отсутствуют нормативные требования
*) Добавить примечание «Требования к</td><td>Принято частично.
«До» используется везде в таблице приложения № 2, и есть пояснения насчет применения.
Примечание принято.
С учетом предложений АО «АВТОВАЗ» и АЕБ.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>N п/п</th><th>Структурный элемент технического регламента</th><th>Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)</th><th>Замечание и (или) предложение</th><th>Заключение разработчика технического регламента</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>транспортным средствам с устройствами связи для зарядки перезаряжаемой энергоаккумулируемой системой, которая обеспечивает подачу электроэнергии для создания электрической тяги с целью приведения в движения транспортного средства применяются с 2025 г.»</td><td></td></tr>
<tr><td>347.</td><td>Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)</td><td>ОЮЛ «Ассоциация казахстанского автобизнеса» (письмо с адреса n.starostenko@akab.kz от 26.03.2020)
НПП РК «Атамекен» (письмо от 06.05.2020 № 16-502)
КТРМ РК (письмо от 19.05.2020 № 21-01-21/362)</td><td>В позициях 9, 22, 65 таблицы отсутствуют категории ТС L6 и L7.
Учитывая, что в пунктах 9, 22, 65 таблицы имеется примечание «4) Требования не применяются в отношении квадрициклов с мотоциклетной посадкой», следует указать в этих пунктах категорию ТС L6 и L7 или убрать примечание 4) из вышеуказанных пунктов таблицы.</td><td>Принято.
Добавлены категории L6 и L7 в позициях 9, 22, в позиции 65 убрано примечание 4).</td></tr>
<tr><td>348.</td><td>Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)</td><td>АО «АВТОВАЗ» (письмо от 20.05.2020 № 3D000/27)</td><td>Позицию 11 изложить в редакции:<table><tr><td>Правила ООН № 13Н-00</td><td>16, 33, 37, 54</td></tr><tr><td>Правила ООН № 13Н-01</td><td>2, 16</td></tr></table>Обоснование:
Было исключено 24 примечание полностью, необходимо добавить примечание, что оснащение электронными системами контроля устойчивости и помощи при экстренном торможении является обязательным только для новых типов, например ввести новое 54.</td><td>Принято частично.
Требование об оснащении электронными системами контроля устойчивости и помощи при экстренном торможении всех типов введено с отсрочкой выполнения.
Восстановлено примечание об обязательности оснащения АБС транспортных средств, которые не подпадают под действие требования об оснащении электронными системами контроля устойчивости и помощи при экстренном торможении.
Изменения затронут Правила ООН № 13Н-00, 13Н-01, 139-00 и 140-00.
Примечания 33), 35), 37):
33) Оснащение системами помощи при экстренном торможении является обязательным в отношении типов</td></tr>
</table>

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
				транспортных средств (шасси), не проходивших оценку соответствия настоящему техническому регламенту или на национальном уровне в государствах-членах Евразийского экономического союза до введения требования. В отношении остальных типов транспортных средств (шасси) оснащение системами помощи при экстренном торможении является обязательным с 2025 г. При отсутствии системы помощи при экстренном торможении обязательна установка антиблокировочной тормозной системы. Требование абзаца первого настоящего пункта не применяется в отношении транспортных средств категории N1, эффективность тормозных систем которых оценивалась по Правилам ООН № 13-11, транспортных средств категории N1G и транспортных средств, оснащенных броневой защитой, бронестойкость которой подтверждена в установленном порядке. 35) Оснащение электронными системами контроля устойчивости является обязательным для типов транспортных средств (шасси) категории N1, не проходивших оценку соответствия настоящему техническому регламенту или на национальном уровне в государствах-членах Евразийского экономического союза до введения требования. В отношении остальных типов транспортных средств (шасси) категории N1 оснащение

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
				электронными системами контроля устойчивости является обязательным с 2025 г. Допускается оценка соответствия транспортных средств (шасси) категории N1 по Правилам ООН № 13Н-01 и № 140-00. При отсутствии электронной системы контроля устойчивости на транспортном средстве (шасси) категории N1 обязательна установка антиблокировочной тормозной системы. Требование абзаца первого настоящего пункта не применяется в отношении транспортных средств категории N1G и транспортных средств, оснащенных броневой защитой, бронестойкость которой подтверждена в установленном порядке. 37) Оснащение электронными системами контроля устойчивости является обязательным в отношении типов транспортных средств (шасси), не проходивших оценку соответствия настоящему техническому регламенту или на национальном уровне в государствах-членах Евразийского экономического союза до введения требования. В отношении остальных типов транспортных средств (шасси) оснащение электронными системами контроля устойчивости является обязательным с 2025 г. Допускается оценка соответствия транспортных средств категории N1 по Правилам ООН № 13-11. При отсутствии электронной системы контроля устойчивости обязательна

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
				установка антиблокировочной тормозной системы. Требование абзаца первого настоящего пункта не применяется в отношении транспортных средств категории N1G и транспортных средств, оснащенных броневой защитой, соответствие которой требованиям законодательства государства-члена Евразийского экономического союза подтверждено в установленном порядке.
349.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Позиция 11 Необходимо сохранить текущий уровень требований в отношении оснащения транспортных средств электронными системами контроля устойчивости и помощи при экстренном торможении. Разработка и внедрение для всех типов ТС приведёт к необоснованному увеличению затрат по разработке, дополнительным тестам и подготовке документации, что противоречит цели изменений № 3, описанных в пояснительной записке. Внедрение подобных систем для старых типов ТС может быть технически невыполнимо либо потребовать значительных финансовых затрат, что может привести к полному прекращению производства подобных ТС. **Предложение:** 1) Убрать срок до 2021 для Правил ООН 13Н-00, сохранить текст примечания 24 из текущего регламента в новом примечании XX): Для транспортных средств, относящихся к типу, не проходившему оценку соответствия требованиям настоящего технического регламента или законодательства государства - члена Евразийского	Принято частично. Требование об оснащении электронными системами контроля устойчивости и помощи при экстренном торможении всех типов будет введено с отсрочкой выполнения. Будет восстановлено примечание об обязательности оснащения АБС транспортных средств, которые не подпадают под действие требования об оснащении электронными системами контроля устойчивости и помощи при экстренном торможении. Изменения затронут Правила ООН № 13Н-00, 13Н-01, 139-00 и 140-00. См. примечания 33), 35), 37) в позиции 347 сводки отзывов.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			экономического союза, оснащение электронными системами контроля устойчивости и помощи при экстренном торможении является обязательным. Допускается оценка соответствия транспортных средств категории N_1 по Правилам ООН N 13-11. С 1 января 2016 г. обязательно оснащение транспортных средств, не подпадающих под действие абзаца первого данного примечания, антиблоки-ровочными тормозными системами, при этом оснащение таких транспортных средств электронными системами контроля устойчивости и помощи при экстренном торможении факультативное. 2) Правила ООН № 13Н-01 пометить примечанием 2) – для новых типов.	
350.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Пропущена скобка в ссылке на примечание 16).	Принято.
351.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	ОАО «МЗКТ» (письмо от 14.01.2020 № 20000-19/017)	В позиции 14 указать: «Прочность сидений и их креплений» (исправление опечатки).	Принято.
352.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта	АО «АВТОВАЗ» (письмо от 20.05.2020 № 3D000/27) АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Позицию 15 изложить в редакции: Правила ООН № 18-02 | 4, 13, 23, Правила ООН № 18-03 | 2, 4, 13, 23, 50 Обоснование:	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	изменений к техническому регламенту)		Допускается альтернативное применение Правил ООН № 116 Правилам ООН № 18. Добавить примечание 13) к Правилам ООН № 18-02, 18-03.	
353.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	Минпром РБ (письмо от 17.01.2020 № 13-15/286) Минпром РБ (письмо от 14.05.2020 № 13-15/631) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020) ОАО «МАЗ (письмо от 13.05.2020 № 176-54/134)	Правила ООН № 24: Область применения изложить в редакции: «L6, L7, Ml, N (с дизелями, кроме экологического класса 6)». Необходимо оставить в данном пункте категорию N для обеспечения выполнения требований ТР ТС 018/2011 по контролю дымности отработавших газов транспортных средств категории N (кроме экологического класса 6). В Правилах ЕС 2009/595 показатель «дымность» в отношении транспортных средств экологического класса 6 отсутствует.	Принято.
354.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Правила ООН № 24: Оставить без изменений действующую редакцию ТР ТС 018/2011. Параметр дымности является основополагающим при сертификации и в эксплуатации дизельных двигателей транспортных средств. По параметру предельной дымности, полученной при сертификации дизельных двигателей, будет происходить контроль в дымности в ГИБДД, а также при эксплуатации транспортных средств.	Принято.
355.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	Ассоциация международных автомобильных перевозчиков «БАМАП» (письмо от 15.01.2020 № 07-04/57)	Правила ООН № 24: Указать, что требования не распространяются на транспортные средства экологического класса 6.	Принято.
356.	Приложение № 2,	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ»	Правила ООН № 25:	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	(письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Указать категории M, N. Требования Правил ООН № 25-04 распространяются на подголовники сидений транспортных средств без конкретизации категорий, а не только на M1, N1 и M2 до 3500 кг.	
357.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	АО «АВТОВАЗ» (письмо от 20.05.2020 № 3D000/27)	Позицию 27 изложить в редакции: Правила ООН № 34-02 (до 2024 г.) — 2, 23 Правила ООН № 34-03 (с 2025 г.) — 2, 23 Обоснование: В связи с неопределенностью статуса и сроков внедрения Изменений № 3 в ТР ТС, начаты разработки новых автомобилей без учета данных требований. Запуск автомобилей планируется в 2022-2024 гг.	Принято частично. Правила ООН № 34-02 с 2016 г. для всех типов.
358.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Позиции 27 (пожарная безопасность) и 36 (оснащение устройствами непрямого обзора): В примечание добавить сноску 16) «16) Для автомобилей-домов, автомобилей скорой медицинской помощи и автомобилей-катафалков категории M1, M2, M3 объем предъявляемых требований должен соответствовать объему требований, предъявляемых к базовому транспортному средству».	Принято.
359.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	Хендэ Мотор Групп (письмо от 26.06.2020)	Правила ООН № 34-03, 135-01, 137-01, 152-00: Мы надеемся, что даты для подачи заявок, упомянутые в проекте 2020 года (январь 2024 ~, только новый тип), будут сохранены. (Если даты подачи заявок, которые были упомянуты в 2019 году, будут введены снова, у большинства производителей транспортных средств могут возникнуть трудности.)	Принято. С учетом предложений АО «АВТОВАЗ».

<table>
<tr><th>N п/п</th><th>Структурный элемент технического регламента</th><th>Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)</th><th>Замечание и (или) предложение</th><th>Заключение разработчика технического регламента</th></tr>
<tr><td>360.</td><td>Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)</td><td>НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)</td><td>Позиция 38 (Правила ООН № 48):
Убрать примечания 42), 53).
Изложить в редакции:<table><tr><td>38.</td><td>Оснащение устройствами освещения и световой сигнализации</td><td>M, N, O</td><td>Правил ООН № 48-04 (до 2022 г.)

Правила ООН № 48-05 (с 2023 г.)

Правил ООН № 48-06 (с 2025 г.)</td><td>2), 17) 31) 45)

2), 17) 31) 45)

2), 17) 31) 45)</td></tr></table></td><td>Отклонено.
Отсутствует обоснование для удаления примечаний.
Нарушается согласование с действующими требованиями.</td></tr>
<tr><td>361.</td><td>Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)</td><td>Ассоциация международных автомобильных перевозчиков «БАМАП» (письмо от 15.01.2020 № 07-04/57)</td><td>Правила ООН № 49:
Дополнить требованиями экологического класса 6.</td><td>Отклонено.
Было принято решение включить требования экологического класса 6 в следующий проект изменений к ТР ТС 018/2011.</td></tr>
<tr><td>362.</td><td>Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)</td><td>НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)</td><td>Правила ООН № 49:
Изложить в редакции:
«Правила ООН № 49-05 (уровень выбросов B2, C, уровень требований в отношении бортовой диагностики, долговечности и эксплуатационной пригодности, контроля NOx – «G» или «K» – дизели, «F» или «G» или «K» – газовые двигатели) (экологический класс 5)».
Понятие «эксплуатационная пригодность» остается</td><td>Принято.</td></tr>
</table>

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			в Правилах ООН № 49-05, поэтому необходимо оставить эту формулировку для уровня выбросов B2, C и ТР ТС 018/2011.	
363.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Правила ООН № 49: Дополнить требованиями экологического класса 6. При внесении Правил ООН № 49-06 в Приложение № 10, также необходимо ввести Правила ООН № 49-06 и в Приложение № 2, так как транспортные средства с установленным двигателем экологического класса 6 должны проходить обязательную сертификацию.	Отклонено. Требования экологического класса 6 должны быть исключены из приложения № 10 проекта изменений к ТР ТС 018/2011.
364.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Позиция 41 (внешний шум): Исключить Правила ООН № 51-03. В РФ отсутствует испытательная лаборатория и аттестованная дорога, позволяющие изготовителю провести испытания по поправке 03 Правил ООН № 51.	Отклонено. К моменту вступления требований в силу, дорога должна появиться.
365.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Позиция 48 (Правила ООН № 58): Изложить в редакции: «Оснащение задними **противоподкатными** защитными устройствами транспортных средств для перевозки грузов».	Принято.
366.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	Минпром РБ (письмо от 17.01.2020 № 13-15/286) Минпром РБ (письмо от 14.05.2020 № 13-15/631)	Правила ООН № 61: Последний столбец таблицы требований дополнить сноской «54)» и привести ее в примечаниях к таблице в следующей редакции: «54) Для транспортных средств специального назначения оценка соответствия не проводится, если была проведена оценка соответствия базового транспортного средства/шасси».	Принято частично. Введена сноска 31): «Исключения допускаются для специальных транспортных средств, если их специальное целевое назначение препятствует выполнению требования в полном объеме. При этом заявитель предоставляет органу по сертификации достаточные доказательства

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			Требования Правил ООН № 61 (в отношении наружных выступов, расположенных перед задней панелью кабины) не могут быть выполнены в полном объеме для транспортных средств специального назначения, в связи с необходимостью обеспечения их целевого назначения.	в отношении того, что ввиду специального целевого назначения требования не могут быть выполнены в полном объеме».
367.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Позиция 53 (Оснащение запасными колесами временного использования). **Предложение:** Правила ООН № 64-02 убрать срок до 2021; Правила ООН № 64-03 пометить примечанием 2) – для новых типов,	Принято. Требования одни и те же. Принимается для исключения переоформления сообщений об официальном утверждении типа.
368.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Позиция 54 (системы мониторинга давления воздуха в шинах): Указать категории M1, N1. Действие указанных Правил ООН распространяется, в том числе и на ТС категории N_1. Из каких соображений они не включены в таблицу?	Принято.
369.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «УАЗ» (письмо от 29.04.2020 № 70/12)	Правила ООН № 68: Не указан срок и действие, для новых ТС или имеющих ОТТС?	Принято к сведению. Требование о применении Правил ООН № 68 исключено.
370.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Правила ООН № 68: **Предложение:** Исключить из проекта изменений. Обоснование: 1) Правила ООН № 68 не применяются в качестве обязательных ни в одной стране, даже из числа тех	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	регламенту)		стран-участниц Соглашения 1958 года, которые к ним «присоединились». 2) Максимальная скорость декларируется при оценке соответствия требованиям по другим Правилам ООН, считаем это достаточным. 3) Считаем требование излишним и ввиду того, что по ПДД стран ЕАЭС на дорогах общего пользования ограничение по максимальной скорости - 130 км/ч 4) Согласно пояснительной записке к проекту Изменений [№ 3], которые вносятся в ТР ТС 018/2011. 5) Связь между введением данного требования и улучшением безопасности транспортных средств не очевидна. п. 9. Описание проблем, на решение которых направлена разработка проекта изменений в технический регламент: … - Сокращение затрат автопроизводителей и импортеров на проведение оценки соответствия транспортных средств и их компонентов; … Противоречие положениям, представленным в пояснительной записке к проекту изменений в регламент и тексту изменений, что приведёт к существенному увеличение затрат изготовителей.	
371.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	Хендэ Мотор Групп (письмо от 26.06.2020)	Правила ООН № 68: Следует убрать данный пункт, поскольку он будет обременительным для испытаний и разрешений, поскольку в случае его принятия потребуется дополнительное динамическое испытание (испытание на треке).	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
372.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Позиция 74 (Правила ООН № 93): Изложить в редакции: «Оснащение передними **противоподкатными** защитными устройствами транспортных средств для перевозки грузов».	Принято.
373.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Правила ООН № 85: **Предложение:** Исключить Правила ООН № 85 из проекта изменений, Исключить примечание 34) после таблицы приложения 2 соответственно. или Добавить новое примечание XX) следующего содержания: «В случае предоставления сообщения по Правилам ООН № 51 подтверждение соответствия Правилам ООН № 85 не требуется». Обоснование: 1) Наличие сообщения по Правилам ООН № 51 уже подтверждает тот факт, что максимальная мощность была измерена в соответствии с методикой Правил ООН № 85. В Правилах ООН № 51 указана также и мощность. Считаем требование предоставлять отдельно документы, подтверждающие соответствие требованиям Правил ООН № 85, излишним и дублирующим. 2) Согласно пояснительной записке к проекту Изменений [№ 3], которые вносятся в ТР ТС 018/2011. п 9. Описание проблем, на решение которых направлена разработка проекта изменений в	Отклонено. Правила ООН № 85 введены в перечень требований приложения № 2 к ТР ТС 018/2011 для того, чтобы исключить введение в заблуждение потребителей.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			технический регламент: … - Сокращение затрат автопроизводителей и импортеров на проведение оценки соответствия транспортных средств и их компонентов; … Противоречие положениям, представленным в пояснительной записке к проекту изменений в регламент и тексту изменений, что приведёт к существенному увеличение затрат изготовителей.	
374.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	ПАО КАМАЗ (письмо от 19.05.2020 № 01-11-38)	Позиция 72: предлагается редакция: «72 Оснащение устройствами или функцией ограничения максимальной скорости».	Принято.
375.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	АО «АВТОВАЗ» (письмо от 20.05.2020 № 3D000/27)	Позицию 75 изложить в редакции: Правила ООН № 94-01 — 1, 16, 22 Правила ООН № 94-03 (с 2025 г.) — 2, 16, 22 Обоснование: В связи с неопределенностью статуса и сроков внедрения Изменений № 3 в ТР ТС, начаты разработки новых автомобилей без учета данных требований. Запуск автомобилей планируется в 2022-2024 гг.	Принято.
376.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому	АО «АВТОВАЗ» (письмо от 20.05.2020 № 3D000/27)	Позицию 76 изложить в редакции: Правила ООН № 95-02 **M1** — 1, 16, 22 Правила ООН № 95-03 (с 2025 г.) M1, N1 — 2, 16, 22	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	регламенту)		Обоснование: Сохранить область применения для Правил ООН № 95-02 для M1, и снять ограничение по срокам применения. Вводить № 95-03 только для новых типов. В связи с неопределенностью статуса и сроков внедрения Изменений № 3 в ТР ТС, начаты разработки новых автомобилей без учета данных требований. Запуск автомобилей планируется в 2022-2024 гг.	
377.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Правила ООН № 100-01: С какой целью введено примечание 20? Ранее без этого примечания не возникало проблем. **Предложение:** Исключить примечание 20.	Принято.
378.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	АО «АВТОВАЗ» (письмо от 20.05.2020 № 3D000/27) АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Позицию 80 изложить в редакции: Правила ООН 101-01 | 2, 16, 22 Обоснование: Сохранить только для новых типов. Внедрение для всех типов приведёт к необоснованному увеличению затрат по дополнительным тестам и подготовке документации.	Отклонено. Сбор данных необходим для разработки в дальнейшем требований к выбросам углекислого газа.
379.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Правила ООН № 107-08 (с 2025 г.) Отменить принятие этой поправки на данном этапе. Текст не доступен. Оценить возможность проведения работ невозможно. Вступление этой поправки отложить до следующего пересмотра или отнести на 2030 год.	Отклонено. Текст доступен. От изготовителей возражений не поступало.
380.	Приложение № 2, таблица	Ассоциация производителей шин (письмо от 19.05.2020	Позиция 89 (сцепление шин на мокром покрытии): В проекте изменений ошибочно указан перечень	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	№ 49-05/20)	транспортных средств по данному требованию. Учитывая распространение требований на шины класса C2 и C3, необходимо исправить и указать категории M, N, O. Кроме того, считаем возможным установить более ранний срок введения требований для шин класса C2. Предлагаемая редакция: «89. Сцепление шин на мокром покрытии - M, N, O: Правила ООН № 117-02: (шины класса C1) (шины класса C2) (с 2022 г.) (шины класса C3) (с 2024 г.)	
381.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	Ассоциация производителей шин (письмо от 19.05.2020 № 49-05/20)	Позиция 90 (сопротивление качению шин): В проекте изменений установлен единый срок окончания действия требований стадии 1 для всех категорий шин C1, C2 и C3 - 2022 г. При этом очевидно, что в отношении шин класса C3 имеет место ошибка, так как не понятно, какие требования действуют в 2023 г., учитывая, что требования стадии 2 предлагается вводить с 2024 г. Предлагается скорректировать проект изменений, уточнив, что срок окончания требований стадии 1 для шин класса C3 - до 2023 г. Предлагаемая редакция: «90. Сопротивление качению шин - M, N, O: Правила ООН № 117-02, стадия 1: шины класса C1 и C2 (до 2022 г.) шины класса C3 (до 2023 г.) Правила ООН № 117-02, стадия 2: шины класса C1 и C2 (с 2023 г.) шины класса C3 (с 2024 г.)»	Принято.
382.	Приложение № 2,	АЕБ (письмо от 20.05.2020	Позиция 90 (сопротивление качению шин):	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	№ 08-8799)	Разночтение в датах вступления в силу требований. **Предложение:** Принимать во внимание проект изменений, а не документ с таблицей изменений Правил ООН.	
383.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Позиция 91 (противопожарные свойства интерьера): Предлагаем ввести уровень требований Правил ООН № 118-03 на год раньше, т. е. с 2022 г. Обеспечение безопасности ТС в соответствии с уровнем требований последней серии поправок Правил ООН № 118. Сокращение разрыва с европейским законодательством.	Отклонено. При принятии проекта изменений к ТР ТС 018/2011 в конце 2021 г. надо дать возможность заявителям подготовиться к новому уровню требований.
384.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Позиция 94 (системы отопления). Предлагаем добавить категорию О, т. к. в Правилах ООН № 122-00 есть категория О. В Правилах ООН № 122-00 записано, что транспортные средства категорий M, N и O, оснащенные системой отопления, должны подвергаться официальному утверждению в отношении систем отопления.	Принято.
385.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	АО «АВТОВАЗ» (письмо от 20.05.2020 № 3D000/27)	Позицию 98 изложить в редакции: Глобальные технические правила ООН № 9 или Правила ООН № 127-00 (до 2024 г.) — 2, 16, 22 Правила ООН № 127-02 (с 2025 г.) — 2, 16, 22 Обоснование: В связи с неопределенностью статуса и сроков внедрения Изменений № 3 в ТР ТС, начаты разработки новых автомобилей без учета данных требований. Запуск автомобилей планируется в 2022-	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			2024 гг.	
386.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту) Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	ПАО КАМАЗ (письмо от 19.05.2020 № 01-11-38)	Исключить позицию 102 из приложения № 2. Исключить раздел 11 из приложения № 3. (Радиопомехи индустриальные от троллейбусов) Требование невыполнимо из-за отсутствия аккредитованной лаборатории.	Отклонено. Требования существуют с момента принятия российского технического регламента, и до настоящего времени не возникало вопроса об отсутствии аккредитованной испытательной лаборатории.
387.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Позиция 104 (вентиляция, отопление и кондиционирование): Графу «Примечания» дополнить сноской «54)». В примечание к табл. 2 ввести сноску 54) в редакции: «54) В обоснованных случаях допускается отступление от требований Раздела 6 Приложения 3 настоящего технического регламента в отношении отсеков для задержанных и камер для спецконтингента транспортных средств органов охраны правопорядка и исполнения наказаний. При этом заявитель предоставляет органу по сертификации достаточные доказательства в отношении того, что ввиду особенности конструкции и/или специального целевого назначения данного типа транспортных средств отдельные требования раздела 6 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту не могут быть выполнены в полном объеме.». Обоснование: Требования раздела 6 в действующей и	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			предложенной редакции не могут быть выполнены из-за специфики конструкции отсеков для задержанных и спецконтингента.	
388.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Позиция 109 (выбросы транспортных средств с бензиновыми двигателями): Необходимо ввести дату введения требований для экологического класса 5. В действующем тексте ТР ТС 018/2011 отсутствует дата окончания действия требований 4-ого экологического класса и дата введения в действие требований 5-ого экологического класса. Необходимо ввести переходный период на освоение новых требований 5-ого экологического класса и период на сертификацию.	Принято.
389.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту) Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Позиция 111. Весовые ограничения, действующие в отношении транспортных средств. Требование избыточно для автомобилей категории М1 при наличии официального утверждения по Правилам ООН № 55 (установка тягово-сцепных устройств). Требования п. 111 таблицы дублируются в Правилах ООН № 55. Ограничение максимальных габаритов и максимальной массы более не рассматривается ТР ТС 018, как область регулирования, Приложение № 5 исключается полностью. Текст пунктов 14.1 – 14.5 (в действующей редакции), а также пункта 14.6 (в предложенной редакции) не имеет смысловой нагрузки. По результатам требований пункта 14 для ТС категории М1, N1 не делается вывода ни по ограничению максимальных значений массы (из ограничений допустимых регламентационных значений), ни по свойствам движения / управления (устойчивости,	Принято.

<table>
<tr><th>N п/п</th><th>Структурный элемент технического регламента</th><th>Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)</th><th>Замечание и (или) предложение</th><th>Заключение разработчика технического регламента</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>управляемости, торможения, …).
В рамках оценки свойств системы торможения проводятся испытания при загрузке транспортного средства до полной массы, с весовым контролем, в том числе распределения по осям. В результате оценивается способность тормозить, а также сохранять траекторную устойчивость при торможении, при заявленных значениях массы и ее распределении.
Способность управляться проверяется по Правилам ООН № 79, № 13 и № 13Н (тест системы курсовой устойчивости), а также по требованиям пункта 4 приложения № 3 к ТР ТС 018/2011. В упомянутых документах измеренное в пункте 14 или дублировано или не используется. На этом основании считаем содержание требований пункта 14 избыточным дублированием. Предлагаем исключить из данного пункта категорию M1, N1, так как оценка реального влияния на безопасность человека, окружающей среды и т.п. по упомянутому пункту не проводится. Испытания по данному пункту однозначно влияют лишь на стоимость и сроки оценки соответствия ТС.
Предложение:
Исключить категории M1 и N1 из текста пункта 14 Приложения № 3 к ТР ТС 018/2011 (как из действующей, так и из редакции проекта изменений), пункт 14.6 исключить из проекта изменений.</td><td></td></tr>
<tr><td>390.</td><td>Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому</td><td>АО «АВТОВАЗ» (письмо от 20.05.2020 № 3D000/27)
АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)</td><td>Позицию 113 изложить в редакции:<table><tr><td>Пункт 16 приложения № 3 (до 2024 г.)</td><td></td></tr><tr><td>Пункт 17 приложения № 3 (до 2024 г.)</td><td></td></tr><tr><td>Правила ООН № 144-00</td><td>51, 52</td></tr></table></td><td>Принято частично.
С учетом других поступивших предложений.
Сохранены действующие требования пунктов 16 и 17 приложения № 3 к ТР ТС 018/2011 до 2024 г.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>N п/п</th><th>Структурный элемент технического регламента</th><th>Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)</th><th>Замечание и (или) предложение</th><th>Заключение разработчика технического регламента</th></tr>
<tr><td></td><td>регламенту)</td><td></td><td>
<table>
<tr><td>(часть II или III), раздел 18.1 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту (с 2025 г.)</td><td></td></tr>
<tr><td>Раздел 18.2 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту (с 2025 г.)</td><td>51, 53</td></tr>
</table>
Обоснование:
ГОСТы касательно новых требований разделов 16.1 и 16.2 не утверждены.
Техническая служба по Правилам ООН № 144 не назначена в РФ.
Начаты разработки продукции без учёта новых требований.
Необходима также гармонизация с поправкой 01 Правил ООН № 144.
Введение данных изменений в таком формате приведёт так к невозможности распространения ОТТС по текущим моделям, так и к дополнительным значительным финансовым и временным затратам на сертификацию и к задержке вывода продукции на рынок.
Предложение (см. приложение 2 к сводке отзывов):
Сохранить текущие требования до конца 2024 года и допустить альтернативное применение новых требований изложенных, например в новых пунктах по порядку 18.1 и 18.2.
Введение новых примечаний для обеспечения переходного периода:
52) Допускается альтернативное применение при</td><td>Правила ООН № 144-01 и измененные требования к системам вызова экстренных оперативных служб в пункте 19 приложения № 3 к ТР ТС 018/2011 вводятся с 2025 г.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>N п/п</th><th>Структурный элемент технического регламента</th><th>Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)</th><th>Замечание и (или) предложение</th><th>Заключение разработчика технического регламента</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>оценке соответствия по требованиям п. 17 с момента утверждения настоящего регламента.
53) Допускается альтернативное применение при оценке соответствия по требованиям п. 16 с момента утверждения настоящего регламента.</td><td></td></tr>
<tr><td>391.</td><td>Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)</td><td>ОАО «МЗКТ» (письмо от 15.05.2020 № 25530-7/54)</td><td>Позицию 113 таблицы требований дополнить ссылкой на новое примечание 51):
Примечания к таблице дополнить следующим пунктом:
«51) Требования не распространяются на транспортные средства, проходящие процедуру одобрения типа, установленную для малой партии и троллейбусов.».</td><td>Отклонено.
Исключения в отношении применения позиции 113 (оснащение системой ЭРА ГЛОНАСС) не предусмотрены.</td></tr>
<tr><td>392.</td><td>Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)</td><td>ООО «УАЗ» (письмо от 29.04.2020 № 70/12)</td><td>Предусмотреть переходный период в позиции 113 (системы вызова экстренных оперативных служб).</td><td>Принято.
С учетом предложений АО «АВТОВАЗ» и АЕБ (позиция 390 сводки отзывов).</td></tr>
<tr><td>393.</td><td>Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)</td><td>НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)</td><td>Позицию 113 изложить в редакции:<table><tr><td>113</td><td>Требования к ТС в отношении их систем вызова экстренных оперативных служб</td><td>M, N</td><td>раздел 16 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту</td><td>51)</td></tr></table>Обоснование:
В целях приведения в соответствие с принятыми поправками серии 01 к Правилам ООН 144, согласованными в рамках 180-ой сессии WP.29 в</td><td>Принято.
С учетом других поступивших предложений.
См. позицию 390 сводки отзывов.</td></tr>
</table>

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			марте 2020 г.).	
394.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Отменить исключение позиции 114 с учетом изменения названия раздела V (оценка соответствия компонентов для послепродажного обслуживания), а также уточнения примечаний к Таблице Приложения № 10.	Принято частично. Приложение № 2 к ТР ТС 018/2011 С учетом других поступивших предложений. См. позицию 390 сводки отзывов.
395.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту) Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	АО «АВТОВАЗ» (письмо от 20.05.2020 № 3D000/27)	Исключить позицию 115 из приложения № 2. Исключить раздел 18 из приложения № 3. Обоснование: 1) ГОСТ Р 50992-2019 не гармонизирован с ГОСТ 15150-69. 2) ГОСТ Р 50992-2019 отсутствует в перечне стандартов к ТР ТС 018/2011. 3) Противоречие со статьей ФЗ РФ 187: «технический регламент - документ, который ... устанавливает обязательные для применения и исполнения требования к объектам технического регулирования.» 4) Недопустимо вводить в технический регламент «факультативные» требования - противоречие Статье 51 Договора о Евразийском экономическом союзе "Общие принципы технического регулирования". 5) Государства-члены ЕАЭС в порядке, установленном нормативными правовыми актами этого государства вправе на национальном уровне устанавливать дополнительные локальные факультативные требования.	Принято частично. Применена конструкция: изготовитель заявляет, что его транспортное средство соответствует требованиям, и тогда они применяются. В примечании к позиции 115 приложения № 2 указано, что требования распространяются на транспортные средства, предназначенные для эксплуатации в условиях холодного климата. В одобрении типа транспортного средства будет делаться запись об адаптации транспортного средства для условий холодного климата во избежание введения потребителей в заблуждение. Учтены положения ГОСТ Р 50992-2019.
396.	Приложение № 2, таблица требований	Хендэ Мотор Групп (письмо от 26.06.2020)	Для уточнения необходимо вставить нижеприведенное предложение: «Требования, указанные в пункте 18 Приложения	Принято. В примечании к позиции 115 приложения № 2 указано, что требования

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	(Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту) Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)		№ 3, применяются только к транспортным средствам, предназначенным для эксплуатации в холодном климате, как (если) заявлено изготовителями транспортных средств».	распространяются на транспортные средства, предназначенные для эксплуатации в условиях холодного климата.
397.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Позиция 115: Графу «Примечания» дополнить сноской «55)». В примечания к таблице приложения № 2 ввести сноску 55) в редакции: «55) В обоснованных случаях допускается отступление от требований Правил ООН №№ 43 и 61, и Раздела 5 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту, если особенности конструкции и/или специальное целевое назначение транспортных средств, предназначенных для эксплуатации в условиях холодного климата, не позволяют выполнить данные требования в полном объеме. При этом заявитель предоставляет органу по сертификации достаточные доказательства в отношении того, что ввиду особенности конструкции и/или специального целевого назначения данного типа транспортных средств отдельные требования указанных документов не являются актуальными или не могут быть выполнены в полном объеме.». Обоснование: В конструкции ТС для условий холодного климата не все требования Правил ООН №№ 43 и 61, и Раздела 5 приложения № 3 могут быть выполнены	Принято.

<table>
<tr><th>N п/п</th><th>Структурный элемент технического регламента</th><th>Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)</th><th>Замечание и (или) предложение</th><th>Заключение разработчика технического регламента</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>без существенного изменения конструкции, и не все являются актуальными.
Следует стимулировать изготовителей к выпуску ТС для условий холодного климата.</td><td></td></tr>
<tr><td>398.</td><td>Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)</td><td>АО «АВТОВАЗ» (письмо от 20.05.2020 № 3D000/27)</td><td>Позиции 117, 118, 121, 123, 130 изложить в редакции:<table><tr><td>Правила ООН № 130-00 (с 2025 г.)</td><td>41,47</td></tr><tr><td>Правила ООН № 131-01 (с 2025 г.)</td><td>41,47</td></tr><tr><td>Правила ООН № 152-00 (с 2025 г.)</td><td>41</td></tr><tr><td>Правила ООН № 135-01 (с 2025 г.)</td><td>2</td></tr><tr><td>Правила ООН № 151-00 (с 2025 г.)</td><td>2</td></tr></table>Обоснование:
В связи с неопределенностью статуса и сроков внедрения Изменений № 3 в ТР ТС, начаты разработки новых автомобилей без учета данных требований. Запуск автомобилей планируется в 2022-2024 гг.</td><td>Принято.</td></tr>
<tr><td>399.</td><td>Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)</td><td>АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)</td><td>Правила ООН № 130-00, № 131-01, № 135-01:
Разночтение в примечаниях.
Предложение:
Принимать во внимание проект изменений, а не документ с таблицей изменений Правил ООН.</td><td>Принято.
В редакции, предложенной АО «АВТОВАЗ».</td></tr>
<tr><td>400.</td><td>Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к</td><td>АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)</td><td>Правила ООН № 133 – только для новых типов.
Разночтение в примечаниях.
Предложение:
Принимать во внимание проект изменений, а не документ с таблицей изменений Правил ООН.</td><td>Принято.</td></tr>
</table>

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	техническому регламенту)			
401.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Позиция 118 - исключить Правила № 152-00. Позиция 130 - исключить Правила № 151-00. Неправомерно вводить в законодательство требования, официальный текст которых на русском языке не выпущен. Изготовитель должен иметь возможность изучить предлагаемые требования и только после этого одобрить возможность их введения в регламент и предложить срок их реализации в конструкции ТС.	Отклонено. Официальный текст на русском языке Правил ООН № 152 доступен.
402.	Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	АО «АВТОВАЗ» (письмо от 20.05.2020 № 3D000/27) АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Позиции 125, 126 изложить в редакции: Правила ООН № 139-00 | 2, 16, 33 Правила ООН № 140-00 | 2, 16, 44 Обоснование: Оснащение электронными системами контроля устойчивости и помощи при экстренном торможении является обязательным только для новых типов. Согласно пояснительной записке к проекту Изменений [№ 3], которые вносятся в ТР ТС 018/2011. п 9. Описание проблем, на решение которых направлена разработка проекта изменений в технический регламент: … - Сокращение затрат автопроизводителей и импортеров на проведение оценки соответствия транспортных средств и их компонентов; … Противоречие положениям, представленным в пояснительной записке к проекту изменений в регламент и тексту изменений, что приведёт к существенному увеличение затрат изготовителей,	Принято частично. Требование об оснащении электронными системами контроля устойчивости и помощи при экстренном торможении всех типов будет введено с отсрочкой выполнения. Будет восстановлено примечание об обязательности оснащения АБС транспортных средств, которые не подпадают под действие требования об оснащении электронными системами контроля устойчивости и помощи при экстренном торможении. Изменения затронут Правила ООН № 13Н-00, 13Н-01, 139-00 и 140-00. См. примечания 33), 35), 37) в позиции 347 сводки отзывов.

<table>
<tr><th>N п/п</th><th>Структурный элемент технического регламента</th><th>Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)</th><th>Замечание и (или) предложение</th><th>Заключение разработчика технического регламента</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>при внедрении требований по данным пунктам для всех типов ТС.</td><td></td></tr>
<tr><td>403.</td><td>Приложение № 2, таблица требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)</td><td>АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)</td><td>Правила ООН № 142 (установка шин):
Разрешить подтверждение соответствия Правилам № 142 (установка шин) как альтернативу соответствия Правилам № 30, № 54, № 117 и дополнить таблицу приложения № 2 следующим примечанием:
Предложение:<table><tr><td>127.</td><td>Установка шин</td><td>M_1</td><td>Правила ООН № 142-00 (с 2022 г.)</td><td>54</td></tr></table>54) При наличии сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства по Правилам ООН № 142 предоставление копий "сообщений" по Правилам № 30, № 54 и № 117 не обязательно.</td><td>Отклонено.
Несмотря на то, что требования Правил ООН № 142 включают соответствие требованиям Правил ООН № 30, № 54 и № 117, в сообщении об официальном утверждении типа по Правилам ООН № 142 не приводятся данные о номерах сообщений об официальном утверждении типа по Правилам ООН № 30, № 54 и № 117.</td></tr>
<tr><td>404.</td><td>Приложение № 2, примечания 2, 36 после таблицы требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)</td><td>АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)</td><td>2) Требования применяются в отношении типов транспортных средств (шасси), не проходивших оценку соответствия настоящему техническому регламенту или на национальном уровне в государствах-членах Евразийского экономического союза до введения требований. Если требования были применены на основании настоящего примечания, то в дальнейшем они применяются к данному типу транспортного средства (шасси).
36) Требования не применяются в отношении типов транспортных средств (шасси), которые до этого не проходили оценку соответствия настоящему техническому регламенту.
Изменено Примечание 2),
введено новое примечание 36)
Примечание 36) стоит напротив фар ближнего и дальнего света.</td><td>Отклонено.
Добавленный текст примечания 2) уточняет, что если требования были применены к новому типу, то в дальнейшем они применяются.
Примечание 26) не позволяет применять устаревшие требования к новым типам фар</td></tr>
</table>

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			Требуется объяснение данного изменения примечаний 2) и 36) почему оно относится только к фарам ближнего и дальнего света	
405.	Приложение № 2, примечание 18 после таблицы требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Изложить в редакции: «18) Транспортные средства категорий M1, N, а также M2 и M3 классов B и III оборудуются ремнями безопасности. Остальные транспортные средства категорий M2, M3 оборудуются ремнями безопасности **пассажиров**, если они используются для перевозки пассажиров в междугородном сообщении.». Уточнение необходимо чтобы оснащение транспортных средств ремнем безопасности водителя не зависело от назначения транспортного средства.	Принято.
406.	Приложение № 2, примечание 30 после таблицы требований	ПАО КАМАЗ (письмо от 19.05.2020 № 01-11-38)	Исключить, поскольку исключено требование, к которому дано примечание.	Принято.
407.	Приложение № 2, примечания 33, 35, 37 после таблицы требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «УАЗ» (письмо от 29.04.2020 № 70/12)	Дополнить: Оснащение системами помощи при экстренном торможении является обязательным… Оснащение электронными системами контроля устойчивости является обязательным… «С 1 января 2016 г. обязательно оснащение транспортных средств, не подпадающих под действие абзаца первого данного примечания, антиблокировочными тормозными системами, при этом оснащение таких транспортных средств электронными системами контроля устойчивости и помощи при экстренном торможении факультативное». Предусмотреть возможность оснащения ТС только АБС.	Принято частично. Требование об оснащении электронными системами контроля устойчивости и помощи при экстренном торможении всех типов введено с отсрочкой выполнения. Восстановлено примечание об обязательности оснащения АБС транспортных средств, которые не подпадают под действие требования об оснащении электронными системами контроля устойчивости и помощи при экстренном торможении. Изменения затронут Правила ООН № 13Н-00, 13Н-01, 139-00 и 140-00.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			Примечания 33, 37 оставить в редакции изменения № 2 Решения № 29 - примечание 24 приложения № 2 к ТР ТС 018/2011.	См. позицию 348 сводки отзывов.
408.	Приложение № 2, примечание 33 после таблицы требований	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Примечание 33 изложить в редакции: «33) Оснащение системами помощи при экстренном торможении является обязательным. Указанное требование не применяется в отношении транспортных средств категории N1 с оценкой тормозной эффективности по Правилам ООН № 13, N1G и транспортных средств, оснащенных броневой защитой, бронестойкость которой подтверждена в установленном порядке». Обоснование: «Требования Правил № 139 к системе вспомогательного торможения обязывают изготовителя ТС категории N1 предоставлять свидетельство об официальном утверждении по Правилам ООН № 13Н. В то же время, тормозную эффективность и систему АБС ТС категории N1 допускается утверждать по Правилам ООН № 13. (см. примечание 37) регламента) В связи с чем необходимо исключить из области применения Правил ООН № 139 ТС категории N1, которые одобрены по требованиям Правил ООН № 13.	Принято. В редакции: «…эффективность тормозных систем которых оценивалась по Правилам ООН № 13-11 …». См. позицию 348 сводки отзывов.
409.	Приложение № 2, примечание 34 после таблицы требований	ПАО КАМАЗ (письмо от 19.05.2020 № 01-11-38)	Исключить, поскольку подтверждение соответствия требованиям Правил ООН № 85 вводится в перечень требований в Приложении № 2 к ТР ТС 018/2011.	Принято.
410.	Приложение № 2, примечание 35 после таблицы	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Примечание 35) изложить в редакции: «35) Для транспортных средств категории N_1 оснащение электронными системами контроля	Принято частично. С учетом других поступивших предложений в отношении Правил ООН № 13-11, 13Н-00,

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)		устойчивости является обязательным. Допускается оценка соответствия транспортных средств категории N1 по Правилам ООН № 13-Н. Допускается оценка соответствия электронной системы курсовой устойчивости транспортных средств по Правилам ООН № 140. Указанное требование не применяется в отношении транспортных средств категории N1G и транспортных средств, оснащенных броневой защитой, бронестойкость которой подтверждена в установленном порядке». Обоснование: Применять к Правилам ООН №13-11 примечание 35) в редакции: «Допускается оценка соответствия транспортных средств по Правилам ООН № 139» технически неграмотно ввиду отсутствия в Правилах ООН №13 определения «система помощи при экстренном торможении».	13Н-01, 139-00 и 140-00 и примечаний к ним. См. позицию 348 сводки отзывов.
411.	Приложение № 2, примечание 35 после таблицы требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Примечание 35 изложить в редакции: «35) Для транспортных средств категории N_1 оснащение электронными системами контроля устойчивости является обязательным. Указанное требование не применяется в отношении транспортных средств категории N_1G и транспортных средств, оснащенных броневой защитой, бронестойкость которой подтверждена в установленном порядке». Обоснование: В Правилах ООН №13-11, к которым применяется сноска 35), нет требований к системам помощи при экстренном торможении (они вообще не предусмотрены в данных Правилах). При проведении испытаний ТС по Правилам ООН № 13-11, система	Принято. С учетом других поступивших предложений. См. позицию 348 сводки отзывов.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			ЭКУ должна соответствовать Приложению 21 Правил ООН № 13-11, а не Правилам ООН № 139, требования которых отличны от требований Правил ООН № 13-11.	
412.	Приложение № 2, примечание 49 после таблицы требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020)	Уточнить принципы классификации категории N	Отклонено. Классификация приводится в Правилах ООН № 83, о чем и написано в указанном примечании.
413.	Приложение № 2, примечание 49 после таблицы требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Во втором предложении Примечания 49 исключить фразу: «с дизелями». («К транспортным средствам, предназначенным для удовлетворения особых социальных потребностей, относятся транспортные средства категорий M1 или M2 с дизелями, которые представляют собой:») Первоначально предложение о возможности распространения результатов испытаний выбросов ТС N1 класса III на ТС специального назначения категорий M1 и M2 с дизелями ввели европейцы на основании анализа рынка подобных ТС в ЕС. Для внутреннего рынка отечественный изготовитель выпускает ТС специального назначения с двигателями с искровым зажиганием. Поэтому будет актуальным для отечественного изготовителя иметь возможность распространить результаты выбросов ТС N1 кл. III с двигателем с искровым зажиганием на ТС специального назначения категорий M1 и M2 с аналогичными двигателями.	Принято.
414.	Приложение № 2, примечание 51	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Требуется убрать формулировку «бронестойкость которой подтверждена в установленном порядке»,	Принято.

<table>
<tr><th>N п/п</th><th>Структурный элемент технического регламента</th><th>Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)</th><th>Замечание и (или) предложение</th><th>Заключение разработчика технического регламента</th></tr>
<tr><td></td><td>после таблицы требований (Пункт 86 проекта изменений к техническому регламенту)</td><td></td><td>поскольку это повлечет за собой необходимость испытания гражданских автомобилей по ГОСТ на пулестойкость для инкассаторских автомобилей.
Требуемая формулировка:
Предложение:
«51) Оценка соответствия транспортных средств, оснащенных броневой защитой, не проводится, если была проведена оценка соответствия базового транспортного средства.»</td><td></td></tr>
<tr><td>415.</td><td>Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)</td><td>ОЮЛ «Ассоциация казахстанского автобизнеса» (письмо с адреса n.starostenko@akab.kz от 26.03.2020)
НПП РК «Атамекен» (письмо от 06.05.2020 № 16-502)
КТРМ РК (письмо от 19.05.2020 № 21-01-21/362)</td><td>В таблице 1.1 исправить слово «огонь» на «огни».</td><td>Принято.
Слово «огонь» в правильной форме. Надо исправить слово «габаритные» на «габаритный».</td></tr>
<tr><td>416.</td><td>Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)</td><td>НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)</td><td>Таблицу 1.1 изложить в редакции:
<table>
<tr><th>Наименование устройства</th><th>L_2, L_6</th><th>L_4</th><th>L_5, L_7</th></tr>
<tr><td>Фара дальнего света</td><td>x*</td><td>x</td><td>x</td></tr>
<tr><td>Фара ближнего света</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td></tr>
<tr><td>Указатель поворота (с закрытым кузовом)</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td></tr>
<tr><td>Указатель поворота (с открытым кузовом)</td><td>x*</td><td>x</td><td>x</td></tr>
<tr><td>Аварийный сигнал</td><td>x*</td><td>x</td><td>x</td></tr>
<tr><td>Сигнал торможения</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td></tr>
<tr><td>Передний габаритный фонарь</td><td>x*</td><td>x</td><td>x</td></tr>
<tr><td>Задний габаритный фонарь</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td></tr>
<tr><td>Заднее светоотражающее устройство не треугольной формы</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td></tr>
</table></td><td>Принято.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>N п/п</th><th>Структурный элемент технического регламента</th><th>Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)</th><th>Замечание и (или) предложение</th><th>Заключение разработчика технического регламента</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>
<table>
<tr><td>Педальные светоотражающие устройства (при наличии педалей)</td><td>x</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Боковое светоотражающие устройство</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td></tr>
<tr><td>Фонарь освещения номерного знака</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td></tr>
<tr><td>Передний противотуманный огонь</td><td>x*</td><td>x*</td><td>x*</td></tr>
<tr><td>Задняя противотуманная фара</td><td>x*</td><td>x*</td><td>x*</td></tr>
<tr><td>Фонарь заднего хода</td><td>x*</td><td>x*</td><td>x</td></tr>
<tr><td>Дневной ходовой огонь</td><td>x*</td><td>x*</td><td>x*</td></tr>
<tr><td colspan="4">x – установка обязательна
x* – установка факультативна</td></tr>
</table>
</td><td></td></tr>
<tr><td>417.</td><td>Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)</td><td>ПАО КАМАЗ (письмо от 19.05.2020 № 01-11-38)</td><td>Исключить пункт 4.3 «Требования к устойчивости при испытаниях "рывок руля" для транспортных средств категорий M и N (кроме категории M3 класса I).
Обоснование:
Большая трудоемкость работ.
Требуется площадка с диаметром не менее 100 м.
Неоднозначная трактовка результатов испытаний.
Невозможность проведения испытаний на площадках заводов-изготовителей транспортных средств, что приводит к монополии НИЦИАМТ ФГУП НАМИ по проведению данных испытаний.
Имеется негативный опыт применения предлагаемого требования в техническом регламенте РФ «О безопасности колесных транспортных средств».</td><td>Принято.</td></tr>
<tr><td>418.</td><td>Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к</td><td>АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)</td><td>Исключить пункт 4.3 «Требования к устойчивости при испытаниях "рывок руля" для транспортных средств категорий M и N (кроме категории M3 класса</td><td>Принято.</td></tr>
</table>

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	техническому регламенту)		I). Обоснование: Примечание к разделу 4: «Требования раздела 4 не распространяются на транспортные средства, оборудованные электронной системой контроля устойчивости и имеющие официальное утверждение типа по Правилам ООН № 13 (включая приложение 21) или № 13Н (включая приложение 9)». Нецелесообразно вводить новые требования, которые не будут востребованы. В проекте изменений с 2022 г. обязательно наличие электронной системы контроля устойчивости с предоставлением сообщений по Правилам ООН № 140.	
419.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Раздел 5: Требования по обзорности необходимо изменить для возможности размещения фронтальной камеры и датчика дождя и света внизу ветрового стекла (над панелью приборов).	Принято к сведению. Организации, направившей предложение, предлагается его конкретизировать.
420.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Исключить примечание к таблице 5.1: «Площади нормативных зон А и Б транспортных средств категорий M_2, M_3, N_2, N_3 могут быть сокращены при условии выполнения требований Правил ООН № 43-00…» Обоснование: Предложения по изменениям предусматривают уточнение пункта 5.2.2. приложения № 3 действующей редакции ТР ТС 018/2011. Правила ООН № 43-00 в части порядка определения испытательных зон на ветровом стекле не предусматривает сокращение зоны А.	Принято.
421.	Приложение № 3,	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ»	Пункт 5.6.1 – изменить редакцию:	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	(Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	(письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	«- проволочными нагревательными элементами для размораживания и сушки **переднего окна, если** их максимальная ширина не превышает 0,03 мм, а максимальная плотность проводов, проходящих вертикально, - 8шт./кв. сантиметр, проходящих горизонтально – 5 шт./кв. сантиметр **и боковых окон (форточек), если их максимальная ширина не превышает: 0,5 мм - для залитых в стекло проводников и 1 мм - для проводников, нанесенных на стекло методом трафаретной печати**».	
422.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	ОАО «МЗКТ» (письмо от 14.01.2020 № 20000-19/017)	Исключить слова «исключить примечание после заголовка пункта 6», т.к. отсутствует примечание в пункте 6 ТР ТС 018/2011.	Принято.
423.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	В разделе 6 исключить: в абзаце третьем пункта 6.1.1 (в новой нумерации) слова «системой управления климатом» заменить словами «климатической установкой». Предложенная формулировка не коррелирует с дальнейшими пунктами изменений и с определением в ГОСТ 30593.	Принято.
424.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Раздел 6, новый пункт 6.1.2: необходимо подкрепить требование методом испытаний в Перечне 2. Уточнить в каких точках мерить, в течение какого времени.	Отклонено. Необходимая информация есть в ГОСТ 30593-2015 «Автомобильные транспортные средства. Системы отопления, вентиляции и кондиционирования. Требования к эффективности и безопасности», который включен в перечни стандартов, поддерживающих применение ТР ТС 018/2011.
425.	Приложение № 3,	АНО «СЦ Связь-сертификат»	Раздел 6, ввести новые пункты 6.2.5, 6.3.4, 6.4.5 и	Принято к сведению.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	(Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	(письмо от 20.05.2020)	таблицу 6.1 – дополнительные актуальные требования.	Новые требования не были представлены на публичное обсуждение проекта изменений № 3 к ТР ТС 018/2011.
426.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	В разделе 6: «а) ввести новый пункт 6.1 в следующей редакции: «6.1. Общие положения»; б) пункт 6.1 (в прежней нумерации) считать пунктом 6.1.1. в) в абзаце третьем пункта 6.1.1 (в новой нумерации) слова «системой управления климатом» заменить словами «климатической установкой»; г) ввести новый пункт 6.1.2 в следующей редакции: «6.1.2. Считается, что транспортные средства категорий M1 и N1, оборудованы автоматической системой управления климатом (системой климат-контроля), если она удовлетворяет следующим условиям: …». Требования раздела 6 избыточны для транспортных средств, оснащенных системой кондиционирования или климат-контролем. Не ясно, чем вызваны изменения данного пункта. Изменения в таком формате приведут к необоснованному увеличению финансовых и временных расходов изготовителей, что противоречит цели изменений № 3, описанных в пояснительной записке. **Предложение:** Исключить из проекта изменений, сохранить действующую редакцию ТР ТС.	Отклонено. Требования введены в ответ на просьбы АЕБ исключить из области применения раздела 6 приложения № 3 к ТР ТС 018/2011 транспортные средства, оснащенные системой кондиционирования или климат-контролем. Эти пункты – критерии оценки того, попадают ли транспортные средства под требования раздела 6 приложения № 3 к ТР ТС 018/2011.
427.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Раздел 8.2 устанавливает требования к элементу ТС (компонентам) "система омывания" – для подтверждения соответствия данным требованиям необходимо сделать данный элемент отдельным	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	регламенту)		объектом технического регулирования ТР ТС 018/2011 и элементом транспортного средства в Приложении 2 к ТР ТС 018/2011. Добавление объекта технического регулирования «система омывания», а также добавление требований к системам омывания в Приложение № 3 необходим, т.к. в предлагаемой редакции Изменений к ТР ТС 018/2011 прямо установлены требования к данным компонентам, при этом их подтверждение соответствия требуется до выпуска в обращение транспортных средств, а следовательно не могут быть включены в Приложение 10, т.к. перечисленные там компоненты могут быть сертифицированы только для послепродажного обслуживания. Учитывая обязательное требование к оснащению выпускаемых в обращение ТС системами омывания, а также практику включения в Приложение 2 других компонентов транспортных средств (светотехника, сиденья, ремни, подголовники,…) считаем корректным внести «устройства уменьшения разбрызгивания» как объект технического регулирования в Приложение 1 к ТР ТС 018/2011, а также как элемент транспортного средства в Приложение 2 / Приложение 3 ТР ТС 018/2011.	
428.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Раздел 9 устанавливает требования к элементу ТС (компонентам) "устройства уменьшения разбрызгивания" – для подтверждения соответствия данным требованиям необходимо сделать данный элемент отдельным объектом технического регулирования ТР ТС 018/2011 и элементом транспортного средства в Приложении № 2 к ТР ТС 018/2011. Добавление объекта технического регулирования	Принято. Замечание, по существу, учтено, так как в приложениях № 2 и № 3 к ТР ТС 018/2011 имеется объект регулирования «Защита от разбрызгивания из-под колес». Исправления внесены во второе примечание после заголовка раздела 9.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			«устройства уменьшения разбрызгивания», а также добавление требований к устройствам уменьшения разбрызгивания в Приложение № 3 необходим, т.к. в предлагаемой редакции Изменений к ТР ТС 018/2011 прямо установлены требования к данным компонентам, при этом их подтверждение соответствия требуется до выпуска в обращение транспортных средств, а следовательно не могут быть включены в Приложение 10, т.к. перечисленные там компоненты могут быть сертифицированы только для послепродажного обслуживания. Учитывая обязательное требование к оснащению выпускаемых в обращение ТС устройствами уменьшения разбрызгивания, а также практику включения в Приложение 2 других компонентов транспортных средств (светотехника, сиденья, ремни, подголовники,…) считаем корректным внести «устройства уменьшения разбрызгивания» как объект технического регулирования в Приложение 1 к ТР ТС 018/2011, а также как элемент транспортного средства в Приложение 2 / Приложение 3 ТР ТС 018/2011.	
429.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	Минпром РБ (письмо от 17.01.2020 № 13-15/286) Минпром РБ (письмо от 14.05.2020 № 13-15/631) ОАО «МАЗ (письмо от 13.05.2020 № 176-54/134)	Текст раздела 9 приложения № 3 ТР ТС 018/2011: «Требования к транспортным средствам категорий N и O в отношении защиты от разбрызгивания из-под колес» гармонизировать с редакцией Регламента ЕС 109/2011. См. приложение 1 к сводке отзывов.	Принято к сведению. После публичного обсуждения нельзя вводить новые требования в проект изменений к ТР ТС 018/2011. Требования будут включены в следующий проект изменений к ТР ТС 018/2011. Кроме того, необходимо также пересмотреть стандарт на методы испытаний для подтверждения соответствия новым требованиям.
430.	Приложение № 3,	Минпром РБ (письмо от	В первом примечании после заголовка раздела 9	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	(Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	17.01.2020 № 13-15/286) Минпром РБ (письмо от 14.05.2020 № 13-15/631)	дополнительно указать: «Требования пункта 9 настоящего приложения не распространяются на транспортные средства категории G **и прицепы/полуприцепы к таким транспортным средствам».**	В редакции: «…и прицепы (полуприцепы) к таким транспортным средствам».
431.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Отменить исключение текста во втором примечании после заголовка раздела 9: «, относящиеся к устройствам для уменьшения разбрызгивания,». Уменьшение требований не обоснованно.	Отклонено. Требования всего раздела 9 приложения № 3 относятся к устройствам для уменьшения разбрызгивания, поэтому эта фраза во втором примечании опущена.
432.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Дополнить раздел 9 условиями замеров: Транспортное средство должно находиться в снаряженном состоянии, с одним пассажиром на переднем сидении и колесами, установленными для движения по прямой	Отклонено. Предложение касается методики проведения испытаний. Условия проведения испытаний содержатся в стандартах, обеспечивающих применение ТР ТС 018/2011.
433.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	В разделе 9 пункт 9.2.6 изложить в редакции: 9.2.6. Ширина части брызговика, находящейся внутри грязезащитного кожуха, должна быть не менее ширины протектора шины. **В случае сдвоенных колёс должна быть учтена общая ширина протектора шин обоих колёс».**	Принято.
434.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Раздел 10: Необходимо добавить формулировки, допускающие элементарные арифметические расчеты при интерпретации результатов испытаний: Предложение: «10.2.1.1. В зоне, образованной радиальными плоскостями, расположенными под углом 30 градусов в направлении движения передним ходом и 50 градусов - в направлении движения задним ходом относительно центра вращения колес, габаритная ширина устройств защиты должна быть, по крайней мере, достаточной, чтобы закрыть габаритную	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			ширину колеса с шиной с учетом пределов комбинации шина/колесо, **влияющей на такую ширину (вылет колеса, ширина профиля шины),** установленной изготовителем. В случае сдвоенных колес должна быть учтена общая ширина обоих колес с шинами. **Допускается распространение результатов испытания, с учетом полученных при измерении запасов, на иные установленные изготовителем возможные вылеты колес и ширины профилей шин.** **Допускается распространение результатов испытания на иные системы защиты, отличающиеся компонентами другой формы и/или размеров, но имеющие идентичные места крепления к неизменному основному компоненту устройства защиты. Сравнение геометрических характеристик таких компонентов производится на основании чертежей или схем, предоставленных изготовителем.»**	
435.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	К разделу 11. С учетом требований ГОСТа к наличию уникального оборудования (контактной сети) предусмотреть в ТР ТС 018/2011 возможность проведения данных испытаний на площадке изготовителя.	Отклонено. В ТР ТС 018/2011 место проведения испытаний не оговаривается. Испытания проводятся в соответствии с техническим возможностями, обеспечивающими достоверность получаемых результатов.
436.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Раздел 12 дополнить: «…требования к установке на ТС определены разделом 6 Правил 49-05».	Отклонено. Положения раздела 6 Правил ООН № 49-05 не применяются в отношении бензиновых двигателей, указанных в разделе 12 приложения № 3 к ТР ТС 018/2011.
437.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта	Минпром РБ (письмо от 17.01.2020 № 13-15/286)	Дополнить изменениями к тексту пункта 14.5 раздела 14 приложения № 3 ТР ТС 018/2011:	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	изменений к техническому регламенту)	Минпром РБ (письмо от 14.05.2020 № 13-15/631) ОАО «МАЗ (письмо от 13.05.2020 № 176-54/134)	**слова «не менее» заменить на слова «не более».** В соответствии с определением прицепа с центральным расположением осей по Правилам ООН № 55 (п. 2.13): Под "прицепом с центрально расположенной осью" подразумевается прицеп, имеющий сцепную тягу, которая не может перемещаться в вертикальной плоскости независимо от прицепа, и ось или оси, расположенные вблизи от центра тяжести прицепа при его равномерной загрузке. Вертикальная нагрузка тягача на сцепное устройство не должна превышать 10% от максимальной массы прицепа или 1000 кг в зависимости от того, какое из этих значений меньше.	
438.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Исключить пункт 14.6. Введение данного требования не повлияет на безопасность автомобиля, однако увеличит затраты изготовителя на процесс обязательной сертификации. Кроме того, данное требование уже прописано в Правилах ООН № 107 и 52 и является необоснованным для категории М1.	Принято.
439.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	Хендэ Мотор Групп (письмо от 26.06.2020)	Раздел 16: В поправке нет четкого заявления, требующего обязательной системы e-Call. (в действующей редакции, четко указано, что система e-Call и ее устройство являются обязательными). 1) Если в правила внесены изменения, что система электронных звонков больше не является обязательной (при условии, что это зависит от выбора изготовителя транспортного средства). Для уточнения необходимо вставить нижеприведенное предложение:	Отклонено. Указание на обязательность установки системы вызова экстренных оперативных служб содержится в пункте 13^1 ТР ТС 018/2011.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			«Предоставление системы e-Call на усмотрение производителя транспортного средства. Если система предоставляется, то должны быть соблюдены требования, изложенные в этом регламенте.)» 2) Если в регламенте система e-Call по-прежнему остается обязательной: Следует изменить текст так, чтобы каждое из государств-членов ЕАЭС решало, обязательно ли требуется система e-Call или нет. Мы обеспокоены тем, что система e-Call может не работать, поскольку нет достаточных инфраструктур, таких как PSAP (Беларусь, Армения, Кыргызстан). В этом случае возрастут затраты и, соответственно, цена.	
440.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	В пунктах 16.1.4, 16.2.1 изменить ссылку «пункта 118 Приложения № 10» на «пункта 17 Приложения № 3». Скопировать требования из пункта 118 приложения № 10 в пункт 17 приложения № 3. Перенос требований к устройствам вызова экстренных оперативных служб в Приложение № 3 необходим, т.к. в предлагаемой редакции Изменений к ТР ТС 018/2011 прямо и многократно отображается что сертификация компонентов перечисленных в Приложении № 10 производится только для послепродажного обслуживания, что делает невозможным «подтверждение соответствия компонентов системы вызова экстренных оперативных служб требованиям пункта 118 приложения № 10 к настоящему техническому регламенту» как указано в обсуждаемом пункте. Таким образом, изготовители вынуждены будут проходить оценку соответствия систем вызова, т.е.	Принято частично. Ссылка исключена, и введена ссылка на Правила ООН № 144-01. Здесь и далее требования исключены из пункта 16 и введены в новый пункт 19 приложения № 3 к ТР ТС 018/2011.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			на полнокомплектном транспортном средстве – что необоснованно увеличивает затраты на испытания (т.к., например, испытания на вибростойкость и устойчивость к климатическим воздействиям необходим будет испытывать на транспортном средстве), а также противоречит подходу Правил ООН R144, допускающих омологацию компонента. Кроме того, учитывая обязательное требование к оснащению выпускаемых в обращение ТС устройствами/системами вызова, а также практику включения в Приложение 2 других компонентов транспортных средств (светотехника, сиденья, ремни, подголовники,…) считаем корректным внести «устройства вызова экстренных оперативных служб» как компонент в Приложение 2 п.114/Приложение 3 п.17 ТР ТС 018/2011 – см. п. 51 настоящего документа.	
441.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	ОЮЛ «Ассоциация казахстанского автобизнеса» (письмо с адреса n.starostenko@akab.kz от 26.03.2020) НПП РК «Атамекен» (письмо от 06.05.2020 № 16-502) КТРМ РК (письмо от 19.05.2020 № 21-01-21/362)	Отсутствует текст в подпункте 16.1.4.2 после слова «радиотелефонной»	Принято. Должно быть: «радиотелефонной связи».
442.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Пункт 16.1.4.6: Предложение: исключить данное положение из текста изменений: «16.1.4.6. Обеспечение возможности обновления установленного программного обеспечения и информации, хранящейся на неснимаемой персональной универсальной многопрофильной	Отклонено. Требования пункта 16.1.4.6 предусматривают более оперативное обновление информации, хранящейся на неснимаемой персональной универсальной многопрофильной идентификационной карте абонента, например, при нахождении

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			идентификационной карте абонента, по сетям подвижной радиотелефонной связи;». Предустановленное программное обеспечение соответствует требованиям безопасности, оно сертифицируется. В случае обнаружения несоответствия, обновление программного оборудования возможно у дилеров в процессе отзывной компании.	в роуминге. Важно при переключении на другую национальную систему экстренного реагирования.
443.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 16.1.4.7: «Обеспечение возможности работы с внешними дополнительными устройствами (включая устройства, предназначенные для определения события ДТП), подключаемыми посредством стандартизованного разъема и стандартизованного протокола передачи данных». В пункте 16.1.4.7 уточнить требования. Не определено что считать «стандартизованным». Допустимы ли беспроводные протоколы передачи данных?	Принято частично. Требования переформулированы.
444.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Пункт 16.1.4.7: «Обеспечение возможности работы с внешними дополнительными устройствами (включая устройства, предназначенные для определения события ДТП), подключаемыми посредством стандартизованного разъема и стандартизованного протокола передачи данных». 1. О каких устройствах идёт речь? 2. Какие разъёмы? 3. Какие протоколы? Производителям устройств нужно каким-то образом адаптировать и сертифицировать устройства ТР ТС 018/2011 **Предложение:** Исключить данное положение, поскольку оно не влияет на безопасность ТС.	Принято частично. Требования переформулированы.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
445.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	Хендэ Мотор Групп (письмо от 26.06.2020)	Пункт 16.1.4.7: Согласно данному положению, стандартизация разъёмов и протоколов передачи данных необходима для устройств, подразумевающих восстановление после аварии. (Старое требование сохраняется.) Мы полагаем, что это положение предназначено для извлечения записанной информации в случае аварии, но, насколько нам известно, до сих пор ни у одного из производителей транспортных средств не было технического метода для этого, поскольку в России не требуется EDR (регистратор данных о происшествии, он же «самописец», он же «черный ящик») как обязательное устройство. Так что это положение должно быть удалено. (В случае, если Россия примет/утвердит EDR в будущем, у производителей транспортных средств должно быть достаточно времени для разработки.)	Принято частично. Требования переформулированы.
446.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	В пункте 16.1.4.8 изменить «содержать профили сетей» на «содержать профили не менее одной из сетей». С учетом требования к функционалу обновления профиля SIM-карты по воздуху требование содержать в себе все профили операторов – избыточно. Кроме того, при увеличении числа действующих национальных систем экстренного реагирования при авариях и государств-членов ЕАЭС, данное требование может стать невыполнимым технически.	Принято. С учетом других поступивших предложений, требование перенесено в приложение № 10 к ТР ТС 018/2011.
447.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 16.1.4.9 изложить в редакции: «16.1.4.9. Обеспечение вибропрочности и защиты от проникновения влаги **и пыли**». В целях идентичности требований к системам и устройствам вызова экстренных оперативных служб.	Принято. С учетом других поступивших предложений, требование перенесено в приложение № 10 к ТР ТС 018/2011.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
448.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Пункт 16.1.4.10 изложить в редакции: «16.1.4.10. Обеспечение возможности приема и обработки сигналов не менее **двух** действующих глобальных навигационных спутниковых систем (ГНСС), а также спутниковых систем дифференциальной коррекции. **Предложение:** Сохранить требование по двум ГНСС.	Отклонено. Требование включено в Правила ООН № 144-01. Пункт 16.1.4.10 исключен, поскольку имеется ссылка на Правила ООН № 144-01.
449.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	Хендэ Мотор Групп (письмо от 26.06.2020)	Согласно этому положению, необходимо увеличить количество спутников, которые могут принимать сигнал. (2 → 3 спутников). Для существующих автомобилей у нас есть система e-Call, которая совместима только с 2 спутниками (ГЛОНАСС, GPS), которые были необходимы в настоящее время. Таким образом, для текущих транспортных средств приложение должно быть исключено или должно быть предоставлено достаточное времени.	Отклонено. Требование включено в Правила ООН № 144-01. Пункт 16.1.4.10 исключен, поскольку имеется ссылка на Правила ООН № 144-01.
450.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 16.1.4.11 дополнить требованиями к погрешности определения высоты. Для возможности соотнесения полученных данных с цифровыми картами местности.	Отклонено. Требование включено в Правила ООН № 144-01. Пункт 16.1.4.11 исключен, поскольку имеется ссылка на Правила ООН № 144-01.
451.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	ИЦ ФГУП «НИИР» (письмо от 18.05.2020)	Пункт 16.1.4.11 изложить в редакции: «Обеспечение возможности приема и обработки сигналов не менее трех действующих глобальных навигационных спутниковых систем (**включая ГЛОНАСС, ГАЛИЛЕО и GPS**), а также спутниковых систем дифференциальной коррекции». Предлагаем конкретизировать ГНСС аналогично тому, как это сделано в Правилах ООН № 144.	Отклонено. Требование включено в Правила ООН № 144-01. Пункт 16.1.4.11 исключен, поскольку имеется ссылка на Правила ООН № 144-01.
452.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта	Хендэ Мотор Групп (письмо от 26.06.2020)	Пункт 16.1.4.12. В соответствии с этим положением, допуск между	Отклонено. Требование включено в Правила ООН

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	изменений к техническому регламенту)		расчетным временем системой e-Call и полученным временем UTC должен составлять менее 3 мс (новое требование) Поскольку это совершенно новое значение времени, должно быть предоставлено достаточное время для разработки, не менее 2–3 лет. Кроме того, метод расчета допуска должен быть четко определен.	№ 144-01. Пункт 16.1.4.12 исключен, поскольку имеется ссылка на Правила ООН № 144-01.
453.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Пункты 16.1.4.13, 16.1.4.16: «16.1.4.13. Обеспечение возможности применения режима информационной поддержки пользователей через сеть связи национального оператора системы экстренного реагирования для определения координат местоположения транспортного средства». «16.1.4.16. Обеспечение возможности приема информации от национальных систем экстренного реагирования при включенном зажигании транспортного средства и оповещения о поступившей информации (визуально или акустически) водителя и пассажиров транспортного средства». Техническое регулирование в отношении колесных транспортных средств осуществляется в целях обеспечения социально приемлемого уровня их безопасности, а не в целях информационной поддержки. **Предложение:** Исключить данное положение из текста изменений.	Принято частично. Требования переформулированы.
454.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	Хендэ Мотор Групп (письмо от 26.06.2020)	Пункт 16.1.4.13: Согласно этому положению, необходим “режим информационной поддержки пользователя” который позволяет передавать PSAP информацию о текущем местонахождении транспортного средства (новое	Принято частично. Требования переформулированы.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			требование). В нынешней системе e-Call, MSD, включая информацию о местоположении транспортного средства, будет передаваться после аварии. Следовательно, мы видим, что никакой дополнительной выгоды в аспекте безопасности не ожидается, даже если новый режим предоставляется. Таким образом, это новое положение должно быть удалено. (Если это действительно необходимо, следует предоставить достаточно времени).	
455.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	Хендэ Мотор Групп (письмо от 26.06.2020)	Пункт 16.1.4.16: Согласно данному положению, необходима возможность приёма информации от PSAP (аварийная ситуация, информация о дорожном движении, recall information, …) при включенном зажигании (новое требование) В нынешней системе e-Call, регистрация и подключение к сети будет выполнена после аварийной ситуации, после этого возможна связь (обмен сигналами) e-Call с PSAP. Следовательно, правило следует ограничить и уточнить таким образом, чтобы система e-call могла сработать и подключиться к сети только после аварийной ситуации. Если получение информации от PSAP во время нормального движения (нормальной дорожной ситуации) необходимо, следует предоставить достаточно времени.	Принято частично. Требования переформулированы.
456.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Пункт 16.1.4.17: «16.1.4.17. Обеспечение возможности определения, регистрации и передачи информации об обстоятельствах в результате дорожно-транспортного происшествия. Требование	Принято частично. Требования переформулированы.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			применяется с 1 января 2022 г.». Техническое регулирование в отношении колесных транспортных средств осуществляется в целях обеспечения социально приемлемого уровня их безопасности», а не в целях информационной поддержки. Необходимо указать полный список информации об обстоятельствах ДТП, которую необходимо обрабатывать. Не считаем необходимыми введение подобных новых требований в ТР ТС 018/2011, так как они не относится напрямую к безопасности ТС, и должны регламентироваться другими НПА. **Предложение:** Исключить данное положение из текста изменений.	
457.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	Хендэ Мотор Групп (письмо от 26.06.2020)	Пункт 16.1.4.17: Согласно данному положению, информация об обстоятельствах должна быть уточнена / зарегистрирована / передана (новое требование). Это должно быть изменено (убрано, уточнено, быть на усмотрение производителей транспортных средств). 1) непонятно какая именно информация должна быть уточнена/зарегистрирована/передана. 2) В особенности, требуется информация (включая фотографии и видео) сбор и предоставление которой невозможны. 3) Поскольку это положение не имеет прямого отношения к аспекту безопасности, предоставление такой информации должно быть на усмотрение производителей, если это действительно требуется. 4) Если предоставление этой информации	Принято частично. Требования переформулированы.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			обязательно, нужно дополнительное время и текущие транспортные средства следует исключить из рамок положения (например, январь 2024, только новые типы).	
458.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	ИЦ ФГУП «НИИР» (письмо от 18.05.2020)	Пункт 16.1.4.17 В примечании 1 заменить «устройство» на «систему», т.к. п. 16 называется «Требования к транспортным средствам категорий M и N в отношении систем вызова экстренных оперативных служб».	Принято частично. Требования переформулированы.
459.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	ИЦ ФГУП «НИИР» (письмо от 18.05.2020)	Пункт 16.1.4.17 Примечание 2 изложить в редакции: «Рекомендуемые к применению стандарты включены в Перечень стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований настоящего технического регламента». Стандарты из Перечня к ТР ТС 018/2011 охватывают не только параметры связи, но и функциональные параметры, параметры ЭМС, устойчивость к механико-климатическим воздействиям, а также протокол обмена данными устройства/системы вызова экстренных оперативных служб с инфраструктурой системы экстренного реагирования при авариях	Отклонено. Во всем техническом регламенте рекомендуемые к применению стандарты включены в указанный перечень. В данном случае речь идет конкретно о стандартах связи.
460.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Пункты 16.2.2.4 и 16.2.3. «16.2.2.4. Должна исключаться возможность дезактивации системы вызова экстренных оперативных служб через человеко-машинный интерфейс, который должен соответствовать требованиям пункта 15 настоящего технического регламента. Примечание: допускается функция временного	Принято частично. Требования переформулированы. С учетом реструктуризации раздела 16, будет изменена редакция указанных пунктов: «16.2.2.4. Должна исключаться возможность дезактивации системы вызова экстренных оперативных служб **посредством**

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			отключения системы вызова экстренных оперативных служб для целей технического обслуживания или ремонта». «16.2.3. Требования к устройству формирования информационных и (или) предупреждающих сигналов системы вызова экстренных оперативных служб:». Понятия не определены, в чём необходимость? - человеко-машинный интерфейс. - устройству формирования информационных и (или) предупреждающих сигналов системы вызова экстренных оперативных служб: **Предложение:** дать определение или исключить понятия.	**манипуляций органами управления системой или подачи команд управления через интерфейс**». Примечание: допускается функция временного отключения системы вызова экстренных оперативных служб для целей технического обслуживания или ремонта». «16.2.3. Требования к **подаче** информационных и (или) предупреждающих сигналов системы вызова экстренных оперативных служб:».
461.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	Хендэ Мотор Групп (письмо от 26.06.2020)	Пункт 16.2.3.2. Согласно данному положению, соответствующие сигналы должны передаваться во время активации e-Call. Мы считаем, что это положение требует предоставления визуальных / звуковых сигналов о состоянии активации e-Call для водителя и пассажиров, и нынешняя система e-Call может выполнить это условие. (соответствующие положения: GOST 33464-2015, пункт 8.9.3, требования к оптическому индикатору). Но если это положение подразумевает передачу сигналов в PSAP, это является совершенно новым условием для производителей транспортных средств. В этом случае должно быть предоставлено достаточное время для разработки, не менее 2–3 лет.	Принято частично. Требования переформулированы.
462.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020)	Пункт 16.2.3.3 изложить в редакции: «16.2.3.3. Диагностический визуальный	Отклонено. Требование включено в Правила ООН

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	предупреждающий сигнал подается **при следующем включении зажигания** в случае внутреннего отказа системы вызова экстренных оперативных служб.». В текущей формулировке нет ясности (в т.ч. в методах испытаний) – с какой периодичностью и в каких режимах работы система/устройство должны проверять работоспособность компонентов. Что может приводить к избыточным требованиям – так, без уточнения следует что проверка должна проводиться во всех режимах, однако, например, проверка работоспособности громкоговорителя подразумевает отключение (переключение) электрической цепи его питания, и как следствие к временному пропаданию звука – что в режиме экстренного вызова может негативно сказаться на безопасности (водитель не расслышит инструкции оператора).	№ 144-01. Пункт 16.2.3.3 исключен, поскольку имеется ссылка на Правила ООН № 144-01.
463.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 16.2.3.3.2. Определить, что представляет собой «функция центрального управления».	Отклонено. Требование включено в Правила ООН № 144-01. Пункт 16.2.3.3.2 исключен, поскольку имеется ссылка на Правила ООН № 144-01.
464.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 16.2.3.3.3 изложить в редакции: «Охвату самодиагностикой подлежат следующие позиции: управляющий модуль, коммуникационный модуль, приемник глобальной навигационной спутниковой системы, антенна для сети подвижной радиотелефонной связи, антенна приемника глобальной навигационной спутниковой системы, источник питания, блок (модуль) обеспечения автоматического срабатывания при ДТП (при наличии), источник питания, резервный источник питания (при наличии), целостность программного	Отклонено. Требование включено в Правила ООН № 144-01. Пункт 16.2.3.3.3 исключен, поскольку имеется ссылка на Правила ООН № 144-01.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			обеспечения.». (исключить «блок коммуникации сигнала», добавить «при наличии» после «ДТП»). В соответствии с ГОСТ 33464-2015 такого элемента как «блок коммуникации сигнала» в составе устройства вызова нет. Нет конкретики коммуникацию какого сигнала выполняет данный блок. Ранее в данном пункте уже содержится «коммуникационный модуль». В соответствии с ГОСТ 33464 блок (модуль) обеспечения автоматического срабатывания при ДТП может быть исполнен вне состава устройства/системы вызова, а в штатных системах транспортного средства. Кроме того, в методах испытаний, прикрепленных к Перечню 2, отсутствует методика испытаний проверки самодиагностикой устройства целостности программного обеспечения.	
465.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Пункты 16.2.3.3, 16.2.4, 16.2.5, 16.2.6. «16.2.3.3. Диагностический визуальный предупреждающий сигнал подается в случае внутреннего отказа системы вызова экстренных оперативных служб …»; «16.2.4. Обеспечение качественной двусторонней громкой голосовой связи с экстренными оперативными службами через сети подвижной радиотелефонной связи после нажатия кнопки экстренного вызова.»; «16.2.5. Обеспечение двухсторонней громкой голосовой связи и передачи сообщения о транспортном средстве, его текущем местоположении и направлении движения в автоматическом режиме при опрокидывании	Принято частично. Требования переформулированы. «Визуальный» будет заменено на «оптический». Пункт 16.2.3.3 исключен, поскольку имеется ссылка на Правила ООН № 144-01.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			транспортного средства.»; «16.2.6. Обеспечение при осуществлении экстренного вызова отключения иных мультимедийных средств воспроизведения звука на транспортном средстве на период голосового соединения (за исключением средств специальной связи).». 1) Возможно неоднозначное толкование определения. Неясно, о каком сигнале идёт речь - звуковом или оптическом. 2) уточнение требований. **Предложение:** 1) Привести в соответствие с ГОСТ 33464-2015 и дать определение: Оптический индикатор состояния УСВ. 2) 16.2.6. Обеспечение при осуществлении экстренного вызова отключения иных мультимедийных средств воспроизведения звука на транспортном средстве при первичной инициализации УВЭОС экстренного вызова, на период голосового соединения (при этом манипуляции водителя и пассажиров с органами управления могут привести к повторному появлению звука от мультимедийных устройств).». Данный пункт не распространяется на средства специальной связи.	
466.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 16.2.5 изложить в редакции: «16.2.5. Обеспечение двухсторонней громкой голосовой связи и передачи сообщения о транспортном средстве, его текущем местоположении и направлении движения в автоматическом режиме при опрокидывании	Принято частично. В редакции НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ».

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			транспортного средства, а также при осуществлении обратного вызова по истечению 1 часа после определения события ДТП.». В соответствии с ГОСТ 33464 п. 8.11.3.	
467.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Раздел 16 изложить в редакции приложения 3 к сводке отзывов. Обоснование: В целях приведения в соответствие с принятыми поправками серии 01 к Правилам ООН № 144, согласованными в рамках 180-й сессии WP.29 в марте 2020 г.).	Принято. С учетом других поступивших предложений.
468.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Раздел 18 – Дополнительные требования к транспортным средствам, предназначенным для эксплуатации в условиях холодного климата: 1) ГОСТ Р 50992-2019 - Автомобильные транспортные средства. КЛИМАТИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ. Технические требования и методы испытаний не гармонизирован с ГОСТ 15150-69 КЛИМАТИЧЕСКИЕ ИСПОЛНЕНИЯ. Например: - в стандарте под ХЛ попадает ещё и УХЛ, налицо разночтение. - По температурам несовпадение, другой подход в ГОСТ Р 50992-2019. 2) ГОСТ Р 50992-2019 отсутствует в перечне стандартов к ТР ТС 018/2011. 3) ГОСТ 33464-2015 (по ЭРА) ссылается на ГОСТ 15150-69 КЛИМАТИЧЕСКИЕ ИСПОЛНЕНИЯ. 4) В соответствии с ФЗ РФ 187: «технический регламент - документ, который … устанавливает обязательные для применения и исполнения требования к объектам технического	Принято частично. Требования раздела 18 направлены на предотвращение введения потребителя в заблуждение, т.е., транспортные средства, продаваемые в северных районах и прошедшие оценку дополнительным требованиям, могут рекламироваться, как адаптированные к условиям холодного климата. Раздел 18 приложения № 3 к ТР ТС 018/2011 будет переработан в соответствии с ГОСТ Р 50992-2019.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			регулирования…» 5) Статья 51 Договора о Евразийском экономическом союзе "Общие принципы технического регулирования": …- 2) установление единых обязательных требований в технических регламентах Союза или национальных обязательных требований в законодательстве государств-членов к продукции, включенной в единый перечень продукции, в отношении которой устанавливаются обязательные требования в рамках Союза (далее - единый перечень); 6) Нельзя вводить в технический регламент «факультативные» требования. 7) Государство-член Евразийского экономического союза в порядке, установленном нормативными правовыми актами этого государства, вправе на национальном уровне устанавливать дополнительные локальные факультативные требования. Предложение: Исключить раздел 18 из проекта изменений.	
469.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 18.1.5 «Прочность и эластичность материала обивки сидений, а также эластичность и упругость упругих элементов сидений не должны изменяться более чем на 10% по сравнению с таковыми при условиях положительных температур внешней среды». Уточнить метод испытаний. В предлагаемой в Перечне 2 методике испытаний отсутствует метод проверки.	Принято. Раздел 18 приложения № 3 к ТР ТС 018/2011 будет переработан в соответствии с ГОСТ Р 50992-2019.
470.	Приложение № 3, (Пункт 87 проекта изменений к техническому	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 18.1.9 «Окраска транспортных средств должна осуществляться в цвета, контрастные по отношению к белому.». Уточнить метод испытаний.	Принято. Раздел 18 приложения № 3 к ТР ТС 018/2011 будет переработан в соответствии с ГОСТ Р 50992-2019.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	регламенту)		Отсутствуют критерии оценки.	
471.	Приложение № 4, (Пункт 88 проекта изменений к техническому регламенту)	ПАО КАМАЗ (письмо от 19.05.2020 № 01-11-38)	После пункта 2.2.1 ввести примечание в следующей редакции: «Примечание: Транспортные средства категории О1 допускается не оборудовать тормозной системой.». Уточнить пункт, к которому вводится примечание. Раздел 2.2 касается требований к шинам и колесам.	Принято. Правильный номер пункта – 2.1.1.
472.	Приложение № 4, (Пункт 88 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Уточнить номер пункта: «После пункта 2.**1**.1 ввести примечание в следующей редакции: «Примечание: Транспортные средства категории O_1 допускается не оборудовать тормозной системой.». Обоснование: В пункте 2.2.1 содержатся требования к шинам. Требования к тормозным системам – п. 2.1.	Принято.
473.	Приложение № 4, (Пункт 88 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 3.3.4 изложить в редакции: «3.3.4. С 1 января 2022 г. в транспортных средствах категории М1, кроме транспортных средств, являющихся результатом индивидуального технического творчества, как минимум, два пассажирских места (при наличии) должны быть оборудованы дополнительными системами крепления детских удерживающих устройств «ISOFIX». Предложенная к общественному обсуждению формулировка не предусматривает однорядные транспортные средства с одним пассажирским местом.	Принято.
474.	Приложение № 4, (Пункт 88 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	В пункте 4.1 дополнить требования к транспортным средствам категорий М1 полной массой до 3500 кг и N1 с бензиновыми двигателями.	Отклонено. Такие требования не разработаны.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
475.	Приложение № 4, (Пункт 88 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	В пункте 4.1.2 заменить слова «являющихся договаривающимися сторонами Женевского Соглашения 1958 г.,» на «не являющиеся членами ЕАЭС». Предложенная к общественному обсуждению редакция фактически запрещает ввоз транспортных средств, эксплуатировавшихся вне стран-сторон Соглашения 1958 г.	Отклонено. Пункт 4.1.2 содержит качественные признаки, позволяющие сделать заключение, что уровень выбросов проверяемого транспортного средства соответствует экологическому классу 5. Происхождение из страны, являющейся договаривающейся стороной Соглашения 1958 г., является одним из признаков. В примечании к пункту 4.1.2 указано как поступить, если транспортное средство не соответствует этому признаку.
476.	Приложение № 4, (Пункт 88 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 4.1.2.1 («Год выпуска (модельный год) транспортного средства, определенный по его идентификационному номеру (VIN) – не ранее 2011 г.») исключить. Необоснованное ужесточение требований.	Отклонено. Пункт 4.1.2 содержит качественные признаки, позволяющие сделать заключение, что уровень выбросов проверяемого транспортного средства соответствует экологическому классу 5. Год выпуска не ранее 2011 г. является одним из признаков. В примечании к пункту 4.1.2 указано как поступить, если транспортное средство не соответствует этому признаку.
477.	Приложение № 4, (Пункт 88 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 4.1.2.3 - Дополнить требования к транспортным средствам категорий M1 полной массой более 3500 кг, M2, M3, N2, N3 с бензиновыми двигателями.	Отклонено. Указанные транспортные средства могут не иметь системы бортовой диагностики.
478.	Приложение № 4, (Пункт 88 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 4.1.2.5: «Система бортовой диагностики (при наличии) подтверждает комплектность и работоспособность систем, обеспечивающих уровень выбросов». Конкретизировать перечень систем,	Отклонено. Согласно данному пункту, проверяется система бортовой диагностики. Не имеет значения, исправность каких систем она показывает.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			обеспечивающих уровень выбросов; без отсылок к Правилам ООН перечень систем подлежащих проверке может трактоваться вольным образом.	
479.	Приложение № 4, (Пункт 88 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 4.1.2.6 «(В конструкцию системы питания, системы выпуска и систем, обеспечивающих соответствующий уровень выбросов, не были внесены изменения») исключить. Не конкретизировано относительно какой конструкции (состояния, документа) не должны быть внесены изменения, как оценивать наличие или отсутствие не идентифицируемых изменений?	Принято частично. Пункт не будет исключен, но будет уточнено, что речь идет о конструкции, сошедшей с конвейера.
480.	Приложение № 4, (Пункт 88 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	пункт 5 изложить в следующей редакции: «5. Требования к транспортным средствам категорий M и N в отношении **оснащения устройствами** вызова экстренных оперативных служб». В соответствии с терминологией настоящих Изменений.	Принято.
481.	Приложение № 4, (Пункт 88 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	В пункт 5 добавить требование по установлению двусторонней громкоговорящей связи.	Принято. В следующей редакции: «5.4. Устройство вызова экстренных оперативных служб должно обеспечивать качественную двустороннюю громкую голосовую связь с экстренными оперативными службами через сети подвижной радиотелефонной связи после нажатия кнопки экстренного вызова.».
482.	Приложение № 4, (Пункт 88 проекта изменений к техническому регламенту)	ОЮЛ «Ассоциация казахстанского автобизнеса» (письмо с адреса n.starostenko@akab.kz от 26.03.2020) АО «Азия-Авто» (письмо от 27.03.2020)	Пункт 5.1 дополнить текстом: «5.1. Транспортные средства категории M и N должны оборудоваться системами вызова экстренных оперативных служб в соответствии с требованиями, установленными пунктом 16 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту».	Отклонено. Предлагаемое требование будет очень затратно по выполнению для единичных транспортных средств (интеграция в конструкцию транспортных средств категорий M1 и N1 датчиков для автоматического срабатывания системы

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
		ОЮЛ «СПАОК «КазАвтоПром» (письмо от 05.04.2020) НПП РК «Атамекен» (письмо от 06.05.2020 № 16-502) КТРМ РК (письмо от 19.05.2020 № 21-01-21/362)	Считаем, что все выпускаемые в обращение транспортные средства, в том числе единичные, должны иметь равные требования в отношении оснащения устройствами вызова экстренных оперативных служб, способствующих повышению безопасности транспортных средств. В этой связи, в целях повышения безопасности выпускаемых в обращение единичных транспортных средств, а также в целях обеспечения равных условий при выпуске транспортных средств в обращение предлагаем данную редакцию.	вызова экстренных оперативных служб), поэтому в отношении них применяются адаптированные требования. В отношении транспортных средств категорий M2, M3, N2, N3 требования приложения № 3 и приложения № 4 к ТР ТС 018/2011 практически одинаковы.
483.	Приложение № 4, (Пункт 88 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 5.3.3 изложить в редакции: «Диагностический визуальный предупреждающий сигнал подается при следующем включении зажигания в случае внутреннего отказа системы вызова экстренных оперативных служб.». В текущей формулировке нет ясности (в т.ч. в методах испытаний) – с какой периодичностью и в каких режимах работы система/устройство должны проверять работоспособность компонентов. Что может приводить к избыточным требованиям – так, без уточнения следует что проверка должна проводиться во всех режимах, однако, например, проверка работоспособности громкоговорителя подразумевает отключение (переключение) электрической цепи его питания, и как следствие к временному пропаданию звука – что в режиме экстренного вызова может негативно сказаться на безопасности (водитель не расслышит инструкции оператора).	Принято. Введено в позицию 118 приложения № 10 к ТР ТС 018/2011.
484.	Приложение № 4, (Пункт 88 проекта изменений к	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 5.3.3.2. Определить, что представляет собой «функция центрального управления».	Принято. В следующей редакции: «…или активации **главного выключателя**

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	техническому регламенту)			управления транспортным средством …». Введено в позицию 118 приложения № 10 к ТР ТС 018/2011.
485.	Приложение № 4, (Пункт 88 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 5.3.3.4 изложить в редакции: «5.3.3.4 Заявитель должен предоставить в лабораторию, проводящую испытания, соответствующую техническую документацию, позволяющую получить общее представление о реализации функции сигнализации неисправностей системы вызова экстренных оперативных служб.». Исключен неопределенный и недопустимый термин «разъяснения».	Принято частично. С учетом других поступивших предложений, требование исключено при проведении оценки соответствия единичных транспортных средств.
486.	Приложение № 4, (Пункт 88 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Пункт 5 изложить в следующей редакции: «5. Требования к транспортным средствам категорий M и N в отношении **их** систем вызова экстренных оперативных служб» Примечание: Требования не применяются к транспортным средствам, являющимся результатом индивидуального технического творчества. 5.1. Устройство вызова экстренных оперативных служб, предназначенное для установки на транспортное средство, должно иметь действующий сертификат соответствия требованиям пункта 118 приложения № 10 к настоящему техническому регламенту. **5.2. Установка устройства вызова экстренных служб на ТС, должна проводиться авторизованными сервисным центрам, в соответствии с технической документацией изготовителя устройства вызова экстренных служб.** **Примечание:** **После установки, система вызова экстренных**	Принято. С учетом других поступивших предложений. В редакции: «5. Требования к транспортным средствам категорий M и N в отношении их систем вызова экстренных оперативных служб» Примечание: Требования не применяются к транспортным средствам, являющимся результатом индивидуального технического творчества. 5.1. Устройство вызова экстренных оперативных служб, предназначенное для установки на транспортное средство, должно иметь сертификат соответствия требованиям пункта 118 приложения № 10 к настоящему техническому регламенту. 5.2. Установка устройства вызова экстренных оперативных служб на транспортное средство должна проводиться

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			служб ТС должна быть работоспособной во всех, предусмотренных изготовителем УЭВС, режимах. **5.3. Орган управления системы вызова экстренных служб ТС, должен располагаться таким образом, чтобы обеспечивалось соблюдение требований Правил ООН № 121- 01;** **5.4. Должна исключаться возможность отключения системы вызова экстренных оперативных служб ТС через человеко-машинный интерфейс, который, по меньшей мере, в части системы вызова экстренных оперативных служб должен соответствовать требованиям пункта 15 настоящего технического регламента.** **Примечание: допускается функция временного отключения системы вызова экстренных оперативных служб для целей технического обслуживания или ремонта.** **5.5. Устройство формирования информационных и (или) предупреждающих сигналов системы вызова экстренных оперативных служб ТС устанавливают таким образом, чтобы обеспечивалось соблюдение требований к установке, предусматриваемых Правилами ООН № 121-01.** Обоснование: Согласование с другими предлагаемыми изменениями в отношении УВЭС и СВЭС.	авторизованными сервисным центром, в соответствии с технической документацией изготовителя устройства вызова экстренных служб. После установки устройства вызова экстренных оперативных служб, система вызова экстренных оперативных служб транспортного средства должна быть работоспособна на всех предусмотренных режимах ее работы. 5.3. Требования к органу управления системой вызова экстренных оперативных служб: 5.3.1. Орган управления должен располагаться таким образом, чтобы обеспечивалось соблюдение требований Правил ООН № 121-01; 5.3.2. Орган управления должен быть размещен таким образом, чтобы было исключено срабатывание при случайном нажатии кнопки экстренного вызова; 5.3.3. Должна исключаться возможность деактивации системы вызова экстренных оперативных служб посредством манипуляций органами управления системой или подачи команд управления через человеко-машинный интерфейс. Примечание: допускается функция временного отключения системы вызова экстренных оперативных служб для целей технического обслуживания или ремонта. 5.4. Должна обеспечиваться качественная двусторонняя громкая голосовая связь с

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
				экстренными оперативными службами через сети подвижной радиотелефонной связи после нажатия кнопки экстренного вызова. 5.5. Устройство представления информационных и (или) предупреждающих сигналов системы вызова экстренных оперативных служб устанавливают таким образом, чтобы обеспечивалось соблюдение требований к установке, предусматриваемых Правилами ООН № 121-01.».
487.	Приложение № 5, (Пункт 89 проекта изменений к техническому регламенту)	Ассоциация производителей шин (письмо от 19.05.2020 № 49-05/20)	Проект изменений предусматривает исключение приложения № 5 и ссылок на него по тексту технического регламента. Характеристики автомобиля по его технически допустимой массе, снаряженной массе и габаритным размерам играют ключевую роль в подборе шин. Вопрос: в случае исключения приложения № 5, какие документы будут играть регулирующее значение в отношении максимально допустимых масс и габаритных размеров для автомобилей, выходящих на дороги общего пользования?	Принято к сведению. Разрешенные максимально допустимые массы и габариты транспортных средств устанавливаются на национальном уровне. Однако, в случае их превышения, эксплуатация транспортного средства не запрещается, но требуется получение специального разрешения на передвижение транспортного средства.
488.	Приложение № 6, (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Полностью пересмотреть Приложение № 6. Приложение № 6 содержит значительное количество требований, для которых нет методик проведения испытаний, ввиду чего невозможно проведение сертификационных испытаний, например, пункт 2.1 Приложения № 6. 2.1.3.7. Элементы органов управления, с которыми соприкасаются руки оператора или обслуживающего персонала, следует изготавливать из материала с теплопроводностью не более 0,2 Вт/(м·К), или они должны иметь покрытие из такого материала толщиной не менее 0,5 мм. (В Перечне стандартов	Принято к сведению. Предлагаемую работу целесообразно провести, но она не может быть выполнена в рамках подготовки проекта изменений № 3 к ТР ТС 018/2011. Организации, от которой поступил отзыв, рекомендуется ознакомиться со стандартами, входящими в перечни стандартов, поддерживающих применение ТР ТС 018/2011. Указанные стандарты включают ссылки на другие стандарты, содержащие методы испытаний.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			№ 2 нет соответствующего стандарта. Указанный материал не подлежит сертификации. На территории ЕАЭС нет ИЛ, имеющий в области аккредитации наименование продукции «материал покрытия ручки» и показатель «теплопроводность»), т.е. такое испытание провести невозможно). 2.1.7.1. Элементы шумо- и теплоизоляции, внутренняя обивка и пол кабины должны быть изготовлены из огнестойкого материала, который имеет линейную скорость распространения фронта пламени не более 250 мм/мин. (При этом нет отсылки к методикам испытаний. Это ГОСТ по пожарным требованиям? Правила ООН № 118). Также не понятно распространяется это на дополнительную кабину оператора или основная кабина транспортного средства, т.е. кабина водителя также является объектом подтверждения?). Также, к таким пунктам можно отнести, но не ограничиваясь ими, следующие: 1.1.4, 1.2.4, 1.2.6, 1.5.1-1.5.4, 1.5.6-1.5.8, 1.6.1-1.6.3, 1.6.5, 1.6.7-1.6.14.3, 1.6.14.5-1.6.17.8, 1.6.18, 1.6.19-1.6.21, 1.6.23, 1.6.24, 1.6.27-1.6.36, 1.6.46-1.6.52, 1.7-1.10, 1.12, 1.13.1 – 1.13.8, 1.13.10 – 1.13.19, 1.14.1 - 1.14.7, 1.15, 1.16.3.7, 1.16.3.9, 1.16.4.5.1 и 1.16.4.8, 1.17-1.19, 1.23, 2.1.1.1, 2.1.1.3-2.1.4.16, 2.1.4.17, 2.1.6.1-2.1.6.3, 2.1.6.5, 2.1.6.6, 2.1.7 – 2.2.11, 2.2.13-2.2.16, 2.2.18-2.2.20, 2.3.3, 2.4.1-2.4.3.1.6, 2.4.3.3.1 – 2.4.3.3.3, 2.5, 3.1.1, 3.1.4-3.1.16, 3.2, 3.4. На основании изложенного предлагаем полностью пересмотреть Приложение № 6 либо оставив в нем только те требования, для которых уже есть стандарты, содержащие методы (методики) испытаний либо оставить требования, в	ТР ТС 018/2011 действует с 2015 г., им все пользуются, и подобных замечаний об отсутствии методов испытаний для требований, установленных в стандартах, никогда ранее не возникало.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			обязательном порядке, обновив Перечень стандартов № 2, дополнив его стандартами, содержащими методы (методики) испытаний по всем требованиям Приложения № 6.	
489.	Приложение № 6, (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	Минпром РБ (письмо от 14.05.2020 № 13-15/631)	Приложение № 6 считаем целесообразным дополнить разделом «Требования к транспортным средствам, использующим сжиженный природный газ в качестве моторного топлива».	Принято к сведению. Указанные требования, по смыслу, должны быть включены в приложение № 3. Необходимо дать предложения по содержанию требований.
490.	Приложение № 6, (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	Минпром РБ (письмо от 17.01.2020 № 13-15/286) Минпром РБ (письмо от 14.05.2020 № 13-15/631) ОАО «МАЗ (письмо от 13.05.2020 № 176-54/134)	В пункте 86 проекта изменений к техническому регламенту исключить перечисления 3), 5), 6), 8), 17), 19) и установленные в них требования, связанные с оборудованием специальных транспортных средств дополнительными датчиками, приборами, устройствами и т.д., отслеживающими работу специального оборудования посредством подключения к аппаратуре спутниковой навигации или установить переходной период с 1 января 2025 г. Считаем достаточным оборудовать специальные транспортные средства аппаратурой спутниковой навигации, как того требует пункт 13 ТР ТС 018/2011, а дополнительные требования не обоснованы, приведут к удорожанию специальных транспортных средств и не повлияют на безопасность их эксплуатации.	Принято частично. Установлен переходный период с 1 января 2025 г.
491.	Приложение № 6, пункт 1.2. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	**Предложение:** «1.2. Требования к автобетоносмесителям 1.2.1. Конструкция автобетоносмесителей должна соответствовать требованиям пункта 2.1.1 настоящего приложения. 1.2.2. Шумовые характеристики в рабочей зоне оператора автобетоносмесителя должны соответствовать пункту 3.3 настоящего приложения	Отклонено. Невозможно сейчас включить указанные требования, поскольку они не были первоначально включены в проект изменений к ТР ТС 018/2011.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			в случае применения автономного двигателя. 1.2.3. Цвета сигнальные и знаки безопасности должны соответствовать пункту 2.3 настоящего приложения. 1.2.4. Движущиеся части должны иметь ограждения. 1.2.5. Конструкция рычагов управления и усилия, прилагаемые к ним, должны соответствовать пункту 2.1.3 настоящего приложения. 1.2.6. Выпускная система двигателя должна обеспечивать гашение искр до выхода отработавших газов в атмосферу, струя отработавших газов не должна быть направлена на оператора в случае применения автономного двигателя. 1.2.7. Конструкция автобетоносмесителей с автономным двигателем должна соответствовать требованиям пункта 2.1.2 настоящего приложения».	
492.	Приложение № 6, пункт 1.6. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «УАЗ» (письмо от 29.04.2020 № 70/12)	Предусмотреть переходный период для новых требований пункта 1.6 (требования к автомобилям скорой медицинской помощи). Орган по сертификации может не признать действующий сертификат, на практике такое уже случалось.	Отклонено. Переходный период предусмотрен в проекте Решения Коллегии Евразийской экономической комиссии о вступлении в силу проекта изменений к ТР ТС 018/2011 посредством использования действующих сертификатов соответствия до окончания их срока действия.
493.	Приложение № 6, пункт 1.6. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	ФГБОУ ВО ПСПбГМУ им. И.П. Павлова Минздрава России (письмо от 07.02.2020 № 0404-86)	Пункт 1.6.1: По сравнению с определениями, которые даны АСМП класса В и класса С, в определении АСМП класса А не указана его функция по оказанию скорой медицинской помощи. Исходя из функций АСМП класса А, фактически его предназначение сводится только к транспортировке пациента в сопровождении медицинских работников без оказания скорой медицинской помощи силами выездной бригады	Принято к сведению. Пока не представлен проект отдельных требований к медицинским автомобилям, используемым для транспортировки пациентов, не нуждающихся в оказании скорой медицинской помощи, нецелесообразно исключать из раздела 1.6 требования к АСМП класса А.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			скорой медицинской помощи. Таким образом, функциональные возможности, закладываемые в АСМП класса А, не отражают его определение и предназначение как автомобиля скорой медицинской помощи. Учитывая данные обстоятельства, считаю целесообразным исключить АСМП класса А из раздела 1.6. с отсрочкой вступления в силу данного положения для поэтапной замены АСМП класса А. Одновременно прошу рассмотреть вопрос о подготовке и включении в ТР ТС 018/2011) раздела, регламентирующего требования к медицинским автомобилям, используемым для транспортировки пациентов, не нуждающихся в оказании скорой медицинской помощи, при разработке которого за основу можно взять требования, предъявляемые к АСМП класса А.	
494.	Приложение № 6, пункт 1.6. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	ФГБОУ ВО ПСПбГМУ им. И.П. Павлова Минздрава России (письмо от 07.02.2020 № 0404-86)	Пункт 1.6.1, абзацы пятый и шестой изложить в редакции: «- класс В: автомобиль, предназначенный для оказания скорой медицинской помощи **вне медицинской организации** силами выездной бригады скорой медицинской помощи **и выполнения медицинской эвакуации**; - класс С (реанимобиль): автомобиль, предназначенный для оказания скорой, в том числе скорой специализированной, медицинской помощи **вне медицинской организации силами специализированной выездной бригады скорой медицинской помощи анестезиологии-реанимации, в том числе педиатрической, или выездной экстренной консультативной бригады скорой медицинской помощи и выполнения медицинской эвакуации**.».	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
495.	Приложение № 6, пункт 1.6. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «УАЗ» (письмо от 29.04.2020 № 70/12) ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020) АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Пункт 1.6.2 изложить в редакции: «Требования Правил ООН № **36, 52**, 107 к автомобилям скорой медицинской помощи не применяются, за исключением требований …». Добавить ссылку на Правила ООН № 52. Присутствует в действующей редакции. Необходимо внести однозначность.	Принято.
496.	Приложение № 6, пункт 1.6. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	ОАО «Новогрудский завод газовой аппаратуры» (письмо от 14.04.2020 № 2114/2116)	Пункт 1.6.12 изложить в редакции: «… - класса А – один огнетушитель с массой огнетушащего вещества не менее 1 кг в отделении водителя и один огнетушитель с массой огнетушащего вещества не менее 4 кг в медицинском салоне; - класса В и С – два огнетушителя огнетушитель с массой огнетушащего вещества не менее 4 кг каждый.». Обоснование: исходя из структуры обозначения огнетушителя порошкового ОП-8(з) - цифра 8 означает номинальную массу заряженного огнетушащего вещества (ОТВ-порошка), выраженную в килограммах, но не объем. Данные структуры условного обозначения огнетушителей порошковых закачных переносных и передвижных изложены в СТБ 11.13.04 (Разработчик НИИПБ - Республика Беларусь), в ГОСТ Р 51017, ГОСТР 51057 (Разработчик ВНИИПО - Россия).	Принято.
497.	Приложение № 6, пункт 1.6. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Пункт 1.6.12: Действующее требование ТР ТС 018/2011 «Салон должен быть обеспечен не менее чем 1 огнетушителем емкостью не менее 2 л» указать как минимальное обязательное. Для большего количества и объёма огнетушителей указать	Отклонено. Необходимо обеспечить выполнение новых требований ТР ТС 018/2011.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			соответствующие требования по габаритам транспортного средства и его пассажировместимости. Обоснование: Новое требование должно быть согласовано с габаритами и пассажировместимостью ТС.	
498.	Приложение № 6, пункт 1.6. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	ФГБОУ ВО ПСПбГМУ им. И.П. Павлова Минздрава России (письмо от 07.02.2020 № 0404-86)	Пункт 1.6.15.1. изложить в редакции: «Минимальное число мест для сидения **в кабине водителя, помимо водителя – 1**».	Принято.
499.	Приложение № 6, пункт 1.6. (Пункт 90, проекта изменений к техническому регламенту)	Минпром РБ (письмо от 17.01.2020 № 13-15/286) Минпром РБ (письмо от 14.05.2020 № 13-15/631) СП ЗАО «Юнисон» (письмо от 14.01.2020 № 01-06/49)	Пункт 1.6.15.1: Минимальное число мест для сидения, помимо водителя: для автомобилей со сдвижной дверью в перегородке - 1; для автомобилей со сдвижным окном в перегородке - 2. В автомобилях со сдвижной дверью второе сидение перекроет проход между кабиной и медицинским салоном.	Принято. С учетом других поступивших предложений. В редакции: «1.6.15.1. Минимальное число мест для сидения в кабине водителя, помимо водителя – 1.».
500.	Приложение № 6, пункт 1.6. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	ФГБОУ ВО ПСПбГМУ им. И.П. Павлова Минздрава России (письмо от 07.02.2020 № 0404-86)	Пункт 1.6.15.5. изложить в редакции: «Кабина водителя должна быть оснащена поисковой фарой **или** переносным аккумуляторным фонарем».	Принято.
501.	Приложение № 6, пункт 1.6. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	ФГБОУ ВО ПСПбГМУ им. И.П. Павлова Минздрава России (письмо от 07.02.2020 № 0404-86)	Пункт 1.6.16.15. изложить в редакции: «Угол наклона носилок при погрузке должен быть минимально возможным и не должен превышать 16 градусов. В случае превышения значения показателя указанного угла должны применяться дополнительные подъемные приспособления для погрузки-выгрузки тележки-каталки».	Принято. В следующей редакции: «Угол наклона носилок при погрузке должен быть минимально возможным. В случае превышения величины указанного угла 16 градусов должны применяться дополнительные подъемные приспособления для погрузки-выгрузки

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
				тележки-каталки».
502.	Приложение № 6, пункт 1.6. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	ФГБОУ ВО ПСПбГМУ им. И.П. Павлова Минздрава России (письмо от 07.02.2020 № 0404-86)	Абзац первый пункта 1.6.16.16 изложить в редакции: «Расстояние между серединой ручек носилок и уровнем дороги при погрузке или выгрузке пациента, лежащего на носилках - не более 825 мм (расстояние от уровня дороги до самой низкой точки открытой задней двери автомобиля с технически допустимой максимальной массой. Высота погрузки носилок измеряется в снаряженном состоянии). В случае превышения указанного расстояния должны применяться дополнительные подъемные приспособления для погрузки-выгрузки тележки-каталки.».	Принято. В следующей редакции: «Должны применяться дополнительные подъемные приспособления для погрузки-выгрузки тележки-каталки в случае превышения величины 825 мм расстояния между серединой ручек носилок и уровнем дороги при погрузке или выгрузке лежащего на носилках пациента (расстояние от уровня дороги до самой низкой точки открытой задней двери автомобиля с технически допустимой максимальной массой. Высота погрузки носилок измеряется в снаряженном состоянии)».
503.	Приложение № 6, пункт 1.6. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	ФГБОУ ВО ПСПбГМУ им. И.П. Павлова Минздрава России (письмо от 07.02.2020 № 0404-86)	Абзац первый пункта 1.6.16.27 изложить в редакции: «Рекомендованное минимальное число мест **в салоне автомобиля** для сидения пациентов и их сопровождающих должно соответствовать таблице 1.6.3.».	Принято.
504.	Приложение № 6, пункт 1.6. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	ФГБОУ ВО ПСПбГМУ им. И.П. Павлова Минздрава России (письмо от 07.02.2020 № 0404-86)	Абзац первый пункта 1.6.16.31 изложить в редакции: «**В автомобиле скорой медицинской помощи класса С** рабочее кресло в головном конце носилок (медицинской тележки) должно иметь возможность вращения с фиксацией его при движении автомобиля в положениях по направлению движения и против движения. **В автомобиле скорой медицинской помощи класса В рабочее кресло в головном конце носилок (медицинской тележки) может иметь возможность вращения с фиксацией его при движении автомобиля в положениях по направлению движения и против движения.**	Принято. В следующей редакции: «В автомобиле скорой медицинской помощи класса С рабочее кресло в головном конце носилок (медицинской тележки) должно иметь возможность вращения с фиксацией его при движении автомобиля в положениях по направлению движения и против движения. Для автомобиля скорой медицинской помощи класса В требование к возможности вращения рабочего кресла и его фиксации - факультативное. Указанное рабочее кресло

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			Указанное рабочее кресло должно иметь откидывающиеся подлокотники и диагонально - поясные ремни безопасности.».	должно иметь откидывающиеся подлокотники и диагонально - поясные ремни безопасности.».
505.	Приложение № 6, пункт 1.6. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Пункт 1.6.16.33 – Редакционная правка: «**В автомобиле** скорой медицинской помощи…».	Принято.
506.	Приложение № 6, пункт 1.6. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	ФГБОУ ВО ПСПбГМУ им. И.П. Павлова Минздрава России (письмо от 07.02.2020 № 0404-86)	Пункт 1.6.17.2 дополнить абзацем: «Приемное устройство должно иметь ограничитель выкатывания тележки-каталки, позволяющий контролировать фиксацию опор в рабочее положение».	Принято. В следующей редакции: «Приемное устройство должно иметь ограничитель выкатывания тележки-каталки, позволяющий контролировать фиксацию опор **в рабочем положении**».
507.	Приложение № 6, пункт 1.6. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	ФГБОУ ВО ПСПбГМУ им. И.П. Павлова Минздрава России (письмо от 07.02.2020 № 0404-86)	Пункт 1.6.19.12 дополнить абзацем: «В случае выхода из строя двигателя автомобиля должно быть обеспечено электропитание освещения, автономного обогрева салона автомобиля, медицинской аппаратуры, систем связи и позиционирования в течение не менее 60 минут».	Принято.
508.	Приложение № 6, пункт 1.6. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	ФГБОУ ВО ПСПбГМУ им. И.П. Павлова Минздрава России (письмо от 07.02.2020 № 0404-86)	Дополнить пункт 1.6.19 подпунктом следующего содержания: «Автомобили скорой медицинской помощи классов В и С могут быть оборудованы преобразователем постоянного напряжения 12 В в переменное 220 В, 50 Гц для питания медицинского оборудования при движении. Минимальное число электрических розеток в медицинском салоне автомобилей скорой медицинской помощи классов В и С: постоянное напряжение 12 В - не менее двух	Принято. В следующей редакции: «Автомобили скорой медицинской помощи классов В и С могут быть оборудованы преобразователем постоянного тока напряжением 12 В в переменный ток напряжением 220 В, 50 Гц для питания медицинского оборудования при движении. Система электроснабжения медицинского салона при наличии преобразователя напряжения 12/220В должна обеспечивать

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			электрических розеток; переменное напряжение 220 В, 50 Гц - не менее двух электрических розеток. Система электроснабжения медицинского салона при наличии преобразователя напряжения 12/220В должна обеспечивать при движении автомобилей скорой медицинской помощи мощность для питания медицинского оборудования напряжением 220 В, 50 Гц как минимум от двух розеток, не менее: 250 Вт - для автомобиля скорой медицинской помощи класса В; 500 Вт - для автомобиля скорой медицинской помощи класса С.».	при движении автомобилей скорой медицинской помощи мощность для питания медицинского оборудования напряжением 220 В, 50 Гц, не менее: - 250 Вт - для автомобиля скорой медицинской помощи класса В; - 500 Вт - для автомобиля скорой медицинской помощи класса С. Минимальное число электрических розеток в медицинском салоне автомобилей скорой медицинской помощи классов В и С: постоянное напряжение 12 В - не менее двух электрических розеток; переменное напряжение 220 В, 50 Гц - не менее двух электрических розеток.».
509.	Приложение № 6, пункт 1.6. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	ФГБОУ ВО ПСПбГМУ им. И.П. Павлова Минздрава России (письмо от 07.02.2020 № 0404-86)	Пункт 1.6.20.3 изложить в редакции: «Теплоизоляция пола, потолка, боковых панелей, дверей медицинского салона автомобиля скорой медицинской помощи должна обеспечивать при всех закрытых дверях и окнах, **при отсутствии ветра,** выключенной системе отопления, кондиционирования и вентиляции снижение температуры в контрольных точках в течение 30 минут (согласно таблице 1.6.6) при начальной температуре в контрольных точках плюс (20 ± 2) °С и температуре наружного воздуха минус 25 °С.».	Принято.
510.	Приложение № 6, пункт 1.6. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	ФГБОУ ВО ПСПбГМУ им. И.П. Павлова Минздрава России (письмо от 07.02.2020 № 0404-86)	В пункте 1.6.22.1. в таблице 1.6.7 в графе «Источник света» в каждую из строк добавить слова «светодиодные лампы».	Принято.
511.	Приложение № 6,	ФГБОУ ВО ПСПбГМУ	Пункт 1.6.24.2. исключить, поскольку по своему	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	пункт 1.6. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	им. И.П. Павлова Минздрава России (письмо от 07.02.2020 № 0404-86)	смыслу его содержание дублирует предыдущий пункт 1.6.24.1., а также он содержит требования по оказанию первой помощи, что не соответствует законодательству Российской Федерации.	
512.	Приложение № 6, пункт 1.6. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	ФГБОУ ВО ПСПбГМУ им. И.П. Павлова Минздрава России (письмо от 07.02.2020 № 0404-86)	Пункт 1.6.24.15.1 после слов «вакуумная система» дополнить абзацем: «Источник снабжения газами должен иметь возможность применения системы адсорбционного концентрирования кислородно-воздушной смеси (концентратора кислородно-воздушной смеси с содержанием кислорода 90-93%)».	Принято.
513.	Приложение № 6, пункт 1.6. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	ФГБОУ ВО ПСПбГМУ им. И.П. Павлова Минздрава России (письмо от 07.02.2020 № 0404-86)	Пункт 1.6.24.15.6 изложить в редакции: «Медицинские салоны автомобилей скорой медицинской помощи классов В и С должны быть оборудованы системой подачи медицинских газов с индикацией значения высокого давления **в баллонах** и сигнализацией критических значений давления в системе. Пневморазъемы системы подачи медицинских газов должны обеспечивать соединение с газодыхательной аппаратурой.».	Принято.
514.	Приложение № 6, (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020) АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Исключить пункты: «1.7.2. Должна быть обеспечена возможность установки и подключения к аппаратуре спутниковой навигации (места для установки, крепление, энергопитание) датчиков включения / выключения исполнительных механизмов (опрокидывания / опускания кузова).». «1.9.3. Должна быть обеспечена возможность установки и подключения к аппаратуре спутниковой навигации (места для установки, крепление, энергопитание) датчиков включения / выключения исполнительных механизмов.»;	Принято частично. Установлен переходный период до 01.01.2025.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			«1.13.21. Должна быть обеспечена возможность установки и подключения к аппаратуре спутниковой навигации (места для установки, крепление, энергопитание) датчиков включения/выключения коробки отбора мощности и / или исполнительных механизмов.»; «1.15.20. Должна быть обеспечена возможность установки и подключения к аппаратуре спутниковой навигации (места для установки, крепление, энергопитание) датчиков открытия / закрытия дверей и аварийных люков.»; «1.23.7. Должна быть обеспечена возможность установки и подключения к аппаратуре спутниковой навигации (места для установки, крепление, энергопитание) датчиков контроля условий среды внутри фургона (температуры, влажности и других)»; «2.1.8. Должна быть обеспечена возможность установки и подключения к аппаратуре спутниковой навигации (места для установки, крепление, энергопитание) датчиков включения / выключения коробки отбора мощности и/или исполнительных механизмов.»; Как изготовитель ТС может это обеспечить, не зная модель АСН, которую установит эксплуатант? Аппаратура спутниковой навигации предназначена для приема сигналов от спутников и определения местонахождения транспортного средства. Нет оснований полагать, что какая-либо аппаратура спутниковой навигации на данный момент поддерживает прием сигналов от исполнительных механизмов опрокидывания/опускания кузова и способна фиксировать эти моменты.	

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			В чем причина введения данных требований? Возможно, определенные организации заинтересованы в установлении полного контроля за деятельностью водителей самосвалов с тем, чтобы они довозили груз до места назначения, а не сваливали его там, где это запрещено, но зачем вводить это в ТР ТС 018/2011? Не связано с безопасностью ТС. Отсутствуют требования, как это обеспечить. На момент проектирования и изготовления ТС при отсутствии серийного поставщика данного оборудования невозможно выполнить данные условия. В отсутствие определения конструкции и параметров подключения датчиков (требования к условиям установки, крепежные размеры, требования к параметрам энергопитания) выполнение требования невозможно, либо будет сведено к формальному выполнению.	
515.	Приложение № 6, (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Пункты 1.5.4, 1.7.2, 1.9.3, 1.13.21, 1.15.20, 1.23.7 и 2.1.8 (обеспечение возможности подключения к аппаратуре спутниковой навигации): Перенести включение данных пунктов до следующего изменения к ТР ТС 018/2011. В настоящий момент не имеется методики проведения испытаний, а также критериев оценки (визуально (наличие места для установки, крепление, энергопитание), декларирование изготовителем ТС, натурные испытания).	Принято частично. Установлен переходный период до 01.01.2025.
516.	Приложение № 6, (Пункт 90 проекта изменений к техническому	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Пункты 1.7.2, 1.9.3, 1.13.21, 1.15.20, 1.23.7 и 2.1.8 (обеспечение возможности подключения к аппаратуре спутниковой навигации): Предлагаемое требование ввести с оговоркой	Принято частично. Установлен переходный период до 01.01.2025..

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	регламенту)		«факультативно». Данное требование может выполняться по желанию заказчика. Необходимо указать требования к датчикам контроля условий среды внутри фургона. Необходимо установить конкретный срок введения требований. Датчики должны быть востребованы. Непонятно, кто и где оснащает ТС аппаратурой спутниковой навигации, а также какие датчики (например, контроля условий среды внутри фургона) могут/должны быть подключены к этой аппаратуре. Поэтому необходимо указать, в каком порядке оснащаются аппаратурой спутниковой навигации ТС категории N, с разделением зон ответственности между: - Изготовителем ТС - Изготовителем аппаратуры спутниковой навигации - Владельцем ТС (или эксплуатирующей организацией).	
517.	Приложение № 6, пункт 1.16. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Пункт 1.16.8 исключить (установка в верхней части автобуса дополнительных светосигнальных устройств). Обоснование: Требование пункта 2.2.6 ГОСТ 33552, касающееся установки в верхней передней части панели кузова дополнительных сигнальных устройств, не содержит требований по размещению этих дополнительных устройств. В соответствии с действующим законодательством требования по размещению, видимости и функциональной схеме подключения всех светотехнических устройств транспортного средства установлены Правилами ООН № 48.	Принято частично. Требование направлено на повышение безопасности, поэтому не может быть исключено. Для учета мнения организации, направившей предложение, будет уточнено расположение дополнительных сигнальных устройств: «…в верхней части передней и задней панелей кузова автобуса, **рядом с габаритными огнями или как можно ближе к внешнему краю,** должны быть установлены дополнительные сигнальные устройства …».

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			Правила ООН № 48 не содержат требований к размещению дополнительных (факультативных) сигнальных устройств, предписанных ГОСТ. Необходимо уточнение редакции требований данного пункта экспертами в области светотехники для их реализации в конструкции ТС, предназначенного для перевозки детей.	
518.	Приложение № 6, пункт 1.16. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Пункт 1.16.11.11 изложить в редакции: «1.16.11.11. Перегородка багажного отсека должна выдерживать статическую нагрузку, **равную 6,6-кратной** массы багажа и/или кресел-колясок. Конструкция багажного отсека должна исключать выпадение школьных ранцев и кресел-колясок при фронтальном столкновении и опрокидывании автобуса …». Обоснование: Статическая нагрузка на перегородку 200 N на 100 кг багажа, это слишком мало (предположительно, эта нагрузка взята из Правил ООН № 29-02, где грузоподъемность исчисляется тоннами).	Отклонено. Недостаточное обоснование.
519.	Приложение № 6, пункт 1.16. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	ОАО «Новогрудский завод газовой аппаратуры» (письмо от 14.04.2020 № 2114/2116)	Пункт 1.16.11.14 изложить в редакции: «В автобусах должны быть предусмотрены места для установки не менее двух огнетушителей класса ОП-8(з)-А, В, С, Е, при этом один из огнетушителей с массой огнетушащего вещества не менее 8 кг должен находиться вблизи сиденья водителя, второй огнетушитель с массой огнетушащего вещества не менее 8 кг − в салоне автобуса». Обоснование: исходя из структуры обозначения огнетушителя порошкового ОП-8(з) - цифра 8 означает номинальную массу заряженного огнетушащего вещества (ОТВ-порошка), выраженную в килограммах, но не объем. Данные	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			структуры условного обозначения огнетушителей порошковых закачных переносных и передвижных изложены в СТБ 11.13.04 (Разработчик НИИПБ - Республика Беларусь), в ГОСТ Р 51017, ГОСТР 51057 (Разработчик ВНИИПО - Россия).	
520.	Приложение № 6, пункт 1.16. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Пункт 1.16.12.1 изложить в редакции: «1.16.12.1. Автобусы **должны комплектоваться** сиденьями для детей, предназначенными для размещения детских удерживающих устройств, которые могут быть оборудованы системой крепления детских удерживающих устройств ISOFIX». Пункты 1.16.12.2 - 1.16.12.7 исключить. Обоснование: Средний показатель роста мальчика 16 лет 166,8-177,8 см, девочки – 158,0-166,8 см. Средний показатель веса мальчика 16 лет 54,0-69,6 кг, девочки – 51,8-61,3 кг. Приведенные показатели близки к антропометрическим показателям взрослого человека. В связи с вышеизложенным, предлагается исключить комплектацию автобусов так называемыми сиденьями для детей, и осуществлять комплектацию пассажирскими сиденьями для взрослых.	Отклонено. В обосновании приводятся антропометрические показатели детей 16 лет, но автобусы должны быть, в том числе, предназначены для перевозки детей и младшего возраста. Поэтому предложение рассматривается как недостаточно обоснованное.
521.	Приложение № 6, пункт 1.16. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Пункт 1.16.12.10, абзац первый изложить в редакции: «В автобусах с сиденьями для перевозки детей от 1,5 года должно быть не менее двух сидений для взрослых пассажиров сопровождающих детей и не менее одного сиденья для взрослых пассажиров для сопровождения детей от 6 лет». Обоснование: Данное требование должно зависеть от количества и возраста перевозимых детей.	Принято. В редакции: «В автобусах с сиденьями для перевозки детей от 1,5 года должно быть не менее двух сидений для взрослых пассажиров, сопровождающих детей. При отсутствии сидений для перевозки таких детей в автобусах должно быть не менее одного сиденья для взрослых пассажиров,

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
				сопровождающих детей.»
522.	Приложение № 6, пункт 1.16. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Пункт 1.16.12.12 изложить в редакции: «1.16.12.12. Сиденья для детей оборудуют удерживающими системами. Эти системы должны выполнять требования в соответствии со стандартами, включенными в Перечень стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе и правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения требований настоящего технического регламента и осуществления оценки (подтверждения) соответствия продукции». Обоснование: Выдержки из Правил ООН № 16. «8.2.2.4 Конструкция и установка всех ремней безопасности, предусмотренных для каждого сиденья, должны быть такими, чтобы ими можно было пристегнуться в любое время. 8.3.3 Надетый ремень должен либо регулироваться автоматически, либо иметь такую конструкцию, чтобы устройство ручной регулировки было легкодоступным для сидящего пользователя и удобным, и простым в использовании. Кроме того, пользователь должен быть в состоянии затянуть ремень одной рукой, подогнав его под свою комплекцию и положение, в котором находится сиденье транспортного средства.» Предлагаемый ремень безопасности типа «S» (специальный) или «ранцевый» в основном используется в спортивных автомобилях и является ремнем индивидуального пользователя, автогонщика. Один раз отрегулировал и забыл. В детском автобусе сиденье с ремнем безопасности	Принято частично. В редакции: «Сиденья для детей оборудуют удерживающими системами. Эти системы включают в себя ремни безопасности типа Ar4m в соответствии с Правилами ООН № 16-06, с регулировкой верхней точки крепления ремня по высоте или без такой регулировки, когда верхняя точка крепления ремня находится в положении, соответствующем расположению на сиденье взрослого пассажира. Такие сиденья оборудуются местами крепления детских удерживающих систем ISPFIX, и на них могут устанавливаться детские удерживающие системы, отвечающие требованиям Правил ООН № 44-04 или № 129-00».

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			типа «S» может использоваться как шестилетним ребенком, так и шестнадцатилетним, ростом от 115 до 178 см. В связи с этим требуется постоянная регулировка ремня безопасности, который, имеет четыре точки регулировки. Отрегулировать предлагаемые отечественными производителями детских автобусов ремни безопасности, для сидений для детей, легко, удобно и одной рукой практически невозможно. Во время испытаний данного ремня два инженера-испытателя потратили для его регулировки несколько минут. Ребенок с таким ремнем не справится. Предлагается: на детские сиденья устанавливать ремни безопасности типа «Ar4m» с регулировкой верхней точки по высоте.	
523.	Приложение № 6, пункт 1.16. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Пункт 1.16.12.13.3 – уточнить редакцию: «…Это усилие прилагается **к центру масс сидения** под углом 10°±5° в горизонтальной плоскости ...».	Принято.
524.	Приложение № 6, пункт 1.16. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Исключить пункт 1.16.14. «Топливный бак автобусов должен быть установлен внутри рамы шасси или иметь аналогичную защиту (для безрамных автобусов) при фронтальном, боковом столкновениях и наезде сзади согласно Правилам ООН № 34-02». Обоснование: Неравные условия для рамных и безрамных ТС, необходимо дать возможность подтверждать соответствие выполнением Правил ООН № 34.	Принято.
525.	Приложение № 6, пункт 1.16.	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Пункт 1.16.15 изложить в редакции: «Прочность верхней части автобусов должна	Отклонено. Согласно Правилам ООН № 66, их область

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	(Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)		соответствовать требованиям Правил ООН № 66-02 в соответствии с их областью применения». Необходимо внести однозначность.	применения может быть расширена. В данном случае область применения Правил ООН № 66 распространяется на все автобусы, подпадающие под действие пункта 1.16 приложения № 6 к ТР ТС 018/2011.
526.	Приложение № 6, пункт 1.16. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Пункт 1.16.15 (первый абзац) изложить в редакции: «…**Не** допускается оценку прочности силовой конструкции кузова проводить методами математического моделирования …». Обоснование: Статистика при сравнениях испытаний методами математического моделирования и натурных, отличается в худшую сторону для математического моделирования.	Принято. В редакции: «Прочность верхней части автобусов должна соответствовать требованиям Правил ООН № 66-02. Доказательственным материалом могут являться результаты испытаний базового транспортного средства. При этом, не допускается оценку прочности силовой конструкции кузова проводить методами математического моделирования.»
527.	Приложение № 6, пункт 1.18. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	mikhail.adr@gmail.com (письмо от 19.05.2020)	Заголовок пункта 1.18 изложить в редакции: «Требования к транспортным средствам для перевозки нефтепродуктов отнесенных к классу 3 Легковоспламеняющиеся жидкости согласно Европейскому соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) заключенному в Женеве 30 сентября 1957 г.». Эта поправка позволит избежать двоякого трактования что такое нефтепродукт. На сегодняшний момент сюда попадают все производные нефтепродукта – битум, мазут, керосин, бензин и даже газ. Для всех этих нефтепродуктов в ДОПОГ применяются абсолютно разные требования. Согласно ГОСТ 26098-84 «Нефтепродукты. Термины и определения.» под нефтепродуктом подразумевается готовый продукт, полученный при переработке нефти, газоконденсатного, углеводородного и	Принято частично. В редакции: «Требования к транспортным средствам - цистернам для перевозки легковоспламеняющихся жидкостей*» С добавлением сноски: «Опасные грузы класса 3 в соответствии с Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) заключенному в Женеве 30 сентября 1957 г.».

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			химического сырья.	
528.	Приложение № 6, пункт 1.18. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	sumaks@mail.ru (письмо от 25.03.2020)	Предлагается пункт 1.18.7 приложения № 6 к ТР ТС 018/2011 дополнить следующей формулировкой: «и сборного контейнера (в случае перевозки жидкостей со знаками опасности 3, 4.1, 4.3, 8 или 9 согласно Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОЛОГ)..» В соответствии с классификацией опасности перевозимых грузов в ДОПОГ и его приложениях отсутствуют «знаки опасности 3, 4.1, 4.3, 8 или 9». В связи с этим предлагаю следующую формулировку «в случае перевозки жидкостей со знаками **классов** опасности 3, 4.1, 4.3, 8 или 9 согласно Европейскому …».	Принято. В измененной редакции с учетом других поступивших предложений. См. позицию 528 сводки отзывов.
529.	Приложение № 6, пункт 1.18. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	mikhail.adr@gmail.com (письмо от 19.05.2020)	Пункт 1.18.7 изложить в редакции: «1.18.7. На автоцистерне, прицепе (полуприцепе) - цистерне должны быть предусмотрены места для размещения табличек оранжевого цвета согласно разделу 5.3 приложения А к согласно Европейскому соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), знака "Ограничение скорости" и знака аварийной остановки.». В действующей редакции ТР ТС 018/2011 и в предлагаемых поправках размещенных на портале ЕАЭС в данном пункте по-прежнему остаются мигающий фонарь красного цвета (хотя он уже был исключен из ПДД РФ в 2001 году!!!), песок и кошма. Непонятны требования и к песку, и к кошме. Чему они должны соответствовать? Непонятно. Дополнительное оборудование транспортного средства перевозящего опасные грузы уже определено в подразделе 8.1.5.2 приложения В к ДОПОГ и в предлагаемых поправках в пункте 20.8	Принято. В следующей редакции: «1.18.7. На автоцистерне, прицепе (полуприцепе) - цистерне должны быть предусмотрены места для размещения знаков «Опасный груз» - табличек оранжевого цвета согласно разделу 5.3 приложения А к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), заключенному в Женеве 30 сентября 1957 г., знака "Ограничение скорости", знака аварийной остановки и предметов снаряжения для общей и индивидуальной защиты в соответствии с разделом 8.1.5 приложения В к указанному соглашению».

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			приложения 8 ТР ТС 018/2011 дается ссылка на этот подраздел ДОПОГ, что, считаю, это будет правильно. Также непонятно, что подразумевается в предлагаемой новой редакции знак «Опасный груз»? Что это такое?	
530.	Приложение № 6, пункт 1.18. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	mikhail.adr@gmail.com (письмо от 19.05.2020)	Пункт 1.18.11 изложить в редакции: «1.18.11. Электрооборудование, устанавливаемое в отсеке технологического оборудования и органов управления этим оборудованием, должно соответствовать требованиям раздела 9.7.8 приложения В к ДОПОГ.» Данное изменение позволит однозначно трактовать требования к электрооборудованию, расположенному в технологических отсеках автоцистерн, а также позволит гармонизировать ТР ТС 018/2011 и требования ДОПОГ.	Принято. В следующей редакции: «1.18.11. Электрооборудование, устанавливаемое в отсеке технологического оборудования и органов управления этим оборудованием, должно соответствовать требованиям раздела 9.7.8 приложения В к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), заключенному в Женеве 30 сентября 1957 г..».
531.	Приложение № 6, (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	пункты.1.19.3 (правильно 1.19.13), 1.23 (правильно 1.23.7), 2.5 (правильно 2.5.2) - как в текущей редакции оставить про аккредитованную ИЛ, но убрать возможность декларирования. дополнить пункты 1.6, 1.16, 1.18, 1.20 требованием проведения испытаний в аккредитованной ИЛ, по аналогии с вышеуказанными пунктами Перечисленные пункты Приложения 6 считаем критичными для проверки именно в аккредитованной испытательной лаборатории.	Принято частично. По пунктам 1.19.13 и 1.23.7 в действующей редакции – принято предложение АЕБ. По пункту 2.5.2 принято предложение АЕБ. Согласно приложению № 12 к ТР ТС 018/2011 (пункт 1.1.2.3), в качестве доказательственных материалов в целях подтверждения соответствия типа транспортного средства (шасси) требованиям приложений №№ 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту, в орган по сертификации представляются: … в случае специальных и специализированных транспортных средств - выданные аккредитованной испытательной лабораторией протоколы идентификации транспортного средства и

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
				сертификационных испытаний в отношении применяемых требований приложения № 6 к настоящему техническому регламенту, а также иные доказательственные материалы, предусмотренные указанным приложением. То есть, по всем требованиям приложения № 6 необходимо проведение испытаний в аккредитованной испытательной лаборатории.
532.	Приложение № 6, пункт 1.19. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Исключить пункт 1.19.10: «1.19.10. Материалы (полимерные, синтетические, стали, сплавы и другие), предназначенные для использования в контакте с пищевыми продуктами и средами, не должны отдавать в контактирующие с ними растворы и воздушную среду вещества в количествах, вредных для здоровья человека, превышающих допустимые количества миграции либо предельно допустимые концентрации в водной и воздушной среде, а также создавать соединения, способные вызвать канцерогенный, мутагенный и другие отдаленные эффекты. Данные материалы подлежат соответствующей гигиенической оценке при проведении санитарно-химических исследований». Обоснование: Насколько нам известно, санитарно-гигиеническую оценку материалов невозможно произвести приблизительно с 2013 г. Вследствие этого, аналогичный по содержанию пункт 1.23.4 приложения № 6 к ТР ТС 018/2011 был исключен Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 16 февраля 2018 г. № 29. Необходимо проявить последовательность и отменить также	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			пункт 1.19.10 приложения № 6.	
533.	Приложение № 6, пункт 1.19. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Пункт 1.19.13: Формулировка в текущей версии ТР ТС 018/2011: «1.19.13. В подтверждение изотермических свойств проводятся испытания типового образца; изготовитель транспортного средства выпускает декларацию о соответствии, удостоверяющую, что выпускаемые изотермические транспортные средства соответствуют испытанному образцу. На основании указанных документов компетентным органом государства - участника Соглашения СПС выдается Свидетельство о соответствии установленным нормам Соглашения СПС.». 1) В сложившейся ситуации практически отсутствует возможность выполнения испытаний в отношении требований пункта 1.19 приложения 6 в аккредитованной испытательной лаборатории ввиду отсутствия в достаточном количестве в разумной доступности таковых лабораторий. Отсутствует утвержденная методика испытаний в отношении отдельных пунктов требований. 2) Аналогичные требования периодически подтверждаются в отношении каждого транспортного средства в рамках требований СПС. 3) В текущей редакции пункта отсутствует четкое описание схемы декларирования и последующее применение зарегистрированной декларации о соответствии. 4) Орган по сертификации при проведении экспертизы поданных документов осуществляет контроль за полнотой и достаточностью доказательственных материалов, в том числе за полнотой и правильностью оформления указанной	Принято частично. С учетом исключения органа по сертификации из процедуры оформления сообщения об официальном утверждении типа.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			декларации. **Предложение:** «1.19.13. В подтверждение свойств, указанных в пунктах 1.19.11., 1.19.12. изготовитель транспортного средства или его уполномоченный представитель принимает декларацию о соответствии по схеме 1д или 7д, удостоверяющую, что выпускаемые изотермические транспортные средства соответствуют испытанному образцу, и регистрирует ее в аккредитованном органе по сертификации. Зарегистрированную декларацию заявитель предоставляет в орган по сертификации для оформления сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) требованиям пункта 1.19 приложения 6. Сведения о декларации указывают в графе «ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ» сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси)».	
534.	Приложение № 6, пункт 1.20. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	mikhail.adr@gmail.com (письмо от 19.05.2020)	Пункт 1.20.2 изложить в редакции: «1.20.2. Все органы управления автоцистерн должны быть доступны для ручного управления и удобны для работы в процессе эксплуатации. Все вентили **(краны)** должны легко открываться и закрываться (усилием одной руки) за маховик **(рычаг)**, обеспечивая полную герметичность. При этом момент, прилагаемый к ним, не должен превышать 4,9 Н-м.» Данные поправки нужны для возможного применения в качестве запорной арматуры не только вентилей, но и шаровых кранов, управляемых рычагом.	Принято.
535.	Приложение № 6,	ФКУ НПО «СТиС» МВД	Пункт 1.21.5 дополнить: «Требования Правил ООН	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	пункт 1.21. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	России (письмо от 08.05.2020 № 28/14-6054)	№№ 14, 16 к отсеку для задержанных **и камерам для спецконтингента** не применяются…». Пункт 1.21.6 изложить в редакции: «Отсек для задержанных в транспортных средствах класса А должен иметь дверь в задней части транспортного средства, **может иметь** дверь в перегородке между отсеком для задержанных и рабочим салоном (далее – передняя перегородка) …». В пункте 1.21.6 исключить текст: «Если отсек для задержанных имеет дверь только в передней перегородке, а также». Пункт 1.21.7.1 дополнить: «Если для размещения собаки используется клетка в виде пластикового переносного контейнера, допускаются её внутренние размеры, не менее: длина – 770 мм, ширина – 500 мм, высота – 630 мм. Размеры измеряются по продольной, поперечной и вертикальной осям отсека (клетки).».	
536.	Приложение № 6, пункт 1.21. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «УАЗ» (письмо от 29.04.2020 № 70/12)	Предусмотреть переходный период для новых требований пункта 1.21 (требования к транспортным средствам органов охраны правопорядка и исполнения наказаний, предназначенным для перевозки задержанных и осужденных лиц). Орган по сертификации может не признать действующий сертификат, на практике такое уже случалось.	Отклонено. Переходный период предусмотрен в проекте Решения Коллегии Евразийской экономической комиссии о вступлении в силу проекта изменений к ТР ТС 018/2011 посредством использования действующих сертификатов соответствия до окончания их срока действия.
537.	Приложение № 6, пункт 1.21. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «УАЗ» (письмо от 29.04.2020 № 70/12) АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Пункт 1.21.5: «Требования Правил ООН №№ 14, 16, **17** к отсеку для задержанных не применяются. Требования Правил ООН №№ 36, 52 и 107 к транспортным средствам органов охраны правопорядка и исполнения наказаний». Добавить в исключения Правила ООН № 17.	Отклонено. Понятно, что в отсеке для задержанных не должно быть ремней безопасности. Но требования к прочности сидений (Правила ООН № 17) должны выполняться.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			Установленные сиденья в отсеках для задержанных таковыми не являются, так как имеют антивандальное исполнение.	
538.	Приложение № 6, пункт 1.23. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Пункт 1.23.7: Формулировка в текущей версии ТР ТС 018/2011: «1.23.7. В подтверждение изотермических свойств проводятся испытания типового образца в аккредитованной испытательной лаборатории; изготовитель транспортного средства на основании вышеуказанных испытаний принимает декларацию о соответствии, удостоверяющую, что выпускаемые изотермические транспортные средства соответствуют испытанному образцу, и регистрирует ее в аккредитованном органе по сертификации.» 1) В сложившейся ситуации практически отсутствует возможность выполнения испытаний в отношении требований пункта 1.23 приложения № 6 в аккредитованной испытательной лаборатории ввиду отсутствия в достаточном количестве в разумной доступности таковых лабораторий. Отсутствует утвержденная методика испытаний в отношении отдельных пунктов требований. 2) Аналогичные требования периодически подтверждаются в отношении каждого транспортного средства в рамках требований СПС. 3) В текущей редакции пункта отсутствует четкое описание схемы декларирования и последующее применение зарегистрированной декларации о соответствии. 4) Орган по сертификации при проведении экспертизы поданных документов осуществляет контроль за полнотой и достаточностью доказательственных материалов, в том числе за	Принято частично. С учетом исключения органа по сертификации из процедуры оформления сообщения об официальном утверждении типа.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			полнотой и правильностью оформления указанной декларации. **Предложение:** Пункт 1.23.7 изложить в редакции: «1.23.7. В подтверждение изотермических свойств, указанных в пунктах 1.23.5., 1.23.6. изготовитель транспортного средства или его уполномоченный представитель принимает декларацию о соответствии по схеме 1д или 7д, удостоверяющую, что выпускаемые изотермические транспортные средства соответствуют испытанному образцу, и регистрирует ее в аккредитованном органе по сертификации. Зарегистрированную декларацию заявитель предоставляет в орган по сертификации для оформления сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) требованиям пункта 1.23 приложения 6. Сведения о декларации указывают в графе «ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ» сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси).».	
539.	Приложение № 6, пункт 2.1 (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Для исключения двойных трактовок пункта 2.1 приложения №6 необходимо уточнить, что является «кабиной оператора». На сегодняшний день двойная трактовка данного пункта заставляет испытательные лаборатории выдвигать избыточные требования для заявителей. Предложение: Ввести в раздел 2.1. пункт 2.1.0 «2.1.0 Требования к кабине, установленные в данном разделе, применяются исключительно к отдельной кабине, в которой расположено рабочее место оператора, и из которой не осуществляется	Принято. В виде примечания после заголовка пункта 2.1.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			управление транспортным средством.»	
540.	Приложение № 6, пункт 2.1.3.7 (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Возможны случаи, когда использование материалов с указанной теплопроводностью конструктивно невозможно, и, в связи с этим необходимо делать какие-то исключения. Предложение: Пункт 2.1.3.7. дополнить вторым абзацем: «В случае несоответствия данному требованию, рядом с органами управления и в инструкции по эксплуатации транспортного средства размещается информация об обязательном использовании оператором средств индивидуальной защиты для исключения опасности получения ожогов.»	Принято.
541.	Приложение № 6, пункт 2.4. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Исключить пункт 2.4.3.3.6. Обоснование: Ввиду непроработанности данного требования на предмет согласования с другими требованиями по безопасности, и как не имеющее практического смысла дублирование.	Принято.
542.	Приложение № 6, пункт 2.5. (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	mikhail.adr@gmail.com (письмо от 19.05.2020)	Пункт 2.5.1 в конце предлагаю дополнить следующем текстом: «Транспортные средства, кроме транспортных средств EX/II, EX/III, FL и AT (тип транспортных средств приведен согласно подразделу 9.1.1.2 приложения B к ДОПОГ) должны соответствовать требованиям пункта 9.2.3.1.1 и раздела 9.2.5 приложения B к ДОПОГ.» Данный текст позволит гармонизировать требование ТР ТС 018/2011 с главой 9.2 ДОПОГ. Дело в том, что, согласно ДОПОГ, существует 8 типов транспортных средств предназначенных для перевозки опасных грузов: EX/II, EX/III, FL, AT, MEMU (требования к ним предъявляются как к ТС EX/III), транспортные	Принято частично. Вводится новый пункт 2.5.2: «2.5.2. Транспортные средства с технически допустимой максимальной массой более 3500 кг должны быть оборудованы устройством ограничения скорости, соответствующим Правилам ООН № 89-00». Пункт 2.5.2 в действующей редакции получает номер 2.5.3 и приводится в следующей редакции: «2.5.3. Транспортные средства должны соответствовать требованиям частей 8 и 9 приложения B к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			средства предназначенные для перевозки опасных грузов в упаковках (кроме транспортных средств EX/II, EX/III), транспортные средства предназначенные для перевозки опасных твердых веществ навалом/насыпью, транспортные средства предназначенные для перевозки веществ при регулируемой температуре. Требования к конструкции транспортных средств первых 5 позиций определены Правилами ООН № 105, а вот к транспортным средствам последних 3 позиций списка требования ТР ТС определены только частично пунктом 2.5.1 приложения 6 ТР ТС 018/2011. Данная поправка позволить избежать двоякого трактования ТР ТС 018/2011 и гармонизирует его с ДОПОГ.	опасных грузов (ДОПОГ), совершенному в Женеве 30 сентября 1957 г. В подтверждение выполнения требований к конструкции и оборудованию транспортного средства проводятся испытания типового образца в аккредитованной испытательной лаборатории; изготовитель транспортного средства на основании вышеуказанных испытаний принимает декларацию о соответствии, удостоверяющую, что выпускаемые транспортные средства соответствуют испытанному образцу».
543.	Приложение № 6, пункт 2.5. (Пункт 90, подпункт 21 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Пункт 2.5: Формулировка в текущей версии ТР ТС 018/2011: «2.5.2. В подтверждение требований к конструкции и оборудованию транспортного средства, предусмотренных Главой 9.3 - 9.8 Части 9 Приложения В к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), совершенному в Женеве 30 сентября 1957 г., проводятся испытания типового образца в аккредитованной испытательной лаборатории; изготовитель транспортного средства на основании вышеуказанных испытаний принимает декларацию о соответствии, удостоверяющую, что выпускаемые транспортные средства соответствуют испытанному образцу, и регистрирует ее в аккредитованном органе по сертификации». Пункт 1.18.19 приложения № 6 содержит ссылку на пункт 2.5 приложения № 6.	Принято частично. С учетом других поступивших предложений. Принято предлагаемое изменение пунктов 2.5.1 и 2.5.2. Принята ссылка на ДОПОГ в перечень стандартов, добровольное применение которых обеспечивает выполнение требований ТР ТС 018/2011. По аналогии, в указанный перечень вводятся ссылки на Соглашение СПС.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			Пункт 2.5 содержит не только требования, но и описание процедуры подтверждения соответствия. В п. 2.5 приложения № 6 даны ссылки на главы 9.3 – 9.8 ДОПОГ. ДОПОГ – сложный и многоуровневый документ, содержащий перекрестные ссылки внутри документа (требования в одной главе отсылают к требованиям, приведенным в другой главе), а также содержащий не только прямые требования, но и ссылки на стандарты EN (в которых тоже есть ссылки на другие стандарты EN…) и требований ДОПОГ без применения стандартов EN, на которые ссылается ДОПОГ. Так, в текстах глав 9.3 – 9.8 ДОПОГ есть ссылки на другие главы ДОПОГ. Например, глава 9.7: «П.9.7.2.1 Встроенные или съемные металлические цистерны должны удовлетворять соответствующим требованиям главы 6.8». … «п. 9.7.2.4 Цистерны из армированных волокном пластмасс должны удовлетворять требованиям главы 6.9». «п. 9.7.2.5 Вакуумные цистерны для отходов должны удовлетворять требованиям главы 6.10» Главы 6.8, 6.9., 6.10 содержат как прямые требования, так и ссылки на стандарты EN. В текстах стандартов EN ссылаются на другие стандарты EN… Схемы декларирования приведенные в тексте ТР ТС содержат требования проведения испытаний в аккредитованных лабораториях. Сложившийся опыт трактовки требований ТР ТС	

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			говорит о том, что «аккредитованная» — значит аккредитованная в рамках ТР ТС. Поскольку ТР ТС содержит прямые ссылки на ДОПОГ, а в соответствии с ДОПОГ оценка соответствия (именно оценка соответствия, т.к. стандарты EN предусматривают возможность не только испытаний, но и экспертизы расчетов, сделанных производителем) проводится по требованиям ДОПОГ и стандартов EN, а ДОПОГ и стандарты EN не включены в область аккредитации ОС и ИЛ, сегодня, формально, транспортные средства с надстройками (именно с надстройками, например цистернами) сертифицировать невозможно. В соответствии с ДОПОГ, некоторые типы надстроек (в т.ч., цистерны для перевозки опасных грузов) должны быть утверждены компетентным органом страны-участницы ДОПОГ в установленном порядке. В России, по состоянию «на сегодня», не создан компетентный орган в рамках ДОПОГ, занимающийся утверждением типов. В странах ЕС, и в Беларуси такие органы есть. Поскольку ТР ТС 018/2011 в текущей редакции устанавливает необходимость «повторных испытаний» типовых образцов (например, цистерн) на основе одних и тех же требований: - первый раз – в уполномоченных в рамках ДОПОГ компетентных органах с целью утверждения типа по ДОПОГ; - второй раз – в рамках подтверждения соответствия по п. 2.5.2. ТР ТС 018/2011; Учитывая то, что ТР ТС 018/2011 в текущей	

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			редакции: - не предусматривает возможности признания результатов испытаний/экспертиз, проведенных компетентными органами в рамках ДОПОГ; - предусматривает возможность только испытаний (в т.ч. разрушающих); - не учитывает, что у производителя может быть заказ на одно изделие данного типа за пять лет, Предлагаемая текущей версией ТР ТС 018/2011 процедура оценки соответствия цистерн сделает эту оценку соответствия необоснованно дорогой и снизит номенклатуру выпускаемой продукции. Считаем целесообразным применения схемы 7д с исключениями, т.е. возможности использования для декларирования пакета документов, выданных компетентным органом в рамках ДОПОГ, подтверждающего утверждение типа в рамках ДОПОГ. Предложение: 1) наименование п. 2.5. изложить в следующей редакции: «2.5. Требования к транспортным средствам для перевозки опасных грузов. Процедура подтверждения соответствия требований к транспортным средствам для перевозки опасных грузов, включая, но не ограничиваясь их конструкцией и оборудованием». 2) Текст п. 2.5.1 изложить в следующей редакции: «2.5.1. Конструкция транспортных средств для перевозки опасных грузов должна соответствовать Правилам ООН № 105-04. Разрешается альтернативное применение требований Правил ООН № 105 более высокого уровня	

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			поправок.» 3) Текст п. 2.5.2 изложить в редакции, предложенной в переписке ниже с дополнением. «2.5.2. В подтверждение требований к конструкции и оборудованию транспортного средства, предусмотренных Главой 9.3 - 9.8 Части 9 Приложения В к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), совершенному в Женеве 30 сентября 1957 г., изготовитель транспортного средства или его уполномоченный представитель принимает декларацию о соответствии по схеме 3д или 6д, удостоверяющую, что выпускаемые транспортные средства соответствуют испытанному образцу. Допускается принимать декларацию о соответствии по схеме 7д, удостоверяющую, что выпускаемые транспортные средства соответствуют испытанному образцу, в случае если типовой образец имеет подтверждение соответствия требованиям ДОПОГ, оформленное по процедуре и в порядке, предусмотренном ДОПОГ. Сведения о декларации указывают в графе «ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ» сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси).» 4) Легализовать в установленном порядке и включить в «Перечень стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств" стандарты EN, ссылки на которые содержатся в главе 6.8 ДОПОГ.	

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			5) Легализовать в установленном порядке и включить в «Перечень стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения требований технического регламента Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств" и осуществления оценки соответствия объектов технического регулирования» стандарты EN, ссылки на которые содержатся в главе 6.8 ДОПОГ. 6) Включить ДОПОГ в «Перечень стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств".	
544.	Приложение № 6, пункт 2.5. (Пункт 90, подпункт 21 проекта изменений к техническому регламенту)	kirillov_kirill@inbox.ru (письмо от 25.03.2020)	Дополнить пунктом 2.5.3 в следующей редакции: «2.5.3. Для автоцистерн или прицепов (полуприцепов) - цистерн для перевозки опасных грузов должны выполняться требования к конструкции, оборудованию, а также маркировке предусмотренные Главой 6.8 Приложения А к ДОЛОГ, а проверки и испытания прототипа с целью оформления официального утверждения типа конструкции и первоначальной проверки конкретной емкости проводятся в аккредитованном органе инспекции при необходимости с привлечением аккредитованных испытательных лабораторий и утверждением компетентным органом в порядке, установленном нормативно- правовыми актами государства - члена Евразийского экономического союза».	Отклонено. Предлагаемое требование охватывается более общими требованиями пунктов 2.5.1 и 2.5.2.
545.	Приложение № 6,	АЕБ (письмо от 20.05.2020	1) шум на рабочем месте оператора не относится к	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	пункт 3.3 (Пункт 90 проекта изменений к техническому регламенту)	№ 08-8799)	безопасности колесных транспортных средств, а в большей степени влияет на требования по защите труда. 2) Некоторые образцы узкого сегмента специальных машин (например, вакуумные насосы) изначально не могут соответствовать данным требованиям, ввиду выполняемых ими функций. Поэтому операторам этих машин в обязательном порядке предписано использовать защитное оборудование **Предложение:** В пункте 3.3. «Требования к шуму на рабочем месте оператора специальных и специализированных транспортных средств» необходимо добавить пункт 3.3.0 следующего содержания «3.3.0 Подтверждение соответствия данного пункта проводится по схеме 1д» изложить пункт 3.3.2.3. в следующей редакции: «3.3.2.3. Шумовые характеристики машин или предельные значения шумовых характеристик должны быть указаны в паспорте на них, руководстве (инструкции) по эксплуатации или другой сопроводительной документации. В случае превышения указанных в пункте 3.3.2.2 допустимых значений в руководстве (инструкции) по эксплуатации делается запись об обязательном использовании защитного оборудования для органов слуха, а также в области прямой видимости с места оператора наносится знак, предупреждающий о необходимости использования защитного оборудования для органов слуха».	Пункт 3.3.0 в редакции: «В подтверждение соответствия пункту 3.3 заявитель предоставляет декларацию о соответствии, принятую по схеме декларирования 1д».
546.	Приложение № 7, (Пункт 91 проекта изменений к	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	**Предложения:** 1) Проработать вопрос синхронизации и обмена баз данных, где регистрируются WMI между	Принято к сведению. 1) Не является предметом технического регулирования и не может быть включен в

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	техническому регламенту)		компетентными органами стран ЕАЭС и службой SAE, чтобы исключить дублирование WMI. 2) Ввести в регламент порядок и форму документа по присвоению WMI.	ТР ТС 018/2011; 2) Не может быть сейчас включено в проект изменений к ТР ТС 018/2011, поскольку изначально не было предусмотрено в проекте изменений. Кроме того, документ выдается единственной организацией в каждом государстве-члене ЕАЭС, поэтому в установлении требований к форме документа нет необходимости.
547.	Приложение № 7, (Пункт 91 проекта изменений к техническому регламенту)	НПП РК «Атамекен» (письмо от 06.05.2020 № 16-502) КТРМ РК (письмо от 19.05.2020 № 21-01-21/362)	Пункт 1.2.2, примечание после абзаца второго дополнить: «В Республике Казахстан таким органом является РГП «Казахстанский институт стандартизации и сертификации».	Принято.
548.	Приложение № 7, (Пункт 91 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 1.2.2, примечание после абзаца второго (указание компетентных органов, осуществляющих присвоение VIN) исключить. Наименования компетентных органов могут меняться – это не повод для внесения изменения в технический регламент.	Отклонено. Конкретизация компетентных органов, осуществляющих присвоение VIN, приводится для удобства заинтересованных лиц.
549.	Приложение № 7, (Пункт 91 проекта изменений к техническому регламенту)	Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	подпункт 1.2.2, перечисление б), редакция примечания. Непонятно, с какой целью конкретизируется, какой орган осуществляет присвоение международных идентификационных кодов. А где другие государства-члены Союза (Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Республика Армения)?	Отклонено. Конкретизация компетентных органов, осуществляющих присвоение VIN, приводится для удобства заинтересованных лиц.
550.	Приложение № 7, (Пункт 91 проекта изменений к техническому регламенту)	Минпром РБ (письмо от 17.01.2020 № 13-15/286) Минпром РБ (письмо от 14.05.2020 № 13-15/631) СП ЗАО «Юнисон» (письмо от 14.01.2020 № 01-06/49)	Пункт 1.3.2: исключить слова «или собранного вне серийного производства в индивидуальном порядке из сборочного комплекта». Идентификационный номер транспортному средству, собранному изготовителем вне серийного производства в индивидуальном порядке из	Принято частично. В данном пункте имеются ввиду изготовители, не имеющие WMI. Редакция данного пункта соответствующим образом уточнена.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			сборочного комплекта, присваивается изготовителем.	
551.	Приложение № 7, (Пункт 91 проекта изменений к техническому регламенту)	ГУОБДД МВД России (предложения поступили 06.07.2020)	Предлагаемый пункт 1.3.4 исключить. «1.3.4. Изготовитель, имеющий собственный международный идентификационный код изготовителя и указанный в одобрении типа транспортного средства (одобрении типа шасси) в качестве сборочного завода, вправе наносить на изготавливаемые им транспортные средства (шасси) идентификационный номер, содержащий его собственный международный идентификационный код изготовителя.»	Отклонено. Не представлено обоснование предложения.
552.	Приложение № 7, (Пункт 91 проекта изменений к техническому регламенту)	Минпром РБ (письмо от 17.01.2020 № 13-15/286)	Пункт 1.4.1 приложения № 7 к ТР ТС 010/2011 дополнить новым предложением в следующей редакции: «Идентификационный номер на специальные транспортные средства может наносится на раму или кузов специального оборудования.» Уточнение редакции проекта изменений.	Принято.
553.	Приложение № 7, (Пункт 91 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «УАЗ» (письмо от 29.04.2020 № 70/12)	Пункт 1.6 дополнить: «1.6. В случае уничтожения, изменения или искажения идентификационного номера транспортного средства вследствие коррозии, ремонтных работ, **аварий**, а также преступных посягательств …» Необходимо предусмотреть процедуру замену рамы, кузова в случае, например аварии, идентификационный номер сохранился, но кузов не подлежит восстановлению и требует замены	Отклонено. В этом пункте рассматривается противоположный случай: кузов остался цел, а VIN был поврежден.
554.	Приложение № 7, (Пункт 91 проекта изменений к техническому	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Пункт 1.6: Требуется расширение понятий для случаев полной замены рамы, кузова. **Предложение:**	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	регламенту)		дополнить пунктом 1.6 в следующей редакции: «1.6. В случае уничтожения, изменения или искажения идентификационного номера транспортного средства вследствие коррозии, ремонтных и восстановительных работ, а также преступных посягательств, …»	
555.	Приложение № 7, (Пункт 91 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Пункт 1.6: **Предложение:** Разработать подобную процедуру для ТС в случае изменения VIN изготовителем до выпуска в обращение. В случае изменения идентификационного номера транспортного средства изготовителем до выпуска в обращение, каждая позиция идентификационного номера заштриховывается символом «X», на транспортное средство наносится новый присвоенный ему идентификационный номер, табличка изготовителя наносится с новым идентификационным номером. Изготовителем подготавливается официальное обоснование о внесении изменений в маркировку транспортного средства, вносится отметка в паспорт транспортного средства (шасси). Разработать форму обоснования. Обоснование передаётся в подразделения органа государственного управления в сфере безопасности дорожного движения по месту регистрационного учета транспортного средства в порядке, установленном нормативными правовыми актами государства – члена Евразийского экономического союза.»	Отклонено. Организацией, направившей предложение, не предоставлено обоснование. При эксплуатации будет невозможно установить, кто перебил VIN: изготовитель до выпуска в обращение или кто-то после.
556.	Приложение № 7, (Пункт 91 проекта	Минпром РБ (письмо от 17.01.2020 № 13-15/286)	Пункт 2.1, позицию 6 изложить в редакции: «6) для полуприцепов также указывается технически	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	изменений к техническому регламенту)	Минпром РБ (письмо от 14.05.2020 № 13-15/631) ОАО «МАЗ (письмо от 13.05.2020 № 176-54/134)	допустимая максимальная нагрузка, приходящаяся на седельно-сцепное устройство. **В случае прицепа с центральной осью (осями), должна быть указана технически допустимая максимальная статическая вертикальная нагрузка на точку сцепки.** Перед значением нагрузки указывается цифра «0» и дефис, и это значение приводится выше значения массы, приходящейся на переднюю ось;». Для гармонизации с требованиями Регламента ЕС 19/2011.	
557.	Приложение № 7, (Пункт 91 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 2.1, абзац после позиции 7) текст «…изготовитель может указать на табличке …» заменить на текст «…изготовитель **должен** указать на табличке …». К общественному обсуждению предложена недопустимая для технического регламента формулировка.	Принято.
558.	Приложение № 7, (Пункт 91 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Пункт 2.1, абзац после позиции 7) текст «…изготовитель может указать на табличке …». Данное требование не влияет на безопасность, но мешает унифицировать табличку изготовителя с другими странами, что, в свою очередь, может значительно отразиться на стоимости продукта для конечного потребителя и уменьшению модельного ряда. Предложение: Исключить данное требование.	Отклонено. Принято предложение АЕБ в следующей строке.
559.	Приложение № 7, (Пункт 91 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Пункт 2.1, первый абзац после позиции 7) изложить в редакции: «В случае транспортных средств категорий M3, N3, O3 и O4, если технически допустимая максимальная масса, указываемая в соответствии с подпунктами 3), 4) и 5) настоящего пункта, превышает	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			соответствующую разрешенную максимальную массу, установленную национальным нормативным правовым актом, изготовитель должен указать на табличке изготовителя значения масс в двух столбцах: технически допустимую максимальную массу - **в первом столбце**, а разрешенную максимальную массу – **во втором столбце**. Второй столбец заполняется только для тех параметров, по которым технически допустимая максимальная масса превышает соответствующую разрешенную максимальную массу, установленную национальным нормативным правовым актом. В подобном случае в качестве заголовка второго столбца должны быть указаны **коды всех стран**, в которых транспортное средство может выпускаться в обращение, в соответствии со стандартом ISO 3166-1:2013».	
560.	Приложение № 7, (Пункт 91 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 3.1 – Исключить: «– в том случае, если эта информация известна изготовителю компонентов». Не конкретизировано кто и как должен проверять известна ли изготовителю эта информация.	Отклонено. Исключаемая фраза делает предоставление указанных сведений факультативным. Не ставится задача проверить, известна ли изготовителю эта информация.
561.	Приложение № 7, (Пункт 91 проекта изменений к техническому регламенту)	ГУОБДД МВД России (предложения поступили 06.07.2020)	Пункт 3.1 – Слова «уполномоченные лица» необходимо исключить, либо уточнить требования к ним.	Принято. В редакции «…право нанесения знака имеют не только **изготовители** маркируемой продукции, но также импортеры и уполномоченные **изготовителями или импортерами** лица.». Здесь идет речь о лицах, которые выполняют технологическую операцию нанесения маркировки.
562.	Приложение № 7, (Пункт 91 проекта изменений к	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Пункт 3.1: - Для производителей транспортных средств, оформляющих сертификаты на компоненты по	Принято частично. 1) Отклонено. В изменяемом пункте 94 ТР ТС 018/2011

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	техническому регламенту)		пункту 97 ТР ТС 018/2011, требование наносить наименование компонента и сведения о его применимости на компонент или на ярлык, в сопроводительной документации потребует полной перестройки систем маркировки и учета компонентов на мировом уровне. - Для многих изготовителей транспортных средств в текущих экономических реалиях это невозможно. - В настоящее время изготовители транспортных средств обеспечивают идентификацию артикулами, каталожными номерами и каталогами запасных частей. - Включить наименования и/или полные идентификационные признаки всех компонентов, которые изготовитель транспортного средства поставляет в качестве запасных частей , в сертификат фактически невозможно из-за количества компонентов (тысячи, десятки тысяч, сотни тысяч), высокой частоты обновления каталожных номеров, ограниченных возможностей ФГИС. - Данные требования значительно влияют на конечную стоимость продукции для потребителя, что является критичным в текущей экономической ситуации. - В соответствии со статьей 6 Закона о защите прав потребителя № 2300-1 от 07.02.1992, «изготовитель обязан обеспечивать возможность использования товара в течение его срока службы и для этой цели обеспечивать ремонт и техническое обслуживание товара, а также выпуск и поставку в торговые и ремонтные организации в необходимых для ремонта и технического обслуживания объеме и ассортименте запасных частей в течение срока производства товара	предусмотрена ссылка на каталог продукции в сертификате соответствия. Компоненты должны быть идентифицированы таким образом, чтобы можно было однозначно убедиться, что сертификат соответствия на них распространяется. 2) Принято с учетом редакции пункта 100 ТР ТС 018/2011: «Изготовитель транспортных средств и (или) компонентов, являющийся резидентом государства-члена Евразийского экономического союза, либо уполномоченное изготовителем транспортных средств и (или) компонентов лицо, указанное в документе, удостоверяющем соответствие требованиям настоящего технического регламента, в случае когда изготовитель не является резидентом государства-члена Евразийского экономического союза, имеют право наносить единый знак обращения продукции на рынке Евразийского экономического союза на складе до отгрузки последующим приобретателям.».

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			и после снятия его с производства в течение срока службы товара, а при отсутствии такого срока в течение десяти лет со дня передачи товара потребителю.» Изготовителю затруднительно контролировать маркировку компонентов снятых с производства. Предложение: 1) Удалить требование или сделать оговорку, что данное требование не применяется к изготовителям транспортных средств, оформляющим сертификат по процедуре, предусмотренной пунктом 97, т.к. это требование возможно целесообразно для изготовителей «неоригинальных» компонентов, поставляемых только для послепродажного обслуживания. 2) Дополнить пункт текстом в следующей редакции: «Изготовитель транспортного средства, являющийся резидентом государства - члена Евразийского экономического союза, либо представитель изготовителя, отвечающие требованиям, предусмотренным пунктом 25 настоящего технического регламента, имеют право наносить знак обращения на рынке на собственном складе до отгрузки последующим приобретателям.»	
563.	Приложение № 7, (Пункт 91 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Пункт 3.1 Исключить текст: «Продукция должна маркироваться непосредственно перед ее выпуском в обращение, после завершения всех процедур оценки соответствия, при этом, право нанесения знака имеют не только производители маркируемой продукции, но также импортеры и уполномоченные лица.».	Отклонено. Принято предложение АЕБ в предыдущей строке.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			Обоснование: - Требования дублируются в других НПА. Нет необходимости дополнительно уточнять в ТР ТС 018/2011, что продукция должна маркироваться после завершения всех процедур оценки соответствия. Важным является условие, что продукция должна маркироваться непосредственно перед ее выпуском в обращение. - Пункт дублирует положения п. 2 и п. 4 Порядка применения единого знака обращения продукции на рынке Евразийского экономического союза (утв. Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 года № 711); - предложенная формулировка вводит дополнительное требование по маркировке компонентов НЕПОСРЕДСТВЕННО перед их выпуском в обращение. То есть, применительно к импортным компонентам, согласно данному пункту, продукция должна маркироваться не на производстве, не на перевалочных складах за пределами ЕАЭС, а именно: перед таможенным оформлением, что крайне усложняет и удорожает процессы маркировки и не несет какого-либо практического смысла.	
564.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 1.1: «Действие рабочей и запасной тормозных систем должно быть адекватным воздействию на орган управления тормозной системы транспортного средства.». Пояснить термин «адекватным», указать критерии оценки.	Принято. Этот пункт характеризует общее действие тормозных систем, предписания первого абзаца поясняются во втором абзаце. С учетом замечания, изменяется редакция абзаца первого: «Действие рабочей и запасной тормозных систем должно соответствовать воздействию на орган управления тормозной системы

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
				транспортного средства.».
565.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	ГУОБДД МВД России (предложения поступили 06.07.2020)	Пункт 1.3: Исключить предлагаемый абзац: «Проверку транспортных средств категорий N и O на стендах проводят в груженном состоянии (не менее 65% от технически допустимой максимальной массы транспортного средства). Допускается использование имитаторов нагрузки или расчетных методов по состоянию давления в пневматической тормозной системе.». Обоснование: Условия проведения проверки тормозных систем, установленные межгосударственный стандартом ГОСТ 33997-2016 и применяемые при проведении технических осмотров, не предусматривают необходимость такой проверки транспортных средств категорий N и O исключительно в груженном на 65% состоянии. Введение такой нормы повлечет изменение технологических процессов обязательной периодической проверки транспортных средств и требований к производственно-технической базе операторов технического осмотра. Кроме того, реализация такого требования на практике, с учетом значительным отличием весовых характеристик подлежащих техническому осмотру транспортных средств, затруднительна.	Принято.
566.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Пункт 1.3 – исключить предложение: «Допускается использование имитаторов нагрузки или расчетных методов по состоянию давления в пневматической тормозной системе.». Обоснование: Либо это предложение исключить, либо уточнить формулировки, ввиду того что нет описания	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			(определения) имитаторов нагрузки и предлагаемых расчетных методов.	
567.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	Минтранс РБ	Пункт 1.4: Второе предложение изложить в следующей редакции: «Значения тормозных сил для расчета относительной разности тормозных сил колес оси принимаются равными силам по результатам их измерения на колесах в момент достижения порога проскальзывания опережающим колесом оси (при оборудовании тормозного стенда следящим роликом) или после выдержки (не более 2 с) установленного изготовителем стенда запаздывания от начала торможения (для стендов без следящего ролика) с последующим автоматическим отключением привода роликов».	Принято.
568.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	Минтранс РБ	Таблицу 1.1 дополнить строкой и примечанием: Блокирование каждого колеса транспортного средства на роликах или автоматическое отключение стенда вследствие проскальзывания колеса по роликам** | + | - | + | + | «** Используется только вместо показателя удельной тормозной силы».	Принято.
569.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	Минтранс РБ	В Таблице 1.2 в строке «Установившееся замедление*» указать знак «+», поскольку в соответствии с пунктом 1.8.2.3 в отношении транспортных средств категории M2, Mз и N с приводом на пружинные камеры предполагается проверка установившегося замедления в отношении стояночного торможения таких транспортных средств.	Принято.
570.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к	Минтранс РБ	Таблицу 1.2 дополнить примечанием следующего содержания: «* Используется совместно только вместо показателя	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	техническому регламенту)		тормозной путь».	
571.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	Минтранс РБ	Примечания (1) и (2) к таблице 1.3 изложить в следующей редакции: «(1) Для транспортного средства с 2015 года выпуска. (2) Для транспортного средства выпуска до 2015 года». Установить дату первой регистрации транспортного средства после последующих постановок его на государственный учет затруднительно.	Принято частично. В следующей редакции: «(1) Для транспортного средства с 2015 года выпуска. (2) Для транспортного средства выпуска до 2014 года включительно».
572.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	Минтранс РБ	Пункт 1.11.1 изложить в следующей редакции: «Утечка воздуха в пневматическом тормозном приводе либо в пневматической части пневмогидравлического тормозного привода, приводящая к падению давления в приводе более чем на 0,05 МПа (0,05 кг/см^2) за 15 минут при приведенном в действие органе управления рабочей тормозной системы;». Такая редакция согласована с ПДД.	Принято частично. Без указания в скобках «(0,05 кг/см^2)».
573.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	Минтранс РБ	Пункт 1.11.13 изложить в следующей редакции: «Уровень тормозной жидкости в бачке главного цилиндра гидравлического тормозного привода или гидравлической части пневмогидравлического тормозного привода системы ниже минимального установленного изготовителем;». Понятие «недостаточный уровень тормозной жидкости» двусмысленное, под которым можно понимать уровень тормозной жидкости, находящийся между метками, характеризующих максимальный и минимальный уровень.	Принято.
574.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к	ГУОБДД МВД России (предложения поступили 06.07.2020)	Дополнить пунктом 1.11.16 в редакции: «1.11.16. Демонтаж составных частей тормозной системы, а также внесение в нее изменений.».	Принято. В редакции: «1.11.16. Демонтаж составных частей

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	техническому регламенту)			тормозной системы, а также внесение в нее изменений, за исключением согласованных в установленном порядке.».
575.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	Минтранс РБ	Пункт 2.8: слова «приводящего к ухудшению реакции прицепа на управляющее воздействие.» заменить словами: «не предусмотренного конструкцией». Контроль реакции прицепа на управляющее воздействие должен проводиться на специальном треке.	Принято.
576.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	Макаров М.Д. (письмо с адреса felis.colocolo@yandex.ru от 28.04.2020)	В пункте 3.6 Требований к устройствам освещения и световой сигнализации необходимо исключить слова "бесцветных плёнок" и заменить на ... "установка не предусмотренных конструкцией светового прибора оптических элементов (в том числе, бесцветных или окрашенных оптических деталей и окрашенных (тонировочных) плёнок) не допускаются". Дело в том, что современные световые приборы (фары) очень дорогие и их приходится защищать от воздействия летящего песка, камней и проч., которое делает их мутными и искажает рассеивание светового потока. Самая лучшая защита в данном случае - бесцветные (прозрачные) полиуретановые плёнки толщиной 150-200 мкм, которые хорошо противостоят ударам и пескострую. Благодаря прозрачности они никак не ухудшают яркость или распределение светового потока (что подтверждается многочисленными независимыми тестами, опытами), а в случае порчи легко и быстро снимаются с фары и заменяются на новую.	Принято.
577.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к	Минтранс РБ	Пункте 3.8.2 после последнего абзаца дополнить абзацем в следующей редакции: «Фары, в которых используются источники света	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	техническому регламенту)		класса LED (светоизлучающие диоды) должны иметь маркировку «MD». Установить факт официального утверждения источников света класса LED, не проводя разборочно-сборочных работ, не представляется возможным.	
578.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	Минтранс РБ	Пункт 3.8.4, второй абзац изложить в следующей редакции: «Правый участок следа верхней светотеневой границы пучка ближнего света фар типов C, HC, DC, CR, HCR, DCR, **а также фар ближнего света, работающих со светоизлучающими диодами**, на экране может быть наклонным или ломаным (соответственно рисунок 3.1, а и б).».	Принято частично. В редакции: «Правый участок следа верхней светотеневой границы пучка ближнего света фар типов C, HC, DC, CR, HCR, DCR, **а также фар ближнего света с источниками света класса LED**, на экране может быть наклонным или ломаным (соответственно рисунок 3.1, а и б).».
579.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	Минтранс РБ	Пункт 3.15 **не дополнять** текстом: «Вместо полного выключения допускается снижение силы света каждого дневного ходового огня до значения менее 400 кд.». В соответствии с пунктом 7.1. Правил ООН № 87 сила света дневных ходовых огней не может быть менее 400 кд.	Отклонено. Если дневные ходовые огни остаются включенными, и сила света меньше 400 кд, то они не выполняют функцию дневных ходовых огней. Такая ситуация может быть разрешена.
580.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	Минтранс РБ	Пункт 5.5, абзацы второй и третий изложить в следующей редакции: «В зимний период (декабрь, январь, февраль) запрещается эксплуатация транспортных средств категорий M1 и N1, колеса осей которых не укомплектованы зимними шинами, маркированными знаком в виде горной вершины с тремя пиками и снежинки внутри нее (рисунок 5.1) и (или) маркированными хотя бы одной из следующих надписей "M+S", "M&S", "M. S.", "M/S", "M-S", "M S", удовлетворяющими требованиям пункта 5.6.3 настоящего приложения.	Принято частично. Предлагаемая в проекте изменений № 3 редакция абзаца второго пункта 5.5 приложения № 8 предписывает иметь на зимних шинах маркировку знаком в виде горной вершины с тремя пиками и снежинки внутри нее. До 31 декабря 2025 г. допускается не иметь эту маркировку, но обязательно иметь маркировку в виде одной из комбинаций символов «M» и «S». С 1 января 2026 г. маркировка знаком в виде горной вершины с тремя пиками и снежинки

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			В указанный зимний период запрещается эксплуатация транспортных средств категорий M2, M3, N2 и N3, колеса ведущих и управляемых осей которых не укомплектованы зимними шинами, маркированными знаком в виде горной вершины с тремя пиками и снежинки внутри нее (рисунок 5.1) и (или) маркированными хотя бы одной из следующих надписей "M+S", "M&S", "M. S.", "M/S", "M-S", "M S", удовлетворяющими требованиям пункта 5.6.3 настоящего приложения. Такие шины могут использоваться на транспортных средствах категорий M2, M3, N2 и N3 в период с марта по ноябрь, согласно рекомендациям изготовителей шин, при условии соблюдения требований по остаточной глубине рисунка протектора, установленных для указанных категорий транспортных средств в пункте 5.6.2 настоящего приложения. Требования настоящего абзаца применяются с 1 января 2023 г.». Исходя из положений Правил ООН № 117, шины, предоставляемые для подтверждения соответствия, имеют в своей маркировке одну из комбинаций символов «M» и «S» и приводимой в Правилах № 30 и 54. Таким образом, с 2022 г. колеса транспортных средств категорий M1 и N1 не могут быть укомплектованы такими шинами.	внутри нее становится обязательной, маркировка в виде одной из комбинаций символов «M» и «S» сохраняется факультативной. Тексты абзацев второго и третьего будут отредактированы с учетом предложения организации, от которой поступил отзыв.
581.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «УАЗ» (письмо от 29.04.2020 № 70/12)	Пункт 5.5: Нужно уточнить, можно ли изготовителю осуществлять выпуск ТС в зимний период летними шинами (без "M+S", "M&S", "M S").	Принято. В редакции: «Положения данного пункта не запрещают выпуск в обращение в зимнее время транспортных средств, укомплектованных шинами …».
582.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к	Ассоциация производителей шин (письмо от 19.05.2020 № 49-05/20)	Пункт 5.5: Поддерживаем предлагаемые изменения.	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	техническому регламенту)			
583.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Пункт 5.5 – уточнить редакцию: «…До 31 декабря 2021 г. также допускается установка шин, маркированных надписями "M+S", "M&S", "M S", удовлетворяющ**их** требованиям пункта 5.6.3 настоящего приложения …». Обоснование: Требования в п. 5.6.3 предъявляются к шинам (остаточной глубине рисунка протектора), а не к надписям.	Принято.
584.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	Минтранс РБ	Пункт 5.6.3 изложить в следующей редакции: «Остаточной глубине рисунка протектора зимних шин во время эксплуатации в зимний период времени (декабрь, январь, февраль) - не более 4,0 мм независимо от наличия в шине индикаторов износа». В соответствии с Правилами ООН № 30, 54 высота индикатора износа может быть в пределах 1,6-2,2 мм. Таким образом формируется неоднозначная ситуация по возможности эксплуатации транспортных средств в зимний период времени с шинами, имеющих и не имеющих индикаторов износа.	Принято.
585.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	Ассоциация производителей шин (письмо от 19.05.2020 № 49-05/20)	Пункт 5.6.3: Поддерживаем предлагаемые изменения.	Принято.
586.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	Ассоциация производителей шин (письмо от 19.05.2020 № 49-05/20)	Рисунок 5.1: Поддерживаем предлагаемые изменения названия рисунка.	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
587.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Исключить пункт 5.9 («Система мониторинга давления воздуха в шинах (при наличии) должна быть работоспособной.»). Исключить ввиду факультативности данного требования. В случае замены колес с дисками альтернативного поставщика, например, с летних на зимние, система может не работать.	Отклонено. В случае установки системы мониторинга давления воздуха в шинах на транспортном средстве, ее работа должна обеспечиваться постоянно.
588.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	2012tns@mail.ru (письмо от 25.03.2020) sumaks@mail.ru (письмо от 25.03.2020)	Пункт 10.5 – добавить: «Замена тахографа транспортного средства на тахограф, не проходивший оценку соответствия в составе данного типа транспортного средства не допускается». Это продиктовано тем фактом, что тахограф на современных транспортных средствах глубоко интегрирован с многочисленными системами транспортного средства, и в первую очередь, с системами, напрямую влияющими на безопасность транспортного средства в целом. Установка на транспортное средство тахографа, который не проходил испытания в составе этого транспортного средства, может негативно повлиять на безопасность.	Отклонено. Тахографы устанавливаются посте выпуска транспортных средств в обращение. Они предназначены для контроля соблюдения водителями режима труда и отдыха, но опосредованно связаны с системами, влияющими на безопасность транспортного средства.
589.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Пункт 10.10 изложить в редакции: «10.10. Запасное колесо, аккумуляторные батареи должны быть надежно закреплены. Тороидальный баллон, установленный вместо запасного колеса, должен быть надежно закреплен в соответствии с инструкцией изготовителя газобаллонного оборудования.» Часть первого абзаца «в местах, предусмотренных изготовителем в эксплуатационной документации транспортного средства» необходимо удалить ввиду смыслового конфликта со следующим абзацем в фразе «вместо запасного колеса».	Отклонено. Нет указанного смыслового конфликта.
590.	Приложение № 8,	АЕБ (письмо от 20.05.2020	Текст:	Отклонено.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	(Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	№ 08-8799)	«пункт 10.12 исключить; в пункте 10.13 слово «демонтирование» заменить на слово «демонтаж»;». **Предложение:** Пункты с 10.13 и далее переименовать соответственно Требование включить в ГОСТ.	Имелось ввиду «перенумеровать». Не имеет смысла.
591.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	Минтранс РБ	Предлагаемый пункт 10.22.1 целесообразно изложить в следующей редакции: «Трещины, а также деформации элементов рамы, влияющие на геометрические размеры рамы.».	Принято частично. В редакции: «Трещины, а также деформации элементов рамы, изменяющие геометрические размеры рамы».
592.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Исключить пункт 10.22.2: «10.22.2. Коррозия, обуславливающая видимое снижение прочности конструкции рамы или несущего кузова, а также пола кузова;» Требование включить в ГОСТ. Обоснование: По состоянию коррозии невозможно определить видимое снижение прочности. Это можно определить только путём испытаний, сложных экспертиз.	Принято частично. В редакции: «Коррозия, воздействие которой привело к видимым дефектам конструкции рамы или несущего кузова, а также пола кузова, обуславливающим снижение прочности конструктивных элементов;»
593.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	Минтранс РБ	Предлагаемый пункт 10.22.4 целесообразно изложить в следующей редакции: «Ослабление соединений элементов рамы между собой, а также элементов крепления кабины и основания платформы кузова к раме.».	Принято частично. В редакции: «Видимое ослабление соединений элементов рамы между собой, а также элементов крепления кабины и основания платформы кузова к раме». Слово «видимое» позволяет уменьшить фактор субъективности при проведении проверки.
594.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Исключить пункт 10.22.4. «10.22.4. Ослабление крепления кузова или кабины к раме».	Отклонено. Изменена редакция: «Видимое ослабление соединений элементов рамы между собой, а

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	техническому регламенту)		Требование включить в ГОСТ. Обоснование: Метод проверки не понятен, на вид?	также элементов крепления кабины и основания платформы кузова к раме». Слово «видимое» позволяет уменьшить фактор субъективности при проведении проверки.
595.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	Минтранс РБ	В предлагаемом пункте 10.23 слова «Определяемая на слух», приведенные в начале пункта, целесообразно исключить.	Принято.
596.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Исключить пункт 10.23: «10.23. Определяемая на слух утечка воздуха из пневматической подвески не допускается. При наличии определяемой на слух утечки, ее предполагаемое место должно быть установлено, например, методом обработки мыльным раствором.»; Требование включить В ГОСТ. Обоснование: Методика проверки не очевидна, она должна быть чётко определена и материалы быть доступны при инспекции. Предложенная методика увеличивает в разы затраты и время при проведении ТО.	Отклонено. Несостоятельное обоснование предложения.
597.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Исключить пункт 11.2: «11.2. Транспортные средства категорий L5, L6, L7, M и N комплектуются аптечкой первой помощи (автомобильной), а транспортные средства M3 классов II и III — тремя аптечками первой помощи (автомобильными). Указанные аптечки комплектуются пригодными для использования изделиями медицинского назначения и прочими средствами. В условиях холодного климата (раздел 18 приложения № 3 к настоящему техническому	Принято частично. Требования к комплектации медицинских аптечек устанавливаются Минздравом России, но им не устанавливаются требования к количеству аптечек на транспортном средстве. Текст «В условиях холодного климата (раздел 18 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту) аптечка должна включать средства для обработки

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			регламенту) аптечка должна включать средства для обработки обмороженных участков кожи». Обоснование: Состав автомобильной медицинской аптечки утвержден Министерством здравоохранения и медицинской промышленности РФ. В ней не может быть никаких дополнительных средств и предметов. Непонятно также, какие конкретно «средства для обработки обмороженных участков кожи» имеются в виду. Комплектация аптечки должна соответствовать требованиям здравоохранения.	обмороженных участков кожи» будет исключен.
598.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	Ассоциация производителей шин (письмо от 19.05.2020 № 49-05/20)	Считаем необходимым полностью исключить второй абзац пункта 11.9: «Допускается не комплектовать транспортное средство категории М3 цепями противоскольжения в случае, если использование цепей противоскольжения на этом транспортном средстве невозможно в связи с особенностями его конструкции или в случае, если на транспортном средстве установлены зимние шины.» Предлагаемая редакция: «42) в пункте 11.9 исключить второй абзац;» Обоснование: Цепи не могут рассматриваться в качестве равноценной альтернативы зимним шинам, поскольку цепи - это устройства, которые используются в экстренных ситуациях (трогание с места или подъем в гору) - для кратковременного использования на ограниченной дистанции. Цепи не предназначены для постоянной эксплуатации, так как значительно снижают скорость движения (до 40	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			км/ч) и наносят существенный вред дорожному покрытию и шинам. Кроме того, на данный момент не существует стандартизированного определения, что является цепями противоскольжения, отсутствуют и определения их технических характеристик и методов испытаний.	
599.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	ГУОБДД МВД России (предложения поступили 06.07.2020)	Слова «в пункте 11.9» заменить словами «в абзаце втором пункта 11.9»	Принято. В редакции, предложенной Ассоциацией производителей шин.
600.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Пункт 11.11 – редакционная правка: «Транспортные средства органов охраны правопорядка и исполнения наказаний, **предназначенные** для перевозки задержанных и осужденных лиц, должны комплектоваться:»	Принято.
601.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	ОАО «МЗКТ» (письмо от 14.01.2020 № 20000-19/017) ОАО «МЗКТ» (письмо от 15.05.2020 № 25530-7/54)	Исключить пункт 13.13: «Автобусы категории М3 класса III, выполняющие перевозки пассажиров продолжительностью более 12 часов, должны быть оборудованы спальным местом для сменного водителя, соответствующим требованиям Правил ООН № 107». В Правилах ООН № 107 нет требований к спальному месту для сменного водителя.	Принято частично. Оставить пункт 13.13, но исключить слова: «, соответствующим требованиям Правил ООН № 107»; вместо «спальным местом» написать «местом отдыха». В Правилах ООН № 107 оговаривается наличие обособленного отделения для экипажа (второго водителя). Устанавливаются требования к наличию связи с водителем и наличию двух выходов из обособленного отделения, которыми можно воспользоваться как снаружи, так и изнутри обособленного отделения. Приложение 3, пункт 7.6.1.4. – выходы в обособленном отделении определяются отдельно; пункт 7.6.1.7.1 – отделение водителя должно быть оснащено двумя

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
				выходами, которые не должны располагаться с одной стороны; пункт 7.7.11.3 – требования к дверям внутреннего отделения.
602.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Пункт 13.13: Исключить слова: «соответствующим требованиям Правил ООН №107». Обоснование: Правила ООН не имеют требования к спальным местам. Требование не согласовано с ПДД: «…пассажир должен быть пристегнут»	Принято.
603.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «УАЗ» (письмо от 29.04.2020 № 70/12)	Пункт 13.15 изложить в редакции: «Эксплуатация автобусов, с момента изготовления которых прошло более 10 лет, запрещается, **кроме ТС, приобретенных для личного пользования и не использующиеся для коммерческих перевозок**». Необходимо уточнить, кроме автомобилей относящихся к кат. М2 приобретенных для личного пользования и не использующиеся для коммерческих перевозок. Или слово «эксплуатация» заменить на «коммерческие/маршрутные перевозки … запрещаются». Либо добавить определение «автобус» в термины. Все ли М2 считаются автобусами?! Или только ТС для коммерческих перевозок.	Принято частично. Формулировка будет изменена: «Коммерческие перевозки транспортными средствами категорий М2 и М3 …».
604.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Пункт 13.15 изложить в редакции: «13.15. Эксплуатация автобусов для коммерческих перевозок, с момента изготовления которых прошло более 10 лет, запрещается. В Республике Казахстан и Кыргызской Республике требования действует с	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			1 января 2030 г.»; Необходимо внести однозначность.	
605.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	В пункте 13.15 после слов «Республике Казахстан» дополнить «, Республике Армения».	Принято.
606.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Пункт 13.15: «Эксплуатация автобусов, с момента изготовления которых прошло более 10 лет, запрещается». **Комментарий:** Необходимо уточнить определение «автобус» по категориям и дополнить исключением: кроме ТС для личного пользования и не использующиеся для коммерческих перевозок.	Принято. С учетом других поступивших предложений. В редакции: «13.15. Эксплуатация транспортных средств категорий M2 и M3, с момента изготовления которых прошло более 10 лет, для осуществления коммерческих перевозок запрещается. В Республике Казахстан, Кыргызской Республике и Республике Армения требование действует с 1 января 2030 г.».
607.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Пункт 18.4 изложить в редакции: «Количество и расположение проблесковых маячков должно обеспечивать их видимость, **в снаряженном состоянии транспортного средства,** на угол 360 градусов в горизонтальной плоскости, проходящей через центр источника излучения света.». Необходимо внести однозначность.	Принято. В редакции: «Количество и расположение проблесковых маячков должно обеспечивать **в снаряженном состоянии транспортного средства** их видимость на угол 360 градусов в горизонтальной плоскости, проходящей через центр источника излучения света.».
608.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	mikhail.adr@gmail.com (письмо от 19.05.2020)	Пункт 20.8 изложить в редакции: «20.8. Транспортное средство для перевозки опасных грузов комплектуется предметами снаряжения для общей и индивидуальной защиты в соответствии с разделом 8.1.5 приложения B к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), заключенному в Женеве	Принято частично. Пункт 20.8 изложить в редакции: «20.8. Транспортное средство для перевозки опасных грузов комплектуется: 20.8.1. Информационными табличками и маркировкой в соответствии с положениями раздела 5.3 Европейского соглашения о

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			30 сентября 1957 г..». В предлагаемых поправках в пункте 20.8.1 дается ссылка на раздел 8.1.5 приложения В к ДОПОГ определяющего дополнительное оборудование на транспортом средстве перевозящего опасный груз, а в пунктах 20.8.3 и 20.8.5 приводится этот перечень повторно. Получается «задвоение» перечня дополнительного оборудования, что будет негативно сказываться на однозначно понимании требований. Также в пункте 20.8.4 поправок к ТР ТС обозначено наличие на транспортном средстве 2-х знаков «Опасность». Возникает вопрос, каким требованиям он должен соответствовать и для чего он нужен – непонятно? Согласно 1.5 ПДД РФ водителям запрещено самовольно устанавливать дорожные знаки. В каких случаях он должен устанавливаться? В ДОПОГ такой знак не предусмотрен, поэтому предлагается этот пункт исключить. Также предлагается исключить из поправок к ТР ТС пункт 20.8.2, т.к. установка проблесковых маячков при перевозке опасных грузов должна определяться внутренними законодательными актами членов ЕАЭС, тем более что ДОПОГ никак не регламентирует установку проблесковых маячков на транспортные средства с опасным грузом. Из проекта поправок к ТР ТС 018/2011 не ясно видно, что будет с пунктами 20.8.6-20.8.10 действующей редакции. Предлагается их исключить, т.к. они противоречат актуальным нормативным актам, регламентирующим перевозку опасных грузов на территории РФ, а также противоречат разделу 8.1.5 приложения В к ДОПОГ.	международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), заключенного в Женеве 30 сентября 1957 г.; 20.8.2. Предметами снаряжения для общей и индивидуальной защиты в соответствии с разделом 8.1.5 приложения В к указанному соглашению; 20.8.3. Транспортные средства для перевозки взрывчатых, легковоспламеняющихся, радиоактивных веществ и ядовитых веществ высокой степени опасности – предупреждающими огнями (проблесковыми маячками) желтого или оранжевого цвета. Количество и расположение проблесковых маячков должно обеспечивать их видимость со стороны передней части транспортного средства на угол 180 градусов в горизонтальной плоскости, проходящей через центр источника излучения света.».
609.	Приложение № 8,	sumaks@mail.ru (письмо от	Неверно обозначен автокомпонент - проблесковый	Принято частично.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	(Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	25.03.2020)	маяк указан как «специальный световой сигнал». Однако, в приложении № 1 таблица 4 ТР ТС 018/2011 маяки обозначены как объект технического регулирования и автокомпонент под номером 55 - «Специальные предупреждающие огни». Практически также они обозначены и в таблице приложения № 10 ТР ТС 018/2011 под пунктом 53 «Предупреждающие огни». И к ним (маякам) предъявляются соответствующие требования. Предлагаю изменить в пунктах 55 приложении 1 таблица 4 ТР ТС 018/2011 текст «специальные предупреждающие огни» на «Специальный световой сигнал» и пункта 53 таблицы приложения 10 ТР ТС 018/2011 «предупреждающие огни» на «Специальный световой сигнал»	Названия компонентов должны быть согласованы, но следует применять название «предупреждающие огни». Соответственно, должен быть изменен пункт 20.8.2 приложения № 8: «…~~специальными световыми сигналами~~ **предупреждающими огнями** (проблесковыми маячками) …».
610.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	mikhail.adr@gmail.com (письмо от 19.05.2020)	Предлагается пункт 20.10 исключить, т.к. выключатель аккумуляторной батареи и элементы его защиты от случайного срабатывания уже определены пунктом 2.5.1 приложения 6 к ТР ТС 018/2011, т.е. Правилами ООН № 105. Таким образом это изменение позволяет гармонизировать требование Правила №105, ДОПОГ и ТР ТС 018/2011 относительно выключателя АКБ.	Принято.
611.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	mikhail.adr@gmail.com (письмо от 19.05.2020)	Пункт 20.14.21 изложить в следующей редакции: «20.14.21. **Прокладка** электропроводки с нарушением мер по изоляции электрооборудования от контакта с технологическим оборудованием.» В опубликованном проекте поправок предложение этого пункта начинается не с заглавной буквы.	Принято.
612.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому	mikhail.adr@gmail.com (письмо от 19.05.2020)	Пункт 20.14.26 не соответствует современным действующим требованиям нормативных актов, регулирующих перевозку опасных грузов. Предлагается пункт 20.14.26 исключить. Таблички	Принято частично. Пункт 20.14.26 изложить в редакции: «20.14.26. Демонтаж или повреждения информационных табличек со сведениями о

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	регламенту)		оранжевого цвета согласно главе 5.3 приложения А к ДОПОГ могут крепиться непосредственно на само транспортное средство без использования каких-либо кронштейнов и не обязательно на бампере как того требует ТР ТС. Также в действующей редакции этого пункта говорится о таблице системы информации об опасности, которой уже не существует в связи с тем, что Приказ Минтранса России №73 от 08.08.1995 «Правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом» утратил силу в конце 2016 года.	характере опасного груза.»
613.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому регламенту)	mikhail.adr@gmail.com (письмо от 19.05.2020)	Пункт 22 изложить в редакции: «22. Дополнительные требования к транспортным средствам - цистернам для перевозки и заправки нефтепродуктов, отнесенных к классу 3 Легковоспламеняющиеся жидкости согласно Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов.». Эта поправка позволит избежать двоякого трактования что такое нефтепродукт. На сегодняшний момент сюда попадают все производные нефтепродукта – битум, мазут, керосин, бензин и даже газ. Для всех этих нефтепродуктов в ДОПОГ применяются абсолютно разные требования. Согласно ГОСТ 26098-84 «Нефтепродукты. Термины и определения.» под нефтепродуктом подразумевается готовый продукт, полученный при переработке нефти, газоконденсатного, углеводородного и химического сырья.	Принято частично. В редакции: «Дополнительные требования к транспортным средствам - цистернам для перевозки легковоспламеняющихся жидкостей*» С добавлением сноски: «Опасные грузы класса 3 в соответствии с Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) заключенному в Женеве 30 сентября 1957 г.».
614.	Приложение № 8, (Пункт 92 проекта изменений к техническому	mikhail.adr@gmail.com (письмо от 19.05.2020)	Пункт 22.7 изложить в следующей редакции: «22.7. На цистерне должны размещаться таблички оранжевого цвета в установленных случаях согласно разделу 5.3 приложения А к ДОПОГ, знак	Принято частично. В редакции: «пункты 22.7 и 22.8 исключить».

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	регламенту)		"Ограничение скорости" и знак аварийной остановки.». В действующей редакции ТР ТС 018/2011 и в предлагаемых поправках размещенных на портале ЕАЭС в данном пункте по-прежнему остаются мигающий фонарь красного цвета (хотя он уже был исключен из ПДД РФ в 2001 году!!!), песок и кошма. Непонятны требования и к песку, и к кошме. Чему они должны соответствовать? Непонятно. Дополнительное оборудование транспортного средства перевозящего опасные грузы уже определено в подразделе 8.1.5.2 приложения В к ДОПОГ и в предлагаемых поправках в пункте 20.8 приложения 8 ТР ТС 018/2011 дается ссылка на этот подраздел ДОПОГ, что, считаю, это будет правильно и логично. Также непонятно, что подразумевается в предлагаемой новой редакции знак «Опасный груз»? Что это такое? Непонятно.	
615.	Приложение № 9, позиция 8 (Пункт 93 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020)	В пункте 8.2 исключить слова: «тип которого был сертифицирован по Правилам ООН № 115 для соответствующего типа транспортных средств. Возможна установка газобаллонного оборудования, не имеющего сертификата соответствия Правилам ООН № 115, но» В ТР ТС 018/2011 нет такого объекта технического регулирования, а также соответствующих требований к нему (Правила ООН № 115) и метода испытаний.	Отклонено. Объект регулирования – газобаллонное оборудование – приложение № 1 к ТР ТС 018/2011, таблица 4, позиция 3. Комплект оборудования, предназначенный для установки на конкретный тип транспортного средства, сертифицируется по Правилам ООН № 115 на основании пункта 8.2 приложения № 9 к ТР ТС 018/2011.
616.	Приложение № 9, позиция 8 (Пункт 93 проекта изменений к техническому	ОАО «Новогрудский завод газовой аппаратуры» (письмо от 14.04.2020 № 2114/2116)	В пункте 8.2 исключить слова “изготовителя оборудования”; слова “по монтажу” переместить после слов “ с инструкцией”, т.е. следующим образом: “...в соответствии с инструкцией по монтажу на	Отклонено. Считаем необходимым сохранить указание на то, что инструкция по монтажу выпущена изготовителем оборудования.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	регламенту)		конкретный тип транспортного средства”.	
617.	Приложение № 9, позиция 8 (Пункт 93 проекта изменений к техническому регламенту)	ГУОБДД МВД России (предложения поступили 06.07.2020)	В пункте 8.2: после слов «проведение технической экспертизы, предусмотренной подразделом 4 раздела V настоящего технического регламента» необходимо дополнить словами «, в ходе которой в том числе в соответствии требованиями Правил ООН № 115 подготавливаются инструкции по установке газобаллонного оборудования на транспортное средство, в конструкцию которого планируется внести изменения, а также руководство для пользователя такой системы.»; после слов «должна осуществляться в соответствии с инструкцией изготовителя оборудования» дополнить словами «или инструкций по установке, подготовленной при проведении предварительной технической экспертизы»;	Принято.
618.	Приложение № 9, позиция 8 (Пункт 93 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	В примечании к пункту 8.2 «Газобаллонное оборудование в целом принадлежит к одному и тому же типу …» исключить слова «в целом».	Принято частично. Изменена редакция: «Комплект газобаллонного оборудования в целом …».
619.	Приложение № 9, позиция 8 (Пункт 93 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	В пункте 8.5 исключить слова «на тип газобаллонной системы в целом для соответствующего типа транспортных средств - по Правилам ООН № 115 (при наличии);». В ТР ТС 018/2011 нет такого объекта технического регулирования, а также соответствующих требований к нему (Правила ООН № 115) и метода испытаний, т.е. такого сертификата соответствия быть не может.	Отклонено. Объект регулирования – газобаллонное оборудование – приложение № 1 к ТР ТС 018/2011, таблица 4, позиция 3. Комплект оборудования, предназначенный для установки на конкретный тип транспортного средства, сертифицируется по Правилам ООН № 115 на основании пункта 8.2 приложения № 9 к ТР ТС 018/2011.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
620.	Приложение № 9, позиция 8 (Пункт 93 проекта изменений к техническому регламенту)	Минэнерго РБ (письмо от 15.01.2020 № 06-2-20/254) ОАО «Новогрудский завод газовой аппаратуры» (письмо от 14.04.2020 № 2114/2116)	Исключить слова: «В случае исключения запасного колеса владелец транспортного средства предусматривает наличие в транспортном средстве набора по ремонту шин». ОАО “НЗГА” предлагает изложить последнее предложение в следующей редакции: «В случае исключения запасного колеса владелец транспортного средства предусматривает наличие в транспортном средстве набора по ремонту шин **(при необходимости)**». Обоснование: Если не будет дополнения словами "при необходимости”, то сотрудники ГИБДД, ГАИ начнут с усердием проверять наличие набора по ремонту шин во всех транспортных средствах.	Принято. (предложение Минэнерго РБ).
621.	Приложение № 9, позиция 8 (Пункт 93 проекта изменений к техническому регламенту)	Минэнерго РБ (письмо от 15.01.2020 № 06-2-20/254)	Слова «в соответствии с инструкцией изготовителя оборудования по монтажу на конкретный тип транспортного средства» заменить словами «в соответствии с инструкцией по монтажу на конкретный тип транспортного средства».	Принято. С учетом других поступивших предложений. В редакции: «Установка газобаллонного оборудования… должна осуществляться в соответствии с инструкцией по монтажу на конкретный тип транспортного средства или инструкцией по установке, подготовленной при проведении предварительной технической экспертизы».
622.	Приложение № 9, позиция 8	ГУОБДД МВД России (предложения поступили 06.07.2020)	дополнить пунктом 8.8 в редакции: «8.8. В случае если на транспортное средство установлено газобаллонное оборудование, тип которого не был сертифицирован по Правилам ООН № 115 для данного типа транспортного средства, при проведении проверки безопасности конструкции проводятся испытания и измерения в соответствии с данными Правилами, что подтверждается протоколами испытаний, которые приобщаются к	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			протоколу проверки безопасности конструкции транспортного средства.». Обоснование: Правилами ООН № 115 установлены требования, непредусмотренные Правилами ООН № 67 и № 110, в том числе по наличию руководства по установке газобаллонного оборудования для конкретного транспортного средства, руководства для пользователя, требования по проведению испытаний и измерений транспортного средства с установленной системой питания двигателя газообразным топливом по уровню экологической безопасности (в соответствии с Правилами ООН № 49, 83, 101), мощности двигателя (в соответствии с Правилами ООН № 85) и др. При этом такие процедуры проверки техническим осмотром не предусмотрены, в связи с чем не могут быть им заменены.	
623.	Приложение № 9, позиция 9 (Пункт 93 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020) ГУОБДД МВД России (предложения поступили 06.07.2020)	В пункте 9.1 исключить слова «, или заключение аккредитованной испытательной лаборатории о соответствии указанным Правилам ООН, которое оформляется на основании протоколов проведенных испытаний». Нет понятных требований к документу «заключение», его форме и содержанию. В соответствии с ГОСТ ISO/IEC 17025-2019 п. 3.6: «3.6 лаборатория: Орган, который осуществляет один или несколько из следующих видов деятельности: - испытания; - калибровка; - отбор образцов, связанный с последующими испытаниями или калибровкой.	Принято частично. Текст изложить в редакции: «или протокол(ы) испытаний, проведенных аккредитованной испытательной лабораторией, подтверждающие соответствии указанным Правилам ООН.».

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			Таким образом, лаборатории не уполномочены выпускать Заключения на основании протоколов испытаний. Таким органом по оценке соответствия может быть орган инспекции. С учетом вышеописанного предложенный абзац может трактоваться органами по аккредитации и органами по оценке соответствия двояко. Разрешенные формы и схемы подтверждения соответствия в зависимости от типов компонентов установлены приложением № 10 к ТР ТС 018/2011. При этом заключение испытательной лаборатории к таким формам не отнесено.	
624.	Приложение № 9, позиция 9 (Пункт 93 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020)	В пункте 9.2 исключить слова «В случае изменения класса источника света (модуля источника света) необходимо заключение аккредитованной испытательной лаборатории о соответствии фотометрических параметров фары с замененными источником света (модулем источника света) требованиям Правил ООН, применяемых в отношении данной фары, которое оформляется на основании протоколов проведенных испытаний.». Нет понятных требований к документу «заключение», его форме и содержанию. В соответствии с ГОСТ ISO/IEC 17025-2019 п. 3.6: «3.6 лаборатория: Орган, который осуществляет один или несколько из следующих видов деятельности: - испытания; - калибровка; - отбор образцов, связанный с последующими испытаниями или калибровкой. Таким образом, лаборатории не уполномочены выпускать Заключения на основании протоколов	Принято частично. Текст изложить в редакции: «В случае изменения класса источника света (модуля источника света) необходимо представить протокол(ы) испытаний, проведенных аккредитованной испытательной лабораторией, подтверждающих соответствие фотометрических параметров фары с замененными источником света (модулем источника света) требованиям Правил ООН, применяемых в отношении данной фары.».

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			испытаний. Таким органом по оценке соответствия может быть орган инспекции. С учетом вышеописанного предложенный абзац может трактоваться органами по аккредитации и органами по оценке соответствия двояко.	
625.	Приложение № 9, позиция 9 (Пункт 93 проекта изменений к техническому регламенту)	ГУОБДД МВД России (предложения поступили 06.07.2020)	Предлагаемый пункт 9.5 исключить. «9.5. Допускается установка дополнительных устройств освещения, предназначенных для использования вне дорог общего пользования, при условии выполнения требований Правил ООН № 26. При нахождении транспортного средства на дорогах общего пользования эти устройства освещения должны быть закрыты светонепроницаемыми крышками или зачехлены». Обоснование. Согласно предисловию к ТР ТС 018/2011, его требования гармонизированы с требованиями Правил ООН, принимаемых на основании «Соглашения о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах». В соответствии с пунктом 16 ТР ТС 018/2011 реализация требований безопасности обеспечивается выполнением Правил ООН, Глобальных технических правил ООН, непосредственно положений технического регламента. Внешние световые приборы являются объектами технического регулирования, к характеристикам, способам и местам размещения которых установлены требования для обеспечения	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			безопасности транспортного средства. Перечень допустимых к установке на транспортные средства внешних световых приборов определен техническим регламентом и Правилами ООН. При этом установка иных приборов, в том числе, использовать которые предполагается вне дорог общего пользования, может создать недопустимые риски, связанные с потенциальным причинением вреда, что, в целом, противоречит концепции безопасности.	
626.	Приложение № 9, позиция 12 (Пункт 93 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	В пункте 12.1 изменить «испытательной лаборатории» на «органа инспекции». Нет понятных требований к документу «заключение», его форме и содержанию. В соответствии с ГОСТ ISO/IEC 17025-2019 п. 3.6: «3.6 лаборатория: Орган, который осуществляет один или несколько из следующих видов деятельности: - испытания; - калибровка; - отбор образцов, связанный с последующими испытаниями или калибровкой. Таким образом, лаборатории не уполномочены выпускать Заключения на основании протоколов испытаний. Таким органом по оценке соответствия может быть орган инспекции. С учетом вышеописанного предложенный абзац может трактоваться органами по аккредитации и органами по оценке соответствия двояко.	Принято.
627.	Приложение № 9, позиция 12 (Пункт 93 проекта изменений к	ГУОБДД МВД России (предложения поступили 06.07.2020)	В предлагаемом пункте 12.1. слова «Производитель работ по внесению изменений в конструкцию транспортного средства должен представить экспертное заключение аккредитованной	Отклонено. Предложение не реализуемое. Подтверждение соответствия отдельных компонентов Правилам ООН не

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	техническому регламенту)		испытательной лаборатории о сохранении соответствия требованиям экологического класса, к которому относиться транспортное средство.» исключить и дополнить следующими словами: «Устанавливаемые компоненты должны пройти оценку соответствия Правилам ООН, и иметь маркировку, предусмотренную разделом VI настоящего технического регламента.»	предусмотрено.
628.	Приложение № 9, позиция 12 (Пункт 93 проекта изменений к техническому регламенту)	ГУОБДД МВД России (предложения поступили 06.07.2020)	Дополнить пунктом 12.2 в редакции: «12.2. В ходе проверки безопасности таких транспортных средств проводятся испытания и измерения по процедурам, предусмотренным Правилами ООН, указанными в подразделе 1.4. приложения № 1 к техническому регламенту, и Правилами ООН № 85, протоколы которых приобщаются к протоколу проверки безопасности.». Обоснование. Внесение изменений в конструкцию двигателя, его систем и алгоритмов управления им, а также систем выпуска отработанных газов, может полечь изменение мощностных, экологических характеристик транспортного средства, а также изменение уровня шума автомобиля. При этом оценка таких показателей посредством экспертного заключения без проведения соответствующих испытаний невозможна.	Отклонено. Предложение не реализуемое. Испытания очень дорогостоящие и могут быть проведены только в НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ».
629.	Приложение № 9, позиция 13 (Пункт 93 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Пункт 13.3 – редакционная правка: «13.3. Информационно-рекламный модуль **должен** соответствовать требованиям Правил ООН № 26.	Принято.
630.	Приложение № 9,	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ	Исключить позицию 14.	Отклонено.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	позиция 14 (Пункт 93 проекта изменений к техническому регламенту)	(письмо от 01.06.2020)	Обоснование: Требования к защите установлены Правилами ООН №№ 61 и 26.	Требования Правил ООН № 26 адаптированы к целям приложения № 9 к ТР ТС 018/2011.
631.	Приложение № 9, позиция 14 (Пункт 93 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	В пункте 14.10 уточнить, кем проводится экспертиза.	Принято. В редакции: «…органом инспекции проводится экспертиза …».
632.	Приложение № 9, позиция 14 (Пункт 93 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Пункт 14.10 изложить в редакции: «В случае установки элементов конструкции, приводящей к изменению параметров транспортного средства, влияющих на безопасность пешеходов, проводится экспертиза на предмет обеспечения соответствия такого транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями согласно Глобальных технических правил ООН № 9 или Правил ООН № 127 **(если транспортное средство попадает в область применения Правил)** в отношении безопасности пешеходов, действовавших на момент выпуска транспортного средства в обращение.». Необходимо включить уточнение. Необходимо внести однозначность.	Принято. С учетом других поступивших предложений. В редакции: «14.10. В случае установки элементов конструкции, приводящей к изменению параметров транспортного средства, влияющих на безопасность пешеходов, органом инспекции проводится экспертиза на предмет обеспечения соответствия такого транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями согласно Глобальным техническим правилам ООН № 9 или Правилам ООН № 127 (если транспортное средство попадает в область применения указанных Правил) в отношении безопасности пешеходов, действовавших на момент выпуска транспортного средства в обращение.».
633.	Приложение № 9, позиция 17 (Пункт 93 проекта	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Пункт 17.1.3 – редакционная правка: Вместо ссылки на пункт 1.1 дать ссылку на пункт 17.1.1.	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	изменений к техническому регламенту)			
634.	Приложение № 9, позиция 18 (Пункт 93 проекта изменений к техническому регламенту	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Пункт 18.3 – редакционная правка: «…должны иметь высоту **не более** 25 мм …»	Принято.
635.	Приложение № 9, позиция 18 (Пункт 93 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 18.5 дополнить фразой «и обеспечивать двустороннюю громкоговорящую связь с оператором.»	Принято.
636.	Приложение № 9, позиция 19 (Пункт 93 проекта изменений к техническому регламенту)	Орган по сертификации «ПОЛИТЕХ-СЕРТ» (замечания от 14.01.2020)	Пункт 19 таблицы: исключить. Считаем, что установка на транспортное средство системы автоматизированного управления не должна быть изменением в конструкцию, а должна подтверждаться только для новых транспортных средств при процедуре одобрения типа транспортного средства или получении свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства.	Отклонено. Разработчик согласен с предложением организации, от которой поступил отзыв, но на практике происходит установка систем автоматического управления посредством внесения изменений в конструкцию обычных транспортных средств. Проект изменений к ТР ТС 018/2011 в случае внесения изменений в конструкцию отсылает к тем же требованиям, которые применяются для выпускаемых в обращение новых транспортных средств.
637.	Приложение № 9, позиция 19 (Пункт 93 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Дана ссылка на несуществующие приложение № 25. **Предложение:** Исправить на № 24.	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
638.	Приложение № 10, таблица требований (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	ААИ (письмо от 20.01.2020 № 115)	Возникают проблемы с оформлением и публикацией во ФГИС 2 сертификатов соответствия требованиям ТР ТС 018/2011 на компоненты на основании представленных заявителем сообщений об официальном утверждении типа по Правилам ООН.	Принято. Для исправления сложившейся ситуации требуется указание на схему сертификации 12с для всех компонентов, в отношении которых требования устанавливаются посредством ссылки на Правила ООН.
639.	Приложение № 10, таблица требований, позиции 1 и 2 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Добавить Правила ООН № 85-00 ко всем экологическим классам Пример записи: «Для экологического класса 5: Правила ООН №№ 24-03, 85-00 и Правила ООН № 83-06; Правила ООН №№ 24-03, 85-00 и Правила ООН № 49-05.». Обоснование: На двигателе необходимо проводить испытания с подтверждением максимальной полезной мощности и крутящего момента согласно Правилам ООН № 85-00.	Отклонено. Новое требование изначально не было включено в проект изменений к ТР ТС 018/2011.
640.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 2 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Изложить в редакции: «…Для экологического класса 6: … Правила ООН № 49-06 **для транспортных средств категорий M и N (в соответствии с областью применения Правил ООН № 49-06.)**».	Отклонено. Требования экологического класса 6 должны быть исключены из приложения № 10 к ТР ТС 018/2011.
641.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 5 (Пункт 94 проекта	ПАО КАМАЗ (письмо от 19.05.2020 № 01-11-38)	Предлагается редакция: «5. Системы снижения шума, в т.ч. глушители и резонаторы». Для оценки данной позиции указываются Правила ООН №№ 51, 59. Область применения указанных	Принято. В том числе, в таблице 4 приложения № 1 к ТР ТС 018/2011.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	изменений к техническому регламенту)		Правил ООН относится к системам снижения шума.	
642.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 7 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Актуализировать уровни требований Правил ООН: «Правила ООН № 90-02. Альтернативно: Правила ООН № 13-11 (транспортные средства категорий M_2, M_3, N). Правила ООН № 13Н-00 или 13Н-01 (транспортные средства категорий M_1 и N_1). Правила ООН № 78-03 или 78-04 (транспортные средства категории L)».	Принято.
643.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 9 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	ОАО «МЗКТ» (письмо от 14.01.2020 № 20000-19/017)	Позиция 9 – изменение схем подтверждения соответствия.	Отклонено. Предложение организации, от которой поступил отзыв, сделано по отношению к неактуальной редакции проекта изменений к ТР ТС 018/2011.
644.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 9 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Необходимо внести однозначность при каком значении давления будет испытываться.	Принято. Необходимо ориентироваться на стандарты из перечней, поддерживающих применение ТР ТС 018/2011.
645.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 9 (Пункт 94 проекта	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Исключить требование «деформация под давлением». Обоснование: Это требование не совсем понятно. Полиамидные (полимерные) трубы не должны деформироваться	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	изменений к техническому регламенту)		под действием рабочего давления.	
646.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 10 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Актуализировать уровни требований Правил ООН: «Должны обеспечиваться эффективность торможения и прочность в соответствии с Правилами ООН № № 13-11 и 13Н-00 или 13Н-01». При этом, требования к прочности механизмов в Правилах ООН № 13-11 и 13Н отсутствуют. Есть только фраза (п. 5.2.1.2.8 (R13-11), п. 5.2.2.10 (R13H): "... тормозные цилиндры и их поршни (в гидравлических и/или пневматических системах) и система тормозных рычагов и кулаков, не считаются деталями, которые могут разрушаться, при условии, что их размеры выбраны с большим запасом прочности и что они легкодоступны для технического обслуживания и имеют характеристики..."	Принято. В том числе, исключить слова «и прочность».
647.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 12 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Актуализировать уровни требований Правил ООН: «Правила ООН № 90-02. Альтернативно: Правила ООН № 13-11 (транспортные средства категорий M_2, M_3, **N**); Правила ООН № 13Н-00 или 13Н-01 (транспортные средства категорий M_1 и N_1); Правила ООН № 78-03 или 78-04 (транспортные средства категории L). Категория N, а не N_1 для Правил ООН 13-11.	Принято.
648.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 14 (Пункт 94 проекта	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Редакционная правка: Исправление опечатки в количестве циклов нагружения: «не менее 10^6 циклов».	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	изменений к техническому регламенту)			
649.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 19 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	Алюминиевая ассоциация (письмо от 20.05.2020 № 20-199)	Исключить схему сертификации 12с в отношении колес транспортных средств. Учитывая ситуацию с наличием контрафактных и фальсифицированных колес на рынке Евразийского экономического союза, несмотря на предпринимаемые масштабные меры со стороны государственных органов, Алюминиевой Ассоциации и других заинтересованных лиц, данное предложение представляется преждевременным и несет значительные риски выпуска в обращение колес, несоответствующих обязательным требованиям, а также совершения нарушений при проведении оценки их соответствия. Как показывает практика, зачастую недобросовестными органами по сертификации или заявителями (импортерами) при оценке соответствия продукции требованиям ТР ТС 018/2011 сообщения об официальном утверждении типа подделываются, и потом на их основе выдаются сертификаты соответствия. Отсутствие механизма проведения проверки подлинности предоставляемых сообщений об официальном утверждении типа создает риск поступления на рынок ЕАЭС небезопасных колес.	Отклонено. Договаривающиеся стороны Женевского Соглашения 1958 г. обязаны признавать официальные утверждения типа.
650.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 19 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	Алюминиевая ассоциация (письмо от 20.05.2020 № 20-199)	Предлагается сформулировать требования к колесам в следующем виде: «Правила ООН № 124. В случае, если на колеса транспортных средств не распространяются указанные Правила, то должны обеспечиваться: - прочность при циклическом нагружении (изгибающим моментом, радиальной силой);	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			- прочность при ударном нагружении (для колес из легких сплавов); коррозионная стойкость (для колес из магниевых сплавов)». Требование «на колесе должна быть нанесена маркировка» представляется избыточным, т.к. пункты 20 и 102 как действующего, так и проекта изменений технического регламента уже устанавливают обязательность нанесения маркировки (знак обращения) на компоненты. Требование по нанесению маркировки технического плана (диаметр и ширина обода, максимальная статическая нагрузка, дата изготовления и т.д.) предусмотрено нормативными документами - Правилами ООН № 124 и стандартами, включенными в перечни.	
651.	Приложение № 10, таблица требований, позиции 20 и 21 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту).	Ассоциация производителей шин (письмо от 19.05.2020 № 49-05/20)	Поддерживаем предлагаемые изменения в пункты 20 и 21 таблицы Приложения № 10.	Принято.
652.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 23 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту).	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Актуализировать уровни требований Правил ООН: «Правила ООН № 64-02 или 64-03».	Принято.
653.	Приложение	АНО «СЦ Связь-сертификат»	Позицию 29 изложить в редакции: «Бамперы».	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	№ 10, таблица требований, позиция 29 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту).	(письмо от 20.05.2020) АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	В приложении № 10 в колонке «Требования или наименование документа, содержащего требования» п. 29 указаны: Правила ООН № № 26-02 или 26-03 – Настоящие Правила применяются к наружным выступам транспортных средств категории М1 Правила ООН № 42-00 – Настоящие Правила применяются к транспортным средствам категории М1 Правила ООН № 61-00 – Настоящие Правила применяются в отношении наружных выступов грузовых транспортных средств категорий N1, N2 и N3. Дуги защитные для мотоциклов устанавливаются на транспортные средства категории L, таким образом, указанные Правила ООН не имеют никакого отношения к наружным выступам транспортных средств категории L и к дугам защитным для мотоциклов соответственно.	
654.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 31 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	ОАО «МЗКТ» (письмо от 14.01.2020 № 20000-19/017)	Позиция 31 – ссылка на пункт 1.16.3.12 приложения № 6, который отсутствует. Уточнить ссылку на номер пункта.	Принято. Ссылка исправлена.
655.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 31 (Пункт 94 проекта изменений к техническому	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Предложение: «…С 1 января 2022 г. для впервые заявленных для проведения подтверждения соответствия типов компонентов вместо Правил ООН № 118-00 или 118-01 применяются Правила ООН № 118-03…». Обоснование: Предлагаем ввести уровень требований Правил ООН	Отклонено. При принятии проекта изменений к ТР ТС 018/2011 в конце 2021 г. надо дать возможность заявителям подготовиться к новому уровню требований.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	регламенту)		№ 118-03 на год раньше, т. е. с 2022 г. Обеспечение безопасности ТС в соответствии с уровнем требований последней серии поправок Правил ООН № 118.	
656.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 65 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	2012tns@mail.ru (письмо от 25.03.2020) izot83@yandex.ru (письмо от 24.03.2020) nicalf@mail.ru (письмо от 25.03.2020) sumaks@mail.ru (письмо от 25.03.2020) support@decom.su (письмо от 24.03.2020)	Сохранить за тахографом статус объекта технического регулирования с едиными обязательными требованиями для всех стран-участников. Это позволит в соответствии с п. 102 ТР ТС 018/2011 производителям РФ, РБ, РК производить свои тахографы для нужд рынка ЕАЭС и упростить процедуру оборота за счет присвоения им одобрения типа. Исключение тахографов из позиции 65 приложения № 10 к ТР ТС 018/2011 негативно отразится на и так непростой ситуации - это приведет к тому, что обязательные требования к тахографу перестанут быть обязательными и рынок будет наполнен приборами кустарного производства и результатами научной мысли китайских промышленников формально подходящими под "тахограф", что при необходимости глубокой конфигурации тахографа с другими бортовыми системами приведет к снижению общей безопасности транспортного средства. Позицию 65 приложения № 10 целесообразно изложить в следующей редакции: Форма и схема подтверждения соответствия - 10с, 11с (для тахографов промаркированных знаками официального утверждения "E" («е») - 1д). Требования или наименование документа, содержащего требования - до момента принятия единых Правил ЕЭК ООН в отношении тахографов применяются технические безотсылочные (к Директивам и стандартам ЕС) нормы и правила	Отклонено. Решение о переводе технического регулирования в отношении тахографов на национальный уровень поддержано государствами-членами ЕАЭС. Позиция 65 исключается из приложения № 10.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			ЕСТР без обязанности прохождения процедур подтверждения соответствия. Отсутствие четких и единых требований к тахографам приведет к тому, что каждая страна-участница на свое усмотрение будет устанавливать требования к тахографам. Требования, как таковые, примут характер "рекомендательных". При таких "требованиях" о безопасности и речи быть не может. Резюме: требования к тахографу должны быть едиными и обязательными.	
657.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 65 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Позицию 65 приложения № 10 (тахографы) оставить в текущей редакции ТР ТС 018/2011, без изменений. Установление требований к тахографам в НПА государств-членов ЕАЭС делает невозможной сертификацию этого объекта технического регулирования в рамках ТР ТС 018/2011 – из приведенной формулировки получается что проверить необходимо будет все требования НПА разных стран, при этом методы испытаний из Перечня методов не перекрывают эти требования в полной мере. Кроме того, неясен срок действия сертификата соответствия в данном случае – как быть если соответствующие требования из НПА одной или нескольких государств-членов изменятся?	Отклонено. Решение о переводе технического регулирования в отношении тахографов на национальный уровень поддержано государствами-членами ЕАЭС. Позиция 65 исключается из приложения № 10.
658.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 72 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Предложение: «…Для продукции, предназначенной для транспортных средств категории M_3 классов II и III: Правила ООН № 118-01. С 1 января 2022 г. для впервые заявленных для проведения подтверждения соответствия типов компонентов вместо Правил ООН № 118-01 применяются Правила ООН № 118-03». Обоснование:	Принято частично. В редакции: «…Для продукции, предназначенной для транспортных средств категории M_3 классов II и III: с 1 января 2023 г. для впервые заявленных для проведения подтверждения соответствия типов компонентов применяются Правила ООН № 118-03». При принятии проекта изменений к

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			В Правилах ООН № 118-01 отсутствуют требования к электропроводке. Предлагаем ввести уровень требований Правил ООН № 118-03 на год раньше, т. е. с 2022 г. Обеспечение безопасности ТС в соответствии с уровнем требований последней серии поправок Правил ООН № 118. Сокращение разрыва с европейским законодательством.	ТР ТС 018/2011 в конце 2021 г. надо дать возможность заявителям подготовиться к новому уровню требований.
659.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 76 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту).	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Позицию 76 изложить в редакции: «Детали цилиндро-поршневой группы (гильзы цилиндров, поршни, поршневые кольца и пальцы), газораспределительного механизма (распределительный вал, толкатели и пружины клапанов, клапаны), коленчатые валы, вкладыши подшипников, шатуны, болты шатунные». Указанные детали: цилиндры, звездочки привода, втулки свертные отсутствуют в стандартах, перечисленных в перечне стандартов на добровольной основе и в перечне стандартов, содержащих методы испытаний.	Принято.
660.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 77 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Колонка «Компоненты транспортных средств»: Системы впрыска топлива двигателей с принудительным зажиганием и их сменные элементы. Колонка «Требования или наименование документа, содержащего требования»: Должен обеспечиваться уровень выбросов, предусмотренный настоящим техническим регламентом, работоспособность в условиях окружающей среды, защита от проникновения пыли и влаги, электрическая прочность изоляции для электрических/электронных систем и их сменных	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			элементов. Правила ООН № 10-03». Так как в состав системы впрыска входят электрические элементы, например блоки электронного управления, электромагнитные форсунки, датчики давления и т.д., были добавлены требования из ГОСТ 3940 и внесены Правила ООН № 10-03.	
661.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 78 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Колонка «Компоненты транспортных средств»: Воздухоочистители для двигателей внутреннего сгорания и их фильтрующие элементы. Колонка «Требования или наименование документа, содержащего требования»: Должны обеспечиваться: сопротивление воздухоочистителя; средний коэффициент пропуска пыли; продолжительность работы воздухоочистителя до достижения предельного сопротивления. Уточнение названия требований к воздухоочистителю согласно ГОСТ Р 53837 и ГОСТ 8002. Требование «герметичность в местах соединений, уплотнений» было удалено в связи с отсутствием методов испытаний в ГОСТ 8002, равно как и самого требования в ГОСТ Р 53837.	Принято.
662.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 79 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Колонка «Компоненты транспортных средств»: Фильтры очистки масла для двигателей внутреннего сгорания и их фильтрующие элементы. Колонка «Требования или наименование документа, содержащего требования»: Должны обеспечиваться: герметичность в местах соединений, уплотнений при давлении масла, превышающем номинальное	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			рабочее давление в системе смазки двигателя в 2 раза; начальное гидравлическое сопротивление фильтров и фильтрующих элементов не более 0,03 МПа; эффективность очистки масла от загрязняющих примесей не менее 25%. Уточнение названия объекта технического регулирования с учетом области распространения ГОСТ Р 53844. Требование «исключение утечки и возгорания моторного масла» было удалено в связи с отсутствием методов испытаний, равно как и самого требования в ГОСТ Р 53844.	
663.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 80 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Колонка «Компоненты транспортных средств»: Фильтры очистки топлива дизелей и их фильтрующие элементы. Колонка «Требования или наименование документа, содержащего требования»: Должны обеспечиваться: герметичность в местах соединений; эффективность очистки топлива от загрязняющих примесей; для фильтров с пористыми фильтрующими элементами в сборе и их пористых фильтрующих элементов: полнота отделения воды для фильтров-отстойников; размер щели или ячейки для фильтров с щелевыми и сетчатыми элементами в сборе и их щелевых и сетчатых элементов. Требование «исключение утечки и возгорания топлива» было удалено в связи с отсутствием методов испытаний, равно как и самого требования в ГОСТ Р 53640. В требовании «эффективность очистки топлива от	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			загрязняющих примесей не менее 70%» убрали значение, так как для разной категории фильтров оно разное в соответствии с ГОСТ Р 53640. Так как фильтры очистки топлива и их фильтрующие элементы для дизелей бывают разной конструкции, были учтены требования для фильтров различной конструкции в соответствии с ГОСТ Р 53640.	
664.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 81 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Колонка «Компоненты транспортных средств»: Фильтры **тонкой** очистки топлива двигателей с принудительным зажиганием и их фильтрующие элементы. Колонка «Требования или наименование документа, содержащего требования»: Должны обеспечиваться: герметичность **фильтров** в местах соединений, уплотнений при давлении воздуха, превышающем рабочее давление в системе питания двигателя в 2 раза; начальное гидравлическое сопротивление фильтров и фильтрующих элементов не более 2,45 кПа; эффективность очистки топлива от загрязняющих примесей не менее 40%. Уточнение названия объекта технического регулирования с учетом области распространения ГОСТ Р 53559. В автомобилестроении есть еще сетчатые фильтры, устанавливаемые в топливном баке, и они не попадают под действие этого ГОСТа. Требование «исключение утечки и возгорания топлива» было удалено в связи с отсутствием методов испытаний, равно как и самого требования в ГОСТ Р 53559. Уточнение названия требования к герметичности	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			согласно ГОСТ Р 53559.	
665.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 82 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Колонка «Компоненты транспортных средств»: Топливные насосы высокого давления, топливоподкачивающие насосы, плунжерные пары, форсунки и распылители форсунок для дизелей. Колонка «Требования или наименование документа, содержащего требования»: В целях обеспечения безотказной работы и выполнения экологических требований к двигателям, должны обеспечиваться рабочие характеристики, и их отклонения от заданных значений должны соответствовать установленным требованиям. Требование «Должны обеспечивать работу дизеля на дизельных топливах, автомобильных бензинах, топливах для реактивных двигателей и смесях указанных топлив» указано в п. 5.2 ГОСТ 10578 (ТНВД) и п. 4.2 ГОСТ 15829 (топливоподкачивающий насос), однако методов испытаний по данному требованию в указанных стандартах нет. В нашем предложении несколько перефразировано второе требование, так как выполнение требования по безотказности работы двигателя и его экологических показателей является одним из требований назначения устанавливаемых на двигатель компонентов. В первоначальной редакции данное требование может интерпретироваться как техническое требование к компонентам, которое должно выполняться при испытаниях на двигателе. Однако эти требования в перечисленных в перечне стандартов на добровольной основе и в перечне стандартов, содержащих методы испытаний, отсутствуют.	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
666.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 86 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	Минпром РБ (письмо от 17.01.2020 № 13-15/286) Минпром РБ (письмо от 14.05.2020 № 13-15/631) ОАО «Белкард» (письмо от 30.04.2020 № 21/4848)	В предлагаемой редакции позиции 86: из столбца 2 исключить слова: «...крестовины карданные, в том числе с подшипниками в сборе; промежуточные опоры, в том числе с подшипниками, с кронштейнами в сборе»; в столбце 4 требование «минимальный радиальный зазор в соединениях «шип крестовины - подшипник крестовины» изложить в редакции **«радиальный и осевой зазоры в шарнире или их суммарная величина».** Введение указанных компонентов в качестве объектов технического регулирования ТР ТС 018/2011 считаем нецелесообразным, так как в транспортном средстве эти детали (узлы) эксплуатируются только в составе карданной передачи (вала), подтверждение которых осуществляется согласно требованиям, установленным в приложении № 10 ТР ТС 018/2011. В случае внесения указанных объектов в ТР ТС 018/2011, необходимо выделить их отдельными позициями с предъявлением требований к ним, так как требования, предъявляемые к карданным передачам (валам) неприменимы для крестовин карданных, в том числе с подшипниками в сборе и промежуточных опоры, в том числе с подшипниками, с кронштейнами в сборе.	Принято частично. Отклонено в части исключения текста из столбца 2. В отношении указанной продукции установлены требования стандартов, на соответствие которым она может быть проверена. См. ГОСТ Р 52430-2005, ГОСТ Р 52923-2008, ГОСТ Р 52430-2005, входящие в перечни стандартов, поддерживающих применение ТР ТС 018/2011. Принято в части текста в столбце 4. Внесено уточнение в столбце 4: «Шарниры неравных и равных угловых скоростей, крестовины карданные и промежуточные опоры подлежат подтверждению соответствия в том случае, если они не проходили подтверждение соответствия в составе карданной передачи».
667.	Приложение № 10, таблица требований, позиции 94 и 95 (Пункт 94 проекта изменений к техническому	Минпром РБ (письмо от 17.01.2020 № 13-15/286) Минпром РБ (письмо от 14.05.2020 № 13-15/631) ОАО «Борисовский завод электрооборудования» (письмо от 23.04.2020 № 039-130/3969)	Из столбца 4 исключить слова: «Правила ООН № 10-03». Требования по электромагнитной совместимости к продукции, указанной в пункте 94 приложения № 10, установлены в ГОСТ 33991-2016 "Электрооборудование автомобильных транспортных средств. Электромагнитная	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	регламенту)		совместимость. Помехи в цепях. Требования и методы испытаний", и данный стандарт включен в перечни стандартов, взаимосвязанных с ТР ТС 018/2011 (Решение Коллегии ЕЭК от 25.12.2018 № 219), внедрение Правил ООН №10-03 считаем нецелесообразным, т.к. это приведет к дублированию требований и увеличению затрат на проведение испытаний. Продукция, указанная в пункте 95 приложения № 10, является пассивной в отношении электромагнитной совместимости. Стартеры и реле стартеров функционируют в период запуска двигателя, и их работа не оказывает влияния на показатели электромагнитной совместимости транспортного средства по требованиям Правилами ООН № 10-03.	
668.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 101 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Колонка «Компоненты транспортных средств»: Уплотнители головок блока цилиндров, коллекторов, газобаллонной аппаратуры, манжеты резиновые, армированные для валов, кольца резиновые уплотнительные круглого сечения, в том числе для двигателей внутреннего сгорания. Колонка «Требования или наименование документа, содержащего требования»: В целях обеспечения герметичности стыков соединяемых деталей должны соблюдаться требования: для уплотнителей головок блока цилиндров, коллекторов, газобаллонной аппаратуры: физико-механические показатели армированного материала, стойкость металлических уплотнителей к воздействию жидкостей, высота гофр и полугофр металлических уплотнителей в заданных пределах; для манжет и колец резиновых: физико-	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			механические показатели резины, отклонение геометрической формы сечений колец и смещение в заданных пределах, разностенность манжет в заданных пределах. Уточнение названия объектов технического регулирования с учетом области распространения ГОСТ 8752, ГОСТ 18829. ГОСТ 8752 необходимо добавить в оба перечня стандартов (перечень стандартов на добровольной основе и перечень стандартов, содержащих методы испытаний), так как добавлен объект «манжеты резиновые, армированные для валов». Учитывая, что на сегодняшний день в автомобилестроении широко применяются безасбестовые уплотнители и уплотнители из металла, следует в оба перечня стандартов добавить действующий ГОСТ 33786 «Прокладки головки цилиндров и системы газопроводов для двигателей внутреннего сгорания. Общие технические требования», так как в данном стандарте приведены требования и методы испытаний к уплотнителям из армированного материала (включая асбостальной) и металла, в отличие от ранее включенного в перечень стандарта ГОСТ 12856 (распространяется только на асбостальные листы и прокладки из них). А также в перечень стандартов, содержащих методы испытаний, добавить ГОСТ 33784 «Материалы уплотнительные и прокладки из них. Методы определения сжимаемости и восстанавливаемости», ГОСТ 33785 «Материалы уплотнительные и прокладки из них. Метод определения стойкости к воздействию жидкостей», содержащие методы испытаний.	

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			Указанное в первоначальной редакции требование «Должна обеспечиваться герметичность стыков соединяемых деталей» является требованием назначения и не может трактоваться как техническое требование, так как отсутствует в ГОСТах, указанных в перечнях стандартов, соответственно методы испытаний так же отсутствуют. В ГОСТ 12856 присутствует требование к герметичности уплотнителя из асбостальных листов марок ЛА-1Б и ЛА-5Б при давлении в приспособлении, но к остальным маркам (их всего 12 в ГОСТ 12856) данное требование не применяется. В ГОСТ 18829 отсутствуют требования к герметичности. В ГОСТ 33786 есть требование к герметичности стыков головки с блоком цилиндров и головки с выпускным коллектором двигателей внутреннего сгорания, которое обеспечивается выполнением требований к физико-механическим показателям материала. В ГОСТ 8752 есть требование к герметичности манжет, но методы испытаний отсутствуют. В итоге, при анализе ГОСТов 12856, 33786, 8752, 18829 установлено, что основными показателями, обеспечивающими герметичность стыков соединяемых деталей, являются физико-механические показатели применяемых материалов и отдельные требования к геометрической форме. По данным показателям предусмотрены методы испытаний, указанные в вышеупомянутых ГОСТах.	
669.	Приложение № 10, таблица требований,	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Состав объектов технического регулирования изложить в редакции: «Независимые воздушные и жидкостные	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	позиция 104 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)		подогреватели-отопители автоматического действия, работающие от бортовой сети транспортных средств на жидком**, газообразном топливе, а также от электрической энергии,** в том числе подогреватели предпусковые». Обоснование: В Правилах ООН № 122-00 есть понятие электрические отопители, которые приводятся в действие от электрической энергии.	
670.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 112 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Предложение: «…С 1 января 2022 г. для впервые заявленных для проведения подтверждения соответствия типов компонентов вместо Правил ООН № 118-00 или 118-01 применяются Правила ООН № 118-03…». Обоснование: Предлагаем ввести уровень требований Правил ООН № 118-03 на год раньше, т. е. с 2022 г. Обеспечение безопасности ТС в соответствии с уровнем требований последней серии поправок Правил ООН № 118.	Отклонено. При принятии проекта изменений к ТР ТС 018/2011 в конце 2021 г. надо дать возможность заявителям подготовиться к новому уровню требований.
671.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 116 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	Ассоциация производителей шин (письмо от 19.05.2020 № 49-05/20)	Считаем необходимым гармонизировать изменения, предлагаемые в пункт 116 таблицы приложения № 10 с изменениями, которые предлагаются в пунктах 20 и 21 таблицы, а именно, дополнить предложением следующего содержания: «Для оценки износа дорожного покрытия шипованными шинами допускается использовать тестовое дорожное покрытие.». Обоснование: Соотношение износов от воздействия двух шин (с количеством шипов, соответствующим установленному требованию, и с большим количеством шипов на погонный метр) на тестовое	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			дорожное покрытие будет всегда коррелировать с соотношением их воздействия на любое дорожное покрытие. Не представляется возможным определить реальное дорожное покрытие для сравнительных испытаний двух шин, в силу разнообразия климатических условий Российской Федерации и стран-членов ЕАЭС, существующего разнообразия принятых стандартных дорожных покрытий, а также различных условий эксплуатации дорог.	
672.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 117 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Изменить «№» на «N» (категория N).	Принято.
673.	Приложение № 10, таблица требований, позиции 117, 118 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	ИЦ ФГУП «НИИР» (письмо от 18.05.2020)	Указать: «Правила ООН № 10-03 **или любой более поздней серии поправок**». В случае добровольного согласия Заявитель может провести оценку соответствия своего изделия требованиям более поздней серии поправок, чем Правила ООН № 10-03, не дожидаясь окончания переходного периода использования Правил ООН № 10.	Отклонено. В данном уточнении нет необходимости, поскольку об этом написано в приложении № 2 к ТР ТС 018/2011 (пункт 5 перед таблицей требований).
674.	Приложение № 10, таблица требований, позиции 117, 118 (Пункт 94 проекта изменений к техническому	ИЦ ФГУП «НИИР» (письмо от 18.05.2020)	Изменить редакцию: «возможность приема и обработки сигналов не менее трех действующих глобальных навигационных спутниковых систем (**включая ГЛОНАСС, ГАЛИЛЕО и GPS**), а также спутниковых систем дифференциальной коррекции;». Предлагаем конкретизировать ГНСС аналогично	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	регламенту)		тому, как это сделано в Правилах ООН № 144.	
675.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 117 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	ИЦ ФГУП «НИИР» (письмо от 18.05.2020)	Конкретизировать вид используемой технологии LPWAN, например, LTE-M. В настоящий момент действует несколько различных технологий LPWAN: LoRaWAN, SigFox, NB-IoT, LTE-M, Weightless P и др. Для оценки соответствия испытательным лабораториям необходимо провести соответствующее дооснащение, для чего необходимо понимать, какие технологии будут использоваться.	Принято частично. Предлагается уточненная формулировка требования: «возможность формирования и передачи информации при использовании резервного канала передачи данных по каналам беспроводной связи (спутниковая связь, узкополосные сети беспроводной связи с низким энергопотреблением и др.) при планируемом использовании АСН в местах отсутствия или недостаточного покрытия сетей подвижной радиотелефонной связи».
676.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 117 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Абзац 3: «наличие персональной универсальной многопрофильной идентификационной карты абонента для работы в сетях подвижной радиотелефонной связи стандартов GSM 900 и GSM 1800». Слово «многопрофильной» исключить, так как оно не имеет отношения к безопасности, использоваться будет только в коммерческих целях, для функционирования системы ЭРА-ГЛОНАСС не требуется.	Принято.
677.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 117 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Исключить абзац 4: «возможность обновления информации, хранящейся на персональной универсальной многопрофильной идентификационной карте абонента, по сетям подвижной радиотелефонной связи стандартов GSM 900 и GSM 1800;». Обоснование: Абзац не имеет отношения к безопасности, использоваться будет только в коммерческих целях,	Отклонено. Требования предусматривают более оперативное обновление информации, хранящейся на неснимаемой персональной универсальной многопрофильной идентификационной карте абонента, например, при нахождении в роуминге. Позиция 117 приложения № 10 к ТР ТС 018/2011 не ЭРА ГЛОНАСС, а

<table>
<tr><th>N п/п</th><th>Структурный элемент технического регламента</th><th>Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)</th><th>Замечание и (или) предложение</th><th>Заключение разработчика технического регламента</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>для функционирования системы ЭРА-ГЛОНАСС не требуется.</td><td>аппаратура спутниковой навигации.</td></tr>
<tr><td>678.</td><td>Приложение № 10, таблица требований, позиция 118 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)</td><td>АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)</td><td>Предложение:
Необходимо расширить формы и схемы подтверждения соответствия, допустить декларирование соответствия требованиям к автомобилям в отношении ЭРА-ГЛОНАСС. Таблицу приложения 10 в пункте 118 дополнить схемой декларирования с соответствующим примечанием:
<table><tr><td>N п/п</td><td>Компоненты транспортного средства</td><td>Форма и схема подтверждения соответствия</td><td>Требования или наименование документа, содержащего требования</td></tr><tr><td>118</td><td>Устройство вызова экстренных оперативных служб</td><td>1с, 2с 1д*</td><td></td></tr></table>* - схема декларирования возможна к применению только при подтверждении соответствия транспортных средств, предусмотренного пунктом 35 настоящего технического регламента (за исключением малых партий).</td><td>Отклонено.
Устройство вызова экстренных оперативных служб является сложным многофункциональным радиоэлектронным компонентом транспортного средства со значительными объемами выпуска и с широким набором требований к параметрам и характеристикам, требующим контроля качества производства (сертификации СМК). Поэтому, исходя из приведенного в приложении № 19 к ТР ТС 018/2011 «Описания схем обязательной сертификации и рекомендаций по их применению», формы 1с и 1д для устройства вызова экстренных оперативных служб неприемлемы.</td></tr>
<tr><td>679.</td><td>Приложение № 10, таблица требований, позиция 118 (Пункт 94 проекта</td><td>АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)</td><td>Вводятся новые требования к архитектуре электроники устройства вызова экстренных оперативных служб, что потребует разработки новых устройств. Если в этом есть жизненная потребность, обусловленная опытом эксплуатации систем ЭРА-</td><td>Принято частично.
Переходный период ограничен сроком действия одобрений типа транспортного средства посте вступления в силу данного проекта изменений к ТР ТС 018/2011.</td></tr>
</table>

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	изменений к техническому регламенту)		ГЛОНАСС, то автопроизводителям потребуется для НИОКР не менее 5 лет. В проекте изменений производителю дается максимум 4 года в соответствии с: «3.2.6. Сертификаты соответствия в отношении устройств и систем вызова экстренных оперативных служб и их установки на транспортные средства, выданные до вступления в силу настоящих изменений к техническому регламенту, сохраняют действие до истечения указанного в них срока.» **Предложение:** Пункт 118 оставить без изменений. Добавить новый пункт 119 в Приложение № 10. В новых пунктах 18.1, 18.2 Приложения № 3 исправить все ссылки к пункту 118 на новый пункт 119 Приложения № 10.	
680.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 118 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Исключить абзац: «наличие неснимаемой персональной универсальной многопрофильной идентификационной карты абонента, предназначенной для работы в сетях подвижной радиотелефонной связи , содержащей профили сетей подвижной радиотелефонной связи, обеспечивающих функционирование действующих национальных систем экстренного реагирования при авариях, и автоматическое переключение на профиль сети связи национальной системы экстренного реагирования при осуществлении экстренного вызова». Обоснование: Согласно пояснительной записке к проекту Изменений № 3, которые вносятся в ТР ТС 018/2011: Пункт 9. Описание проблем, на решение которых направлена разработка проекта изменений в	Принято частично. Абзац сохранен. Редакция изменена с учетом предложения ООО «Тест-Связь» и АНО «СЦ Связь-сертификат».

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			технический регламент: … - Сокращение затрат автопроизводителей и импортеров на проведение оценки соответствия транспортных средств и их компонентов; … Противоречие положениям, представленным в пояснительной записке к проекту изменений в регламент и тексту изменений, что приведёт к существенному увеличение затрат изготовителей и разработкам поставщиков компонентов ЭРА ГЛОНАСС. Оставить текущий уровень требований. Не вводить до тех пор, пока не будет готова инфраструктура во всех странах ЕАЭС. На данный момент не во всех странах ЕАЭС запущены и существуют национальные системы экстренного реагирования.	
681.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 118 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Исключить абзац: «Устройство, устанавливаемое на транспортных средствах категорий M1 и N1, должно обеспечивать возможность определения, регистрации и передачи информации об обстоятельствах дорожно-транспортного происшествия. Требование применяется с 1 января 2024 г.». Обоснование: Непонятно, что имеется в виду под «контролем обстоятельств причинения вреда транспортному средству в результате ДТП». Это регистрация скорости / направления движения / ускорения ТС непосредственно перед ДТП, или также какая-то видеозапись? Недопустимо вводить в технический регламент какие-либо требования как обязательные при	Принято частично. Требование переформулировано.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			отсутствии четко сформулированных технических требований и методов проверки / испытаний. Необходимо, по крайней мере, сначала разработать и утвердить стандарт, устанавливающий основные понятия и технические требования к «средствам контроля обстоятельств причинения вреда транспортному средству в результате ДТП» и методы проверки соответствия этим требованиям. ГОСТ отсутствует в проекте внесения изменений в перечни стандартов применяемых к ТР ТС 018/2011. Разночтения по датам: В п. 118 применение с 1 января 2024 г. В п 16.1.17 – с 1 января 2022 г. Не считаем необходимым введение подобных новых требований в ТР ТС 018/2011, так как они не относятся напрямую к безопасности ТС, и должны регламентироваться другими НПА.	
682.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 118 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Исключить абзац: «возможность обновления установленного программного обеспечения и информации, хранящейся на неснимаемой персональной универсальной многопрофильной идентификационной карте абонента, по сетям подвижной радио-телефонной связи». Обоснование: Согласно пояснительной записке к проекту изменений [№ 3], которые вносятся в ТР ТС 018/2011. п 9. Описание проблем, на решение которых направлена разработка проекта изменений в технический регламент: … - Сокращение затрат автопроизводителей и импортеров на проведение оценки соответствия	Принято частично. Абзац приведен в редакции: «возможность обновления информации, хранящейся на неснимаемой персональной универсальной идентификационной карте абонента, по сетям подвижной радиотелефонной связи».

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			транспортных средств и их компонентов; … Противоречие положениям, представленным в пояснительной записке к проекту изменений в регламент и тексту изменений, что приведёт к существенному увеличение затрат изготовителей и разработкам поставщиков компонентов ЭРА ГЛОНАСС. - Оставить текущий уровень требований. Не вводить до тех пор, пока не будет готова инфраструктура во всех странах ЕАЭС. - Не во всех странах ЕАЭС запущены и существуют национальные системы экстренного реагирования.	
683.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 118 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Дополнить требованиями к погрешности определения высоты. В свете предлагаемых Изменениями требований в п. 16.1.4.17 обсуждаемого Приложения к ТР ТС 018/2011, считаем необходимым установить также требования по точности определения высоты – для возможности соотнесения полученных данных с цифровыми картами местности.	Отклонено. Предельные погрешности определения координат установлены в Правилах ООН № 144-01.
684.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 118 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Изменить «содержащей профили сетей» на «содержащей профили не менее одной из сетей» С учетом требования к функционалу обновления профиля SIM-карты по воздуху требование содержать в себе все профили операторов – избыточно. Кроме того, при увеличении числа действующих национальных систем экстренного реагирования при авариях и государств-членов ЕАЭС, данное требование может стать невыполнимым технически.	Принято частично. Из рассматриваемой нормы исключается требование к многопрофильности СИМ-карты и устанавливается требование наличия на СИМ-карте профиля сети связи национальной системы экстренного реагирования при осуществлении экстренного вызова.
685.	Приложение № 10, таблица	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020)	В примечании 1 изменить фразу «аппаратуры спутниковой навигации» на «устройств вызова	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	требований, позиция 118 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020) ИЦ ФГУП «НИИР» (письмо от 18.05.2020)	экстренных оперативных служб».	
686.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 118 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Текст «был уменьшен исключен риск случайного срабатывания (нажатия кнопки экстренного вызова)». Требование вызывает сразу несколько вопросов: - как это уменьшит риск? Как это проверять? **Предложение:** «исключен риск случайного срабатывания (нажатия кнопки экстренного вызова)».	Принято частично. В редакции: «было исключено срабатывание при случайном нажатии кнопки экстренного вызова».
687.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 118 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Требования изложить в редакции приложения 4 к сводке отзывов. Обоснование: В целях приведения в соответствие с принятыми поправками серии 01 к Правилам ООН № 144, согласованными в рамках 180-й сессии WP.29 в марте 2020 г.).	Принято. С учетом других поступивших предложений.
688.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 118 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	Хендэ Мотор Групп (письмо от 26.06.2020)	Абзац «возможность применения режима информационной поддержки пользователей через сеть связи национального оператора системы экстренного реагирования для определения координат местоположения транспортного средства». Согласно этому положению, необходим “режим информационной поддержки пользователя” который позволяет передавать PSAP информацию о текущем местонахождении транспортного средства (новое требование).	Принято частично. Требование переформулировано.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			В нынешней системе e-Call, MSD, включая информацию о местоположении транспортного средства, будет передаваться после аварии. Следовательно, мы видим, что никакой дополнительной выгоды в аспекте безопасности не ожидается, даже если новый режим предоставляется. Таким образом, это новое положение должно быть удалено. (Если это действительно необходимо, следует предоставить достаточно времени).	
689.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 118 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	Хендэ Мотор Групп (письмо от 26.06.2020)	Абзац: «возможность приема информации от национальных систем экстренного реагирования при включенном зажигании транспортного средства и оповещения о поступившей информации (визуально или акустически) водителя и пассажиров транспортного средства». Согласно данному положению, необходима возможность приёма информации от PSAP (аварийная ситуация, информация о дорожном движении, recall information, …) при включенном зажигании (новое требование) В нынешней системе e-Call, регистрация и подключение к сети будет выполнена после аварийной ситуации, после этого возможна связь (обмен сигналами) e-Call с PSAP. Следовательно, правило следует ограничить и уточнить таким образом, чтобы система e-call могла сработать и подключиться к сети только после аварийной ситуации. Если получение информации от PSAP во время нормального движения (нормальной дорожной ситуации) необходимо, следует предоставить достаточно времени.	Принято частично. Требование переформулировано.
690.	Приложение	Хендэ Мотор Групп (письмо от	Абзац: «Устройство, устанавливаемое на	Принято частично.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	№ 10, таблица требований, позиция 118 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	26.06.2020)	транспортных средствах категорий M1 и N1, должно обеспечивать возможность определения, регистрации и передачи информации об обстоятельствах дорожно-транспортного происшествия. Требование применяется с 1 января 2024 г.». Согласно данному положению, информация об обстоятельствах должна быть уточнена / зарегистрирована / передана (новое требование). Это должно быть изменено (убрано, уточнено, быть на усмотрение производителей транспортных средств). 1) непонятно какая именно информация должна быть уточнена/зарегистрирована/передана. 2) В особенности, требуется информация (включая фотографии и видео) сбор и предоставление которой невозможны. 3) Поскольку это положение не имеет прямого отношения к аспекту безопасности, предоставление такой информации должно быть на усмотрение производителей, если это действительно требуется. 4) Если предоставление этой информации обязательно, нужно дополнительное время и текущие транспортные средства следует исключить из рамок положения (например, январь 2024, только новые типы).	Требование переформулировано.
691.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 118 (Пункт 94 проекта изменений к	Хендэ Мотор Групп (письмо от 26.06.2020)	Абзац: «возможность работы с внешними дополнительными устройствами (включая устройства, предназначенные для определения события ДТП), подключаемыми посредством стандартизованного разъема и стандартизованного протокола передачи данных».	Принято частично. Требование переформулировано.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	техническому регламенту)		Согласно данному положению, стандартизация разъёмов и протоколов передачи данных необходима для устройств, подразумевающих восстановление после аварии. (Старое требование сохраняется.) Мы полагаем, что это положение предназначено для извлечения записанной информации в случае аварии, но, насколько нам известно, до сих пор ни у одного из производителей транспортных средств не было технического метода для этого, поскольку в России не требуется EDR (регистратор данных о происшествии, он же «самописец», он же «черный ящик») как обязательное устройство. Так что это положение должно быть удалено. (В случае, если Россия примет/утвердит EDR в будущем, у производителей транспортных средств должно быть достаточно времени для разработки.)	
692.	Приложение № 10, таблица требований, позиция 118 (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	ИЦ ФГУП «НИИР» (письмо от 18.05.2020)	Примечание 2 изложить в редакции: «Рекомендуемые к применению стандарты включены в Перечень стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований настоящего технического регламента». Стандарты из Перечня к ТР ТС 018/2011 охватывают не только параметры связи, но и функциональные параметры, параметры ЭМС, устойчивость к механико-климатическим воздействиям, а также протокол обмена данными устройства/системы вызова экстренных оперативных служб с инфраструктурой системы экстренного реагирования при авариях	Отклонено. Во всем техническом регламенте рекомендуемые к применению стандарты включены в указанный перечень. В данном случае речь идет об обобщающем понятии для вида беспроводной связи, например, GSM, UMTS, LTE и др.
693.	Приложение № 10, примечания после таблицы	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат»	Примечание 2 оставить в текущей редакции ТР ТС 018/2011. Исключения из методов испытаний указываются в	Принято частично. В текущей редакции данного примечания так же дается ссылка на Перечень 1.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	требований (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	(письмо от 20.05.2020)	Перечне 2, кроме того, в предлагаемой редакции некорректно ссылаться на Перечень 1.	Стандарты, включенные в Перечень 1, используются для конкретизации требований. Примечание 2 изложить в редакции: «2. Подтверждение соответствия проводится только в отношении тех требований, которые указаны в перечне требований к типам компонентов транспортных средств. **Детализация требований содержится в стандартах, включенных** в Перечень стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента Евразийского экономического союза о безопасности колесных транспортных средств …».
694.	Приложение № 10, примечания после таблицы требований (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Исключить примечание 6: «В отношении колодок с накладками в сборе для дисковых и барабанных тормозов и фрикционных накладок для барабанных и дисковых тормозов, поставляемых для послепродажного обслуживания транспортных средств, требования пункта 5.1.1.3 Правил ООН № 13, пункта 5.1.1.3 Правил ООН № 13Н, пункта 5.4 Правил ООН № 78, пункта 5.1 (d) Правил ООН № 90 применяются факультативно». Обоснование: Для недопущения возможности использования фрикционных элементов тормозных механизмов, содержащих асбест.	Отклонено. В соответствии с договоренностями с изготовителями колодок с накладками в сборе для дисковых и барабанных тормозов и фрикционных накладок для барабанных и дисковых тормозов, достигнутыми при согласовании ТР ТС 018/2011, было принято решение о сохранении для них возможности выпускать продукцию, содержащую асбест.
695.	Приложение № 10, примечания после таблицы требований	Ассоциация производителей шин (письмо от 19.05.2020 № 49-05/20)	Примечание 8: По аналогии с комментариями в пункте 2 настоящей таблицы, считаем, что предлагаемые изменения оставляют без решения проблему, когда	Принято к сведению. Отсутствует конкретное предложение. В случае исключения отдельных транспортных средств или компонентов из

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	(Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)		транспортное средство или компонент исключаются из области применения новой версии Правил ООН. Практика таких случаев есть - например, исключение шин POR и шипованных шин из Правил ООН № 117. Не понятно, как в этом случае компании могут подтверждать соответствие требованиям Техрегламента, руководствуясь новой версией, если требование перестает действовать в отношении транспортного средства или компонента.	новой версии Правил ООН, в отношении такой продукции действует предыдущая версия Правил ООН до тех пор, пока она не будет исключена из ТР ТС 018/2011. Следует также оперативно вносить корректировки в перечень объектов технического регулирования.
696.	Приложение № 10, примечания после таблицы требований (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Примечание 8 Удалить текст: «После вступления в силу новой редакции Правил ООН транспортные средства и компоненты, соответствующие техническим предписаниям этой новой редакции, считаются соответствующими требованиям настоящего технического регламента при условии, что область применения этой новой редакции распространяется на транспортные средства или компоненты, в отношении которых проводится оценка соответствия, и было подтверждено соответствие этих транспортных средств или компонентов всем обязательным требованиям, содержащимся в этой редакции Правил ООН». Данное требование делает невозможным планирование производства ТС и компонентов.	Отклонено. Обоснование организации, направившей предложение, непонятно.
697.	Приложение № 10, примечания после таблицы требований (Пункт 94 проекта изменений к техническому	ОЮЛ «Ассоциация казахстанского автобизнеса» (письмо с адреса n.starostenko@akab.kz от 26.03.2020) АО «Азия-Авто» (письмо от 27.03.2020)	Исключить примечание 9: «Перед выпуском в обращение сборочных единиц (узлов, агрегатов), в отношении которых в настоящем приложении требования не установлены, и в состав которых входят компоненты, указанные в таблице, требуется подтверждение соответствия таких компонентов требованиям настоящего технического регламента».	Отклонено. Необходимо перед поставкой позаботиться о возможности подтверждения соответствия несъемных компонентов, например, заказать дополнительно такие компоненты отдельно.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	регламенту)	ОЮЛ «СПАОК «КазАвтоПром» (письмо от 05.04.2020) НПП РК «Атамекен» (письмо от 06.05.2020 № 16-502) КТРМ РК (письмо от 19.05.2020 № 21-01-21/362)	Компоненты, требования к которым установлены ТР ТС 018/2011, и которые могут входить в состав более крупных сборочных единиц (узлов, агрегатов), могут быть несъемными.	
698.	Приложение № 10, примечания после таблицы требований (Пункт 94 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Добавить новое примечание следующего содержания: «11. Для двигателей с принудительным зажиганием и двигателей с воспламенением от сжатия в случае оформления декларации или сертификата соответствия на основании Сообщения об официальном утверждении подтверждение соответствия по предельным температурам надежного пуска двигателя и максимального шума не требуется. Обоснование: Требование в существующей редакции делает невозможном поставку импортных двигателей для сборки новой продукции.	Отклонено. Примечание не требуется. В проекте изменений к ТР ТС 018/2011 оставлены требования только к уровню выбросов двигателей.
699.	Приложение № 11 (Пункт 95 проекта изменений к техническому регламенту	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Исключить примечание 1 к пункту 1: «Не являются новым типом транспортные средства, изготавливаемые на том же сборочном заводе в том случае, когда сборочный завод приобретает статус изготовителя транспортного средства с присвоением самостоятельного идентификационного кода изготовителя, либо когда сборочный завод теряет статус изготовителя транспортного средства и становится сборочным заводом другого изготовителя». Обоснование: Сборочный завод может приобретать и терять статус	Принято частично. Примечание 1 не исключается. Смысл примечания 1: позволить не проводить повторно оценку соответствия при формальной смене изготовителя, поскольку тип транспортного средства характеризуется, в первую очередь, изготовителем. Будет разъяснено, что такое транспортные средства-аналоги. Это транспортные средства, полностью совпадающие по описанию типа, но относящиеся к

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			сборочного завода или статус независимого изготовителя в силу различных причин, в первую очередь - вследствие смены собственника с соответствующим изменением QMS, систем контроля качества, поставщиков, комплектующих и пр., что существенно сказывается на изменении оценки уровня соответствия продукции установленным требованиям. В соответствии же с п. 1 Приложения 11, тип определяется изготовителем. Отсутствует определение транспортных средств – аналогов (как и шасси). Абсолютно не обосновано разделение по территориальному признаку: являются ли одним типом ТС-аналоги, выпускаемые за пределами ЕАЭС (например, в Европе и Китае)?	различным типам.
700.	Приложение № 11 (Пункт 95 проекта изменений к техническому регламенту	Минпром РБ (письмо от 17.01.2020 № 13-15/286) Минпром РБ (письмо от 14.05.2020 № 13-15/631) СП ЗАО «Юнисон» (письмо от 14.01.2020 № 01-06/49)	Исключить примечание 2 к пункту 1: «Транспортные средства - аналоги, изготавливаемые на территории государств – членов Евразийского экономического союза и за пределами Евразийского экономического союза, относятся к различным типам, даже если они имеют одно и то же обозначение типа». Транспортные средства, изготавливаемые на территории различных государств, должны относится к одним и тем же типам, если они имеют одно и то же обозначение типа (например, при наличии у изготовителя сборочных производств в различных странах). Не надо отделять себя от всего мира.	Отклонено. Введение примечания объясняется тем, что автомобили, изготавливаемые на территории государств – членов Евразийского экономического союза, не облагаются таможенными пошлинами, и таможенным органам надо различать их с теми автомобилями, которые облагаются. Поэтому они должны относиться к различным типам.
701.	Приложение № 11 (Пункт 95 проекта изменений к техническому регламенту	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Примечание 2 к пункту 1: Ввести в ТР ТС 018/2011 термин и определение «аналоги» или исключить это слово.	Принято. В редакции: «**Транспортные средства, изготавливаемые** на территории государств – членов Евразийского экономического союза и за пределами Евразийского экономического союза, относятся к

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
				различным типам, даже если они имеют одно и то же обозначение типа **и техническое описание**».
702.	Приложение № 11 (Пункт 95 проекта изменений к техническому регламенту)	ОАО «МЗКТ» (письмо от 14.01.2020 № 20000-19/017) ОАО «МЗКТ» (письмо от 15.05.2020 № 25530-7/54)	Пункты 1.1.1.1, 1.1.1.2, 1.3.2.3, 1.5.3, 2.1.3.3, 2.1.3.4, 2.2.4.3, 2.2.4.4, 2.2.5, 2.3.43,2.3.4.4, 2.3.5, 2.4.3, 3.3 не исключать.	Отклонено. Вносимые изменения реструктурируют описание типа транспортного средства. Теперь можно будет относить к одному типу транспортные средства с различными типами силовых установок. Также различие между модификациями отнесено на усмотрение изготовителя транспортного средства.
703.	Приложение № 11 (Пункт 95 проекта изменений к техническому регламенту)	Минпром РБ (письмо от 17.01.2020 № 13-15/286) Минпром РБ (письмо от 14.05.2020 № 13-15/631) ОАО «МАЗ (письмо от 13.05.2020 № 176-54/134)	Изложить в редакции: перечисление 3): «3) пункты 1.1.1.1, 1.1.1.2, 1.3.2.3, **1.4.2, 1.4.3,** 1.5.3, 2.1.3.3, 2.1.3.4, 2.2.4.3, 2.2.4.4, 2.2.5, 2.3.4.3, 2.3.4.4, 2.3.5, 2.4.3 исключить»; Параметры, указанные в пунктах 1.4.2 и 1.4.3, расплывчатые и не могут быть четко идентифицированы.	Принято частично. Требуется исправить нумерацию пунктов: 1.4.3 должен быть 1.4.2.1; 1.4.3.1-1.4.3.3 должны быть 1.4.2.2-1.4.2.4.
704.	Приложение № 11 (Пункт 95 проекта изменений к техническому регламенту)	Минпром РБ (письмо от 17.01.2020 № 13-15/286) Минпром РБ (письмо от 14.05.2020 № 13-15/631)	перечисление 8): «8) пункт 3.1 изложить в следующей редакции: 3.1. По отношению к категориям Ml, M2, M3, O1, O2, O3, O4:» Считаем нецелесообразным для транспортных средств категорий N2 и N3 вводить подразделение на версии, так как на одной модификации грузового автомобиля МАЗ может быть предусмотрено 2 типа КП (например, с ручным управлением или автоматизированная) и для каждого типа КП разное количество передач (например, 12 и 16 передач), большая разбежка по технически допустимым массам в зависимости от конструкции мостов и	Отклонено. Подразделение на версии осуществляется по усмотрению изготовителя (см. пункт 3 приложения № 11 к ТР ТС 018/2011).

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			кузова, количество мест для сидения от 2 до 6. Все это приводит к подразделению как минимум на 10 версий к одной модификации транспортного средства.	
705.	Приложение № 12 (Пункт 96 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	В примечании после заголовка приложения, в новом добавленном абзаце исключить слова «сертификатов соответствия», поскольку, исходя из текста предлагаемых изменений к ТР ТС 018/2011 сертификаты соответствия на транспортные средства более оформлены быть не могут.	Отклонено. В данном примечании перечислены все документы, удостоверяющие соответствие ТР ТС 018/2011.
706.	Приложение № 12 (Пункт 96 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	В этом же примечании использовать следующую редакцию: «…документы представляются **только** в электронной форме …».	Принято.
707.	Приложение № 12 (Пункт 96 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Пункт 1.1.1 изложить в редакции: «1.1.1. общее техническое описание типа транспортного средства в объеме, достаточном для оформления одобрения типа транспортного средства (форма одобрения типа транспортного средства приведена в приложении № 14 к техническому регламенту), включающее необходимые для идентификации транспортного средства эскизы общего вида. Документы предоставляются в одном экземпляре». Обоснование: 1) Маркировки компонентов есть в ТО по свойствам (Правила 24, 46, 48, 30, 117). Значение этого перечня ничтожно. Применить невозможно ни для каких целей. 2) Практика показывает, что второй экземпляр не используется.	Отклонено. Перечень компонентов с маркировкой применяется при идентификации транспортного средства. Второй экземпляр документации направляется в аккредитованную испытательную лабораторию.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
708.	Приложение № 12 (Пункт 96 проекта изменений к техническому регламенту)	ОАО «МЗКТ» (письмо от 14.01.2020 № 20000-19/017)	В пункте 1.1.2 абзац второй изложить: «В качестве доказательственных материалов в целях оценки соответствия типа транспортного средства (шасси) требованиям **пунктов 11, 12, 13, 14, 15**, настоящего технического регламента…»	Принято частично. В редакции: «пунктов 11, 12, 13, 14, 15 и 22^1».
709.	Приложение № 12 (Пункт 96 проекта изменений к техническому регламенту)	ОАО «МЗКТ» (письмо от 15.05.2020 № 25530-7/54)	в пункте 1.1.2 в абзаце втором уточнить пункты и изложить в следующей редакции: «В качестве доказательственных материалов в целях оценки соответствия типа транспортного средства (шасси) требованиям пунктов 11, 12, 13, 14, 15, 21^1 технического регламента и приложения № 7...».	Принято частично. В редакции: «пунктов 11, 12, 13, 14, 15 и 22^1».
710.	Приложение № 12 (Пункт 96 проекта изменений к техническому регламенту)	ПАО КАМАЗ (письмо от 19.05.2020 № 01-11-38)	Пункт 1.1.2 – предлагается редакция: «В качестве доказательственных материалов в целях оценки соответствия типа транспортного средства (шасси) требованиям пунктов **11-13, 14, 15, 22^1** настоящего технического регламента и приложения № 7, представляется декларация о соответствии …». Далее по тексту. Обоснование: Соответствие пункту 13^1 подтверждается выполнением п. 113 Приложения № 2 к ТР ТС 018/2011.	Принято.
711.	Приложение № 12 (Пункт 96 проекта изменений к техническому регламенту)	2012tns@mail.ru (письмо от 25.03.2020) sumaks@mail.ru (письмо от 25.03.2020)	Примечание после абзаца второго пункта 1.1.2: В соответствии с Решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 9 декабря 2014 г. № 232, были утверждены Правила заполнения ОТТС, пунктом 25 в) которых, закреплена обязанность указывать сведения об оборудовании транспортного средства (в зависимости от категории) тахографами, аппаратурой спутниковой навигации и устройством (системой) вызова экстренных оперативных служб в строке "Оборудование транспортного средства" приложения № 1 Одобрения типа транспортного	Отклонено. В примечании устанавливается необходимость приведения указанных сведений именно в эксплуатационной документации на транспортное средство (шасси).

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			средства. На основании этого предлагаю заменить формулировку «...отражается в эксплуатационной документации на транспортное средство (шасси)» на «...отражается в строке "Оборудование транспортного средства" приложения № 1 Одобрения типа транспортного средства (шасси)».	
712.	Приложение № 12 (Пункт 96 проекта изменений к техническому регламенту)	ПАО КАМАЗ (письмо от 19.05.2020 № 01-11-38)	Пункт 1.1.2, абзац третий - предлагается редакция: «Доказательственным материалом по п. 14 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту является общее техническое описание транспортного средства по пункту 1.1.1 настоящего приложения. Обоснование: Для подтверждения требований п. 14 Приложения № 3 к ТР ТС 018/2011 достаточно провести сверку с характеристиками транспортного средства, указанными в общем описании, без оформления протокола испытаний.	Отклонено. В позиции 111 приложения № 2 в отношении проверки выполнения требований к весовым ограничениям транспортных средств указано, что доказательственным материалом является декларация о соответствии, принятая по схеме 1д.
713.	Приложение № 12 (Пункт 96 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 1.1.2.1 изложить в редакции: «1.1.2.1. сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) **(а также сертификаты соответствия)** отдельным требованиям, предусмотренным …»	Принято.
714.	Приложение № 12 (Пункт 96 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	В пункте 1.1.2.2 абзац первый изложить в редакции: «выданные аккредитованной испытательной лабораторией протоколы сертификационных испытаний транспортного средства либо протоколы экспертизы **(оформленные до вступления в силу настоящего Решения)** предоставленных заявителем доказательственных материалов (протоколов испытаний) в отношении отдельных требований по перечню приложения № 2 к настоящему техническому регламенту и (или) протокол	Отклонено. Положения данного абзаца применяются безотносительно к дате принятия Решения о вступлении в силу данного проекта изменений к ТР ТС 018/2011.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			идентификации и результатов испытаний комплектного транспортного средства».	
715.	Приложение № 12 (Пункт 96 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Пункт 1.1.2.2, абзац первый: Почему ссылка только на приложение № 2? Добавить приложения № 3, № 6, № 10. **Предложение:** «…в отношении отдельных требований по перечню **приложений № 2, № 3, № 6, № 10** к настоящему техническому регламенту…»	Принято частично. Исключены слова «по перечню».
716.	Приложение № 12 (Пункт 96 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 1.1.2.2: Исключить абзац третий: «Для целей настоящего подпункта признаются протоколы испытаний, выданные испытательными лабораториями, указанными в пункте 24 настоящего технического регламента, а также испытательными лабораториями, заявленными в качестве технических служб государствами - участниками Соглашения 1958 года;». Абзац противоречит определению «техническая служба» (ТР ТС 018/2011 п. 6). Признание протоколов испытаний, оформленных лабораториями, не аккредитованными в установленном в ЕАЭС порядке, противоречит п.5 Приложения 9 к Договору о ЕЭАС. Кроме того, Соглашение 1958 г. Говорит только о взаимном признании Сообщений, но никак не протоколов испытаний, выданных техническими службами. Органы по оценке соответствия, аккредитованные в РФ, при такой формулировке дополнительно рискуют нарушить требования 184-ФЗ Статья 30.	Принято.
717.	Приложение № 12 (Пункт 96 проекта	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020)	в пункте 1.1.2.3 в абзаце третьем текст изложить в редакции: ««сообщения об официальном	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	утверждении типа транспортного средства (шасси) **(и сертификаты соответствия)** отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту;». Необходимо сохранить возможность заявителей предоставлять в ОС в качестве доказательственных материалов сертификаты, выданные до вступления в силу Изменений.	
718.	Приложение № 12 (Пункт 96 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	После пункта 1.1.3, подпункта 3) пункта 2.1, подпункта 4) пункта 4.1 предлагаемое примечание изложить в редакции: «Сертификат СМК может быть выдан: аккредитованным органом по сертификации систем менеджмента государства-члена Евразийского экономического союза. Допускается предоставлять заверенную заявителем копию такого сертификата.». Признание сертификатов СМК, оформленных органами, не аккредитованными в установленном в ЕАЭС порядке, противоречит п.5 Приложения 9 к Договору о ЕЭАС. Кроме того, органы по оценке соответствия, аккредитованные в РФ, при такой формулировке дополнительно рискуют нарушить требования 184-ФЗ Статья 30.	Принято.
719.	Приложение № 12 (Пункт 96 проекта изменений к техническому регламенту)	ПАО КАМАЗ (письмо от 19.05.2020 № 01-11-38)	Пункт 1.4 изложить в редакции: «При оценке соответствия, впервые проводимой в отношении типа транспортного средства, сборка которого осуществляется только из сборочных комплектов в режиме сборочного производства в отношении конструктивных аналогов которого, изготавливаемых в условиях другого производства, ранее была проведена оценка соответствия, дополнительно к документам, перечисленным в	Принято. В редакции «…в режиме **серийного** сборочного производства …».

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			пункте 1.1 настоящего приложения, представляются:». Под "промышленной сборкой" моторных транспортных средств понимается система серийного производства на основе технологических процессов, обеспечивающая проектные производственные мощности предприятия не менее 25 тысяч единиц в год при двухсменном режиме работы (в ред. Приказа Минэкономразвития России № 311, Минпромэнерго России № 250, Минфина России № 124н от 05.10.2006).	
720.	Приложение № 12 (Пункт 96 проекта изменений к техническому регламенту)	Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	Пункт 96 проекта изменений, перечисление 7). Считаем, что нет необходимости дополнять примечанием, так как требования к сертификату системы менеджмента урегулированы типовыми схемами оценки соответствия. Предлагаем подпункт 1.1.3, подпункт 3) пункта 2.1, подпункт 4) пункта 4 изложить в следующей редакции: «копия сертификата соответствия системы менеджмента, распространяющегося на производство сертифицируемой продукции, подтверждающего соответствие внедренной системы менеджмента требованиям соответствующего стандарта к системе менеджмента и выданного органом по сертификации (при наличии)» (согласно перечислению а) пункта 14 типовых схем оценки соответствия).	Принято частично. Редакция пунктов изменена. Примечание сохранено в редакции согласно предложению ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) и АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020).
721.	Приложение № 12 (Пункт 96 проекта изменений к техническому регламенту)	Ассоциация производителей шин (письмо от 19.05.2020 № 49-05/20)	Пункт 4.2: Передача полномочий от иностранного изготовителя сертифицировать продукцию на территории ЕАЭС, как и наделение ответственности за сертифицированную продукцию, может	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			осуществляться не только на основании договора/соглашения, но и на основании апостилированной доверенности, согласно международному законодательству. В связи с этим предлагаем изложить следующей редакции: «4.2. «Заявитель, не являющийся изготовителем продукции, для получения сертификата соответствия на серийно выпускаемую продукцию представляет также в орган по сертификации доверенность или соглашение с изготовителем о предоставлении изготовителем полномочий заявителю на проведение оценки соответствия и о солидарной с изготовителем ответственности за обеспечение безопасности продукции в государствах - членах Евразийского экономического союза в соответствии с положениями настоящего технического регламента.»	
722.	Приложение № 12 (Пункт 96 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	В пункте 4.3 исключить слова: «сведения, необходимые для заключения с ним договора на проведение работ по сертификации;». Избыточные требования к форме заявки, не влияющие на безопасность продукции.	Принято.
723.	Приложение № 12 (Пункт 96 проекта изменений к техническому регламенту)	Минпром РБ (письмо от 17.01.2020 № 13-15/286) Минпром РБ (письмо от 14.05.2020 № 13-15/631) ОАО «МАЗ (письмо от 13.05.2020 № 176-54/134)	Пункт 4.3, перечисление 5) изложить в редакции: «5) перечень основных официальных дилеров (торговых домов) изготовителя транспортного средства (шасси) в государствах - членах Евразийского экономического союза, откуда осуществляется поставка компонентов;»; Пункт 4.4, второе предложение изложить в редакции: «В предоставляемой на регистрацию декларации в обязательном порядке указываются компоненты, на которые распространяется действие декларации о соответствия с кодами ТН ВЭД ЕАЭС, а также	Отклонено. В декларации о соответствии указывается перечень мест, откуда поступают компоненты, чтобы таможенные органы могли удостовериться, что на эти компоненты распространяется действие сертификата соответствия или декларации о соответствии. Речь идет о зарубежных логистических центрах. Пункт 4.4 исключен.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			наименования (при наличии) и адреса основных официальных дилеров (торговых домов) изготовителя транспортного средства (шасси), с которых осуществляется поставка компонентов.». Перечень логистических центров постоянно расширяется. Это приведет к частому переоформлению деклараций о соответствии и сертификатов соответствия на запасные части в связи с добавлением новых логистических центров. В каждом государстве - члене Евразийского экономического союза имеется основной дилер продукции, через которого осуществляется поставка компонентов транспортных средств.	
724.	Приложение № 12 (Пункт 96 проекта изменений к техническому регламенту)	ОАО «МЗКТ» (письмо от 14.01.2020 № 20000-19/017) ОАО «МЗКТ» (письмо от 15.05.2020 № 25530-7/54)	В пункте 4.3, подпункте 6) исключить слова: «(орган по сертификации вправе запросить дополнительные доказательственные материалы, послужившие основанием для выдачи представленных одобрений типа транспортного средства (одобрений типа шасси))»	Принято.
725.	Приложение № 12 (Пункт 96 проекта изменений к техническому регламенту)	ОАО «МЗКТ» (письмо от 14.01.2020 № 20000-19/017) ОАО «МЗКТ» (письмо от 15.05.2020 № 25530-7/54)	Пункт 4.4 сохранить в редакции ТР ТС 018/2011.	Отклонено. В связи с тем, что исключается возможность для изготовителя компонентов получить сертификат соответствия на основании одобрения типа транспортного средства. Пункт 4.4 исключен.
726.	Приложение № 12 (Пункт 96 проекта изменений к техническому регламенту)	ОАО «МАЗ (письмо от 13.05.2020 № 176-54/134)	Изменить редакцию второго предложения пункта 4.4 на: «В предоставляемой на регистрацию декларации в обязательном порядке указываются компоненты, на которые распространяется действие декларации о соответствия с кодами ТН ВЭД ЕАЭС, а также наименования (при наличии) и адреса логистических центров (центральных складов) **или основных официальных дилеров (торговых домов)**	Принято к сведению. Пункт 4.4 исключен.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			изготовителя транспортного средства (шасси), с которых осуществляется поставка компонентов.»	
727.	Приложение № 14 (Пункт 99 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Форма одобрения типа транспортного средства: Исключить: «Максимальная скорость, км/ч (для транспортных средств категорий M1 и N1 метод измерений по Правилам ООН № 68-00)». Обоснование: Не влияет на безопасность, является лишней информацией.	Принято.
728.	Приложение № 14 (Пункт 99 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Форма одобрения типа транспортного средства: Исключить: «а) после строки «Базовое транспортное средство/шасси» вставить строку: «Изготовитель базового транспортного средства/шасси»»; «г) после строки «Двигатель внутреннего сгорания (марка, тип)» добавить новую строку в следующей редакции: «- обозначение на блоке цилиндров»» Обоснование: Вызывает опасение, что кузовостроителям будет запрещено иметь в одном ОТТС шасси, идентичные в своей конструкции, но произведенные в разных местах (на территории ЕАЭС и вне территории ЕАЭС), что приведет к двукратному удорожанию работ сертификации. Создает излишнюю нагрузку на бизнес, может отличаться на различных двигателях для различных модификаций в пределах одного типа, не регулируется ни одним документом, не приводится ни в одном сертификационном иностранном документе.	Отклонено. а) Разделять придется в случае разного происхождения конечного продукта, т.е., комплектного транспортного средства - на территории ЕАЭС и вне территории ЕАЭС. г) Требования вводится в соответствии с предложением МВД России.
729.	Приложение № 14 (Пункт 99 проекта	АЕБ (письмо от 05.03.2020 № 08-8593)	Введение в форму одобрения типа транспортного средства (ОТТС) указания значений выброса	Принято частично. Добавлено примечание, допускающее

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	изменений к техническому регламенту)		двуокиси углерода (CO_2). Если взять типичное европейское одобрение типа транспортного средства (EWVTA), то можно увидеть, что в «информационном документе изготовителя», являющемся приложением к EWVTA, только расшифровка системы многозначных кодов, используемых для определения всех вариантов и версий транспортного средства, занимает несколько страниц (а то и несколько десятков страниц), а потом в отдельном приложении приводятся десятки и даже сотни страниц с результатами испытании по шуму, расходу топлива, выбросу вредных (загрязняющих) веществ и выбросу CO_2. В результате для некоторых типов транспортных средств объем EWVTA составляет несколько сотен страниц. В нынешней ситуации, когда ставка транспортного налога или импортной пошлины совершенно не зависит от величины выброса CO_2 для конкретного варианта/модификации ТС, усложнение формата «одобрений типа транспортного средства» и увеличение объема этих документов, которые неминуемо потребуются в случае принятия решения об указании этих величин, не представляются целесообразными. Кроме того, помимо увеличения объема работ заявителей и органов по сертификации при подготовке и оформлении ОТТС, это также может привести к увеличению количества технических ошибок и росту количества необходимых исправлений ОТТС, то есть, к росту объема рутинной работы, не создающей никакой добавленной стоимости.	представление результатов измерений в табличной форме.
730.	Приложение № 14 (Пункт 99 проекта	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Исключить новое приложение № 5 формы одобрения типа транспортного средства (информация по	Принято частично. Добавлено примечание, допускающее

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	изменений к техническому регламенту)		выбросам CO_2). Предоставление результатов по всем модификациям по измерениям массы выбросов углекислого газа, расхода топлива, расхода электроэнергии, запаса хода на электротяге в соответствии с Правилами ООН № 101 приведёт к существенному увеличению пакета документов и данных для ОТТС, это обернётся необоснованными трудозатратами, что противоречит цели изменений №3, описанных в пояснительной записке. Нет необходимости дополнительно дублировать данные из Правил ООН № 101 в ОТТС.	представление результатов измерений в табличной форме.
731.	Приложение № 14 (Пункт 99 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Форма одобрения типа транспортного средства: Исключить Приложение № 5 - Результаты измерения массы выбросов углекислого газа, расхода топлива, расхода электроэнергии, запаса хода на электротяге в соответствии с Правилами ООН № 101 (только для транспортных средств категорий M1 и N1 при подтверждении соответствия указанным Правилам). Обоснование: Исключить в целях избегания нежелательных вопросов потребителей о несоответствии расхода топлива, установленного в ходе испытаний по Правилам ООН № 101 с эксплуатационным расходом топлива.	Отклонено. Принято решение об информировании об уровне выбросов CO2. Необходимо предоставлять потребителям разъяснительную информацию.
732.	Приложение № 15 (Пункт 100 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	в форме одобрения типа шасси строку «Категория» исключить. Ограничивает изготовителя шасси.	Отклонено. Как правило, категория транспортного средства, которое будет изготовлено при достройке шасси, известна.
733.	Приложение № 15 (Пункт 100	ОАО «МЗКТ» (письмо от 14.01.2020 № 20000-19/017)	Исключить подпункт 2-г): «после строки «Двигатель внутреннего сгорания (марка, тип)» добавить новую	Принято частично. Исключен текст в скобках: «(в случае

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	проекта изменений к техническому регламенту)	ОАО «МЗКТ» (письмо от 15.05.2020 № 25530-7/54)	строку в следующей редакции: «- обозначение на блоке цилиндров (в случае несовпадения с обозначением типа двигателя)». Требование избыточное.	несовпадения с обозначением типа двигателя)». Требование введено для возможности идентификации двигателей.
734.	Приложение № 17 (Пункт 100 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Форма свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства Исключить новую строку: «Максимальная скорость, км/ч». Не влияет на безопасность, является лишней информацией.	Принято.
735.	Приложение № 19 (Пункт 103 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 5, схема 12с – исключить слова: «Срок рассмотрения запроса и получения ответа не должен превышать 30 дней.». Каковы действия органа по сертификации и заявителя если административный орган не получил ответ от зарубежного административного органа в течение указанных 30 дней?	Принято.
736.	Приложение № 19 (Пункт 103 проекта изменений к техническому регламенту)	Ассоциация производителей шин (письмо от 19.05.2020 № 49-05/20)	Пункт 5, схема 12с – Считаем необходимым сократить максимальный срок проверки подлинности сообщения об официальном утверждении типа через административный орган с 30 дней до 15 дней. Предлагаемый срок представляется достаточным для рассмотрения запроса и получения ответа. Более длительный срок может необоснованно увеличить сроки прохождения процедуры подтверждения соответствия для заявителей.	Отклонено. Принято предложение ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) и АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020).
737.	Приложение № 19 (Пункт 103 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Пункт 5, схема 12с – Редакционная правка: «…на основании сообщения об официальном утверждении типа конструкции по Правилам ООН, **выданного** Административным органом …».	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
738.	Приложение № 19 (Пункт 103 проекта изменений к техническому регламенту)	Минпром РБ (письмо от 17.01.2020 № 13-15/286) Минпром РБ (письмо от 14.05.2020 № 13-15/631) ОАО «МАЗ (письмо от 13.05.2020 № 176-54/134)	Последнее предложение пункта 6 приложения № 19 изложить в редакции: «В качестве сведений о продукции, обеспечивающих ее идентификацию, достаточно указания марок и типов (моделей) транспортных средств (шасси), для которых предназначены компоненты, а также наименований и адресов основных официальных дилеров (торговых домов) изготовителя транспортного средства (шасси), с которых осуществляется поставка компонентов.». Перечень логистических центров постоянно расширяется. Это приведет к частому переоформлению деклараций и сертификатов соответствия на запасные части в связи с добавлением новых логистических центров. В каждом государстве — члене Евразийского экономического союза имеется основной дилер продукции, через которого осуществляется поставка компонентов транспортных средств.	Принято частично. Не включен текст «(торговых домов)».
739.	Приложение № 20 (Пункт 104 проекта изменений к техническому регламенту)	АО «АВТОВАЗ» (письмо от 20.05.2020 № 3D000/27)	Примечание 2 исключить и перенести в раздел 22^{1} после второго абзаца. Обоснование: Исключение двоякого трактование по требованиям к. компонентам.	Принято.
740.	Приложения № 22 и 23 (Пункты 106 и 107 проекта изменений к техническому регламенту)	АО «Азия-Авто» (письмо от 27.03.2020) ОЮЛ «СПАОК «КазАвтоПром» (письмо от 05.04.2020) НПП РК «Атамекен» (письмо от 06.05.2020 № 16-502) КТРМ РК (письмо от 19.05.2020	Исключить.	Отклонено. Оформление сообщений об официальном утверждении типа вводится с целью передачи ответственности органу государственного управления.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
		№ 21-01-21/362)		
741.	Приложение № 22 (Пункт 106 проекта изменений к техническому регламенту)	ПАО КАМАЗ (письмо от 19.05.2020 № 01-11-38)	Привести процедуру, изложенную в проекте Приложения № 22 в соответствие с Решением Совета ЕАЭС от 18.04.2018 № 44 «О типовых схемах оценки соответствия».	Принято частично. Процедура приближена к содержанию типовых схем оценки соответствия, но не может полностью ему соответствовать, поскольку официальное утверждение типа имеет отличия от методов оценки соответствия, описанных в указанном Решении.
742.	Приложение № 22 (Пункт 106 проекта изменений к техническому регламенту)	АО «АВТОВАЗ» (письмо от 20.05.2020 № 3D000/27)	Исключить ОС из порядка приложения № 22. Добавить раздел 6 - Переходные положения в Приложение № 22: «Сертификаты соответствия могут использоваться в качестве доказательственных материалов в целях проверки выполнения требований настоящего технического регламента, в том числе, для случаев распространения, исправления и продления действия одобрений типа транспортного средства и одобрений типа шасси. При этом, в случае распространения или исправления одобрений типа транспортного средства или одобрения типа шасси в порядке, установленном настоящим техническим регламентом, применяются требования, действовавшие на момент оформления указанных документов.». Обоснование: Порядок избыточный, это приведёт к увеличению сроков получения сообщений и ОТТС, увеличению затрат. Создадутся сложности при переходе от сертификатов к сообщениям. ОС не участвует в процессе оформления сообщений по Правилам ООН; ОС не уполномочены на оформление сообщений по Правилам ООН.	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			Проработать порядок и процедуру перехода от сертификатов к сообщениям.	
743.	Приложение № 22 (Пункт 106 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 1: добавить после слова «выпускаемых» фразу «или партии». «1. Настоящий порядок применяется в рамках процедуры одобрения типа серийно выпускаемых транспортных средств (шасси) для оценки соответствия …». Иначе не понятно, как подтверждать соответствие партий. При этом в форме бланка Сообщения «партии» предусмотрены.	Отклонено. Партия – это тоже серийно выпускаемые транспортные средства.
744.	Приложение № 22 (Пункт 106 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 1: исключить ссылку на приложение № 3. По аналогии с п.2, а) предлагаемого Приложения № 22.	Отклонено. Оценка соответствия требованиям приложения № 3 проводится. В приложении № 3 приведены развернутые требования, список которых содержится в приложении № 2.
745.	Приложение № 22 (Пункт 106 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 1: Исключить фразу «и при оценке соответствия единичных транспортных средств требованиям приложения № 6 к настоящему техническому регламенту».	Принято.
746.	Приложение № 22 (Пункт 106 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «УАЗ» (письмо от 29.04.2020 № 70/12)	Пункт 2: необходимо уточнить, на каких языках должны готовиться документы	Принято. Пункт 2, а): указать, что документы подаются на государственном языке государства, в котором расположен орган по сертификации или на русском языке.
747.	Приложение № 22 (Пункт 106 проекта изменений к	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Необходимо уточнить, на каких языках должны готовиться документы.	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	техническому регламенту)			
748.	Приложение № 22 (Пункт 106 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 2, д): исключить: «Заявитель заключает с аккредитованной испытательной лабораторией договор на проведение исследований (испытаний) и измерений и (или) экспертизы (в случае отсутствия договора, заключенного ранее)». Требования к договорным отношениям сторон оценки соответствия избыточны, т.к. изложены в ISO 17025, ISO 17065.	Отклонено. Это административное предписание приведено по аналогии со схемами подтверждения соответствия в Решении Совета Евразийской экономической комиссии от 18.04.2018 № 44.
749.	Приложение № 22 (Пункт 106 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 2, е): «Заявитель подготавливает типовой образец (типовые образцы) транспортных средств (шасси) из модификаций, согласованных с аккредитованной испытательной лабораторией, и предоставляет его (их) в аккредитованную испытательную лабораторию». Уточнить порядок согласования. Нет ясности процесса согласования: на каком этапе согласовывается, каков порядок. Необходимо расписать процесс, сослаться на критерии пункта 31, типизацию по свойствам.	Отклонено. Нет необходимости уточнять порядок согласования, поскольку подразумевается, что заявитель и аккредитованная испытательная лаборатория знакомы с содержанием ТР ТС 018/2011.
750.	Приложение № 22 (Пункт 106 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Пункт 2, е): Необходима гармонизация с текстом пункта 1.6. Приложения 3 документа E/ECE/TRANS/505/Rev.3 (пересмотр 3 Женевского Соглашения 1958). Необходимо будет работать по этому принципу при получении сообщений по Правилам ООН, предлагается сблизить эти два случая. **Предложение:** 1) подпункт е) изложить в редакции: «е) заявитель подготавливает образец (образцы), являющийся репрезентативным для типа, подлежащему официальному утверждению.	Принято. 1) и 2).

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			Применяется принцип «наиболее неблагоприятного сценария» путем выбора того варианта или версии упомянутого типа, который(ая) для целей испытания будет представлять тип, подлежащий официальному утверждению, при наиболее неблагоприятных условиях. По согласованию с органом по официальному утверждению, допускается выбор образца (образцов), который, не будучи репрезентативным для типа, подлежащего официальному утверждению, сочетает в себе ряд неблагоприятных характеристик, влияющих на эксплуатационные параметры, требуемые в соответствии с Правилами ООН или требованиями отдельных пунктов настоящего технического регламента (наиболее неблагоприятный сценарий). Для обоснования выбора наиболее неблагоприятного сценария могут использоваться и приниматься виртуальные методы испытаний.» 2) Во всех пунктах порядка исключить прилагательное типовые перед образцами.	
751.	Приложение № 22 (Пункт 106 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 2, и): Исключить слова. «и (или) протокол экспертизы». В соответствии с ГОСТ ISO/IEC 17025-2019 п. 3.6: «3.6 лаборатория: Орган, который осуществляет один или несколько из следующих видов деятельности: - испытания; - калибровка; - отбор образцов, связанный с последующими испытаниями или калибровкой». Таким образом, лаборатории не уполномочены проводить экспертизу. Экспертиза должна проводиться органом (в контексте обсуждаемого	Принято.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			раздела – органом по сертификации, принявшим заявку на одобрение типа.	
752.	Приложение № 22 (Пункт 106 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 2, к): Исключить «При оценке соответствия единичного транспортного средства анализ условий производства не проводится.»	Принято.
753.	Приложение № 22 (Пункт 106 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 2, л) Изложить в редакции «Орган по сертификации проводит обобщение результатов работ по пп. а-к.». Или предусмотреть использование терминологии ISO 17065.	Принято.
754.	Приложение № 22 (Пункт 106 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 2, м): Добавить порядок действий при отрицательных результатах анализа представленных заявителем документов, результатов исследований (испытаний) и измерений и (или) экспертизы типового образца (типовых образцов) транспортных средств (шасси) и результатов анализа условий производства.	Принято. В редакции: «При отрицательных результатах уполномоченный орган государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза или компетентная организация направляет соответствующее уведомление заявителю».
755.	Приложение № 22 (Пункт 106 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 2, м): добавить в конце абзаца ссылку на Приложение № 23 – форму Сообщения.	Отклонено. Ссылка на приложение № 23 дана в новом пункте 33^1 данного проекта изменений к ТР ТС 018/2011.
756.	Приложение № 22 (Пункт 106 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «УАЗ» (письмо от 29.04.2020 № 70/12)	Пункт 2, н): орган по сертификации представляет сообщение об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) для рассмотрения и утверждения уполномоченным органом государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза.	Отклонено. Процедура оформления сообщений об официальном утверждении типа по приложениям № 2, 3 и 6 к ТР ТС 018/2011 приближена к процедуре оформления сообщений об официальном утверждении

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			Оставить только орган по сертификации. При добавлении Росстандарта в процесс оформления Сообщения взамен сертификатов процесс сертификации растянется на долгий срок.	типа по Правилам ООН.
757.	Приложение № 22 (Пункт 106 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 2, п): Уполномоченный орган государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза проверяет правильность и обоснованность оформления сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) собственными силами или с привлечением компетентной организации, выполняющей функции технического секретариата. Необходимо установить максимальные сроки исполнения данного пункта. Возможно есть смысл прописать в административном регламенте (в отдельном Решении ЕЭК)	Принято к сведению. Сроки рассмотрения должны быть установлены в другом документе (административном регламенте и т.п.)..
758.	Приложение № 22 (Пункт 106 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 2, п): В случае выявления нарушений уполномоченный орган государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза возвращает сообщение об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) в орган по сертификации. Неясны дальнейшие действия органа по сертификации и заявителя. Возможно ли устранение замечаний и повторная подача?	Принято. При отрицательных результатах уполномоченный орган государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза или компетентная организация направляет соответствующее уведомление заявителю. Устранение замечаний и повторная подача документов возможны, это очевидно.
759.	Приложение № 22 (Пункт 106 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 2, р): добавить текст: «Уполномоченный орган государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза **в случае положительного решения или после устранения нарушений** утверждает и регистрирует сообщение об	Отклонено. Излишнее уточнение. Действия уполномоченного органа государственного управления однозначно вытекают из контекста.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			официальном утверждении типа транспортного средства (шасси)».	
760.	Приложение № 22 (Пункт 106 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 2, у): исключить текст: «Орган по сертификации передает сведения о выданном сообщении об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) в уполномоченный орган государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза». Требование избыточно. В чем смысл отчетности перед уполномоченным органом о передаче бумаги заявителю? Нужна ли такая отчетность самим уполномоченным органам – как они будут ее обрабатывать?	Отклонено. Уполномоченный орган государственного управления ведет учет выданных сообщений и публикует соответствующую информацию на своем сайте.
761.	Приложение № 22 (Пункт 106 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 3 - Распространение сообщения об официальном утверждении типа проводится в соответствии с пунктами 59 и 60 настоящего технического регламента. Уточнить: подразумевается ли что при этом в пп. 59 и 60 вместо "одобрение типа" надо читать "сообщение об утверждении типа".	Принято. Формулировка: «При распространении сообщения об официальном утверждении типа применяются положения пунктов 59 и 60 настоящего технического регламента, установленные для одобрений типа транспортного средства.
762.	Приложение № 22 (Пункт 106 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 3 - Исправление сообщения об официальном утверждении типа проводится в соответствии с пунктом 61 настоящего технического регламента. Уточнить: подразумевается ли что при этом в п. 61 вместо "одобрение типа" надо читать "сообщение об утверждении типа".	Принято. Формулировка: «При исправлении сообщения об официальном утверждении типа применяются положения пункта 61 настоящего технического регламента, установленные для одобрений типа транспортного средства.
763.	Приложение № 22 (Пункт 106 проекта изменений к техническому регламенту)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Пункт 4 - Продление сообщения об официальном утверждении типа проводится в соответствии с пунктами 62-65 настоящего технического регламента. Уточнить: подразумевается ли что при этом в пп. 62-65 вместо "одобрение типа" надо читать "сообщение	Принято. Формулировка: «При распространении сообщения об официальном утверждении типа применяются положения пунктов 59 и 60 настоящего технического регламента, установленные для одобрений типа

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			об утверждении типа".	транспортного средства.
764.	Приложение № 22 (Пункт 106 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	1) Приложение № 23: в форме сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) под строками «соответствует требованиям» и «в отношении» отсутствует ссылка на приложение № 3, необходимо добавить ссылку на Приложение № 3. 2) В Порядке избыточный способ утверждения сообщения об официальном утверждении. Испытательная лаборатория (ИЛ) или техническая служба-> Орган по сертификации-> **Технический секретариат-> Уполномоченный орган государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза** – это избыточно. Сообщение – один из доказательных документов для оформления одобрения типа транспортного средства (ОТТС), он не используется для выпуска в обращение продукции, как самостоятельный документ. ОТТС со всем комплектом доказательных материалов (в том числе и со всеми сообщениями) рассматривает Уполномоченный орган государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза перед утверждением ОТТС. Дублирование действий-> Повышение стоимости и увеличение сроков. **Предложение: исключить из порядка Технический секретариат и Уполномоченный орган государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза.** 3) Добавить в Порядок: Срок рассмотрения и утверждения проекта сообщения об официальном утверждении типа	Принято частично. С учетом предложения АО «АВТОВАЗ»,

<table>
<tr><th>N п/п</th><th>Структурный элемент технического регламента</th><th>Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)</th><th>Замечание и (или) предложение</th><th>Заключение разработчика технического регламента</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>транспортного средства (шасси) не должен превышать 15 рабочих дней.
4) Отменить срок действия для протоколов испытаний, являющихся основой для выдачи сообщений, а также срок действия самих сообщений, для дальнейшей гармонизации с положениями, предусмотренными Правилами ООН в рамках Женевского Соглашения 1958г.</td><td></td></tr>
<tr><td>765.</td><td>Приложение № 23 (Пункт 107 проекта изменений к техническому регламенту)</td><td>АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)</td><td>Приложение № 4. Протокол испытаний.
Изменить «Протокол» на «Протокол (-ы)».</td><td>Принято.</td></tr>
<tr><td>766.</td><td>Приложение № 23 (Пункт 107 проекта изменений к техническому регламенту)</td><td>Минпром РБ (письмо от 17.01.2020 № 13-15/286)</td><td>Полагаем, что форму сообщения об официальном утверждении необходимо доработать. В представленной форме неясно, как будет выглядеть сообщение об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси), в случае сертификации транспортного средства и шасси этого же транспортного средства одновременно, которые принадлежат к одному типу.
Так же предлагаем исключить приложения № 2 и № 3 из формы сообщения, т.к. считаем, что эта информация должна быть в техническом описании.</td><td>Отклонено.
Предлагаемая форма позволяет учесть возможность одновременной сертификации транспортного средства и шасси, относящихся к одному типу.
Описание маркировки и общий вид транспортного средства могут входить в техническое описание, но, поскольку не установлены требования к содержанию технического описания, чтобы не потерять эту информацию, для нее выделены отдельные приложения.</td></tr>
<tr><td>767.</td><td>Приложение № 23 (Пункт 107 проекта изменений к техническому регламенту)</td><td>ОАО «МАЗ (письмо от 13.05.2020 № 176-54/134)
Минпром РБ (письмо от 14.05.2020 № 13-15/631)</td><td>Редакцию приложения № 23 дополнить и правой колонке следующим образом:
<table><tr><td>МАРКА</td><td></td></tr><tr><td>КОММЕРЧЕСКОЕ НАИМЕНОВАНИЕ</td><td>при необходимости</td></tr><tr><td>ТИП</td><td></td></tr></table></td><td>Принято частично.
В части указания в таблице: «при необходимости».
Описание маркировки и общий вид транспортного средства могут входить в техническое описание, но, поскольку не установлены требования к содержанию</td></tr>
</table>

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			<table><tr><td>БАЗОВОЕ. ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО/ ШАССИ</td><td>только при использовании базового транспортного средства / шасси, другого изготовителя</td></tr><tr><td>МОДИФИКАЦИИ</td><td>при необходимости</td></tr></table> Также предлагаем исключить приложения № 2 и № 3 из формы сообщения. Сообщение об официальном утверждение типа транспортного средства выдастся на тип транспортного средства, Коммерческие наименования и модификации могут не уточнятся. Описание маркировки и общий вид репрезентативного транспортного средства приводится в техническом описании транспортного средства,. приведенном в приложении № 1 к сообщению об официальном утверждении типа.	технического описания, чтобы не потерять эту информацию, для нее выделены отдельные приложения.
768.	Приложение № 23 (Пункт 107 проекта изменений к техническому регламенту)	Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	Считаем целесообразным в форме сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) сведения об органе по сертификации привести аналогично установленным решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 25.12.2012 № 293 (полное наименование, место нахождения (адрес юридического лица), а также адрес места осуществления деятельности (в случае если адреса различаются), регистрационный номер и дата регистрации аттестата аккредитации, а также номер телефона и адрес электронной почты).	Принято.
769.	Приложение № 24 (Пункт 108 проекта	Орган по сертификации «ПОЛИТЕХ-СЕРТ» (замечания от 14.01.2020)	Приложение № 24 исключить. Считаем, что требования к системам автоматизированного управления транспортных средств должны быть	Отклонено. ТР ТС 018/2011 является техническим нормативным правовым актом.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	изменений к техническому регламенту)		определены разработанным техническим нормативным правовым актом. Указанные в приложении определения необходимо перенести в раздел II “Определения”. Процедуру декларирования необходимо привести в соответствие с требованиями Решения № 41 от 20.03.2018 Коллегии Евразийской экономической комиссии “О порядке регистрации, возобновления и прекращения действия деклараций о соответствии продукции требованиям технических регламентов Евразийского экономического союза”.	Указанные в приложении № 24 определения можно перенести в пункт 6 ТР ТС 018/2011, хотя они применяются локально. Специфика декларирования не охватывается Решением № 41 от 20.03.2018, и речь идет о декларировании безопасности, т.е., немного о другом.
770.	Приложение № 24 (Пункт 108 проекта изменений к техническому регламенту)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Требования по транспортным средствам, имеющим системы автоматизированного управления, должны быть гармонизированы с Правилами ООН, а не базироваться на ГОСТах.	Принято к сведению. По мере принятия Правил ООН, он будут вводиться в ТР ТС 018/2011.
771.	Приложение № 24 (Пункт 108 проекта изменений к техническому регламенту)	Хендэ Мотор Групп (письмо от 26.06.2020)	С введением этого приложения, ожидается, что высокоавтоматизированная система управления (например, автоматизация 3 уровня или выше), технический регламент к которой ещё не разработан, может быть развернута путём выполнения соответствующих требований и деклараций: Для Европы: Для ALKS (Автоматическая Система Контроля Полосы Движения), транспортное средство может быть развернуто путем предоставления сообщений по Правилам ООН № 15X (регулирование ALKS в соответствии с законодательством) и № 79.03 (Автоматическая корректирующая функция рулевого управления) Для других высокоавтоматизированных систем управления законодательные дискуссии по техническим требованиям продолжаются в	Принято к сведению. Введение требований Правил ООН по ALKS будет возможно только в следующем проекте изменений к ТР ТС 018/2011. Транспортные средства с автоматическими системами управления рассматриваются как инновационные в соответствии с пунктом 16 ТР ТС 018/2011.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			экспертной группе ЕЭК ООН (FRAV / VMAD IWG) Для России и стран-членов ЕАЭС, следующие заявления будут необходимы для облегчения развертывания (содействия в развертывании) высокоавтоматизированных систем (3 уровень и выше) с сохранением технически возможной безопасности. 1) Для ALKS: ввести и принять Правила ООН ALKS в приложение No. 2 к ТР ТС 018/2011. 2) Для других высокоавтоматизированных систем, которые не будут включены в финальную версию поправки к ТР ТС 018/2011: ① Для функций, соответствующих техническим требованиям ЕЭК ООН: выполнение соответствующих требований ЕЭК ООН необходимо и достаточно для получения разрешения ТР ТС 018/2011. ② Для функций, которые не имеют соответствующих технических требований ЕЭК ООН или функций, не выполняющих технические требования ЕЭК ООН, даже если таковые имеются, (пример: парковка с обслуживающим персоналом с превышением рабочего расстояния более чем на 6 м): → В случае выполнения требований приложения № 24 и соответствующей Декларации, выдача одобрения должна быть рассмотрена Российской стороной и правительствами стран ЕАЭС.	
772.	Приложение № 24 (Пункт 108 проекта изменений к техническому	Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации (письмо от 18.05.2020 № 12-15/11171)	В подпункте 1.1 приложения 24 исключить слова «..., которая является декларацией о соответствии требованиям настоящего приложения». Предлагаем вместо сокращения «декларация» привести сокращение «декларация безопасности	Принято. Содержание приложения откорректировано, и теперь в нем описывается декларирование соответствия по схеме 1д.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	регламенту)		транспортных средств» с целью исключения введения в заблуждение с применяемой терминологией в части подтверждения соответствия компонентов, а именно «декларацией о соответствии».	
773.	Приложение № 24 (Пункт 108 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Пункт 3: Изменить редакцию подпунктов: 7) Нет определения «непредвиденные ситуации». Предлагается формулировка «ситуации, возникающие при движении ТС» 8) Предлагается опционально 9) Уведомление выдается водителю или оператору в ТС 10) Имеет возможность для проверки функционирования системы автоматизированного управления ~~в настоящем или прошлом~~; 11) Имеет возможность ~~их~~ деактивации безопасным способом	Принято частично. 8) Речь идет о пока о подаче надлежащих сигналов (например, включение указателей поворота); 10) В настоящем или прошлом – имеется ввиду регистрация параметров движения. Будут введены соответствующие уточнения.
774.	Приложение № 24 (Пункт 108 проекта изменений к техническому регламенту)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Пункт 4.3, таблица Эффективность тормозных систем: Дополнить: Пункт 1: «(**Приложение 3 к Правилам ООН №13Н или** Приложение 4 к Правилам ООН № 13, в т.ч. Добавление)». Пункт 2: «(**Приложение 6 к Правилам ООН №13Н или** Приложение 13 к Правилам ООН № 13)».	Принято.
775.	Приложение № 24 (Пункт 108 проекта изменений к техническому	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Пункт 4.3, таблица Пункт 5. Правила ООН № 79-02 не описаны в таблице приложения № 2, но присутствуют в приложении № 24.	Принято частично. «79-02» будет заменено на «79-03». Примечание не требуется.

N п/п	Структурный элемент технического регламента	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	регламенту)		Невозможно использовать Правила ООН № 79-03, так как они становятся обязательными только с 2022 года. **Предложение:** Добавить в таблицу приложения № 24 после таблицы требований примечание: «Разрешается альтернативное применение требований более высокого уровня, чем установленные в перечне требований».	
776.	Приложение № 24 (Пункт 108 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Пункт 4.3, таблица Пункт 7 исключить. Параметры должны соответствовать базовому ТС.	Отклонено. Речь идет об алгоритме управления автоматизированным (автоматическим) транспортным средством.
777.	Приложение № 24 (Пункт 108 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «ОИЦ» Группы ГАЗ (письмо от 01.06.2020)	Пункт 4.3, таблица Пункт 11 изложить в редакции «Обеспечение обнаружения пешехода **(Высотой не менее 80 см**), пересекающего траекторию движения транспортного средства перпендикулярно и под определенными углами атаки, в том числе в сумерках и в темное время суток, а также при маневрировании задним ходом. Обеспечение автоматического экстренного торможения в случае ожидаемого наезда».	Принято. В редакции: «ростом не менее 80 см».
778.	Приложение № 24 (Пункт 108 проекта изменений к техническому регламенту)	ООО «Тест-Связь» (письмо от 18.05.2020) АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020) НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Пункт 4.9: «Должно быть описано, как осуществляется информирование водителя (оператора в транспортном средстве, удаленного оператора) со стороны системы автоматизированного управления (человеко-машинный интерфейс) и приведено …». Добавить пропущенную фразу после слова «приведено».	Принято.

Приложение 1 к сводке отзывов

Раздел 9 приложения № 3 к ТР ТС 018/2011

Пункт 87 перечисление 6) изложить в редакции:
«6) Первое примечание, после заголовка раздела 9 дополнить текстом: «и прицепы/полуприцепы к таким транспортным средствам.»
В целом по Разделу 9:
Пункт 9:2.1 дополнить следующими перечислениями:
«а) для одиночных осей и осей многоосных транспортных средств, у которых расстояние d между шинами, установленными на соседние оси, превышает300 мм, передняя кромка С должна быть образована пересечением грязезащитного кожуха с плоскостью, проходящей через ось колёса под углом θ не более 30° к горизонтали: (линия O-Z) — для осей с управляемыми и самоустанавливающимися колесами и не более 20° -— для осей с неуправляемыми колесами. Задняя кромка А грязезащитного кожуха должна находиться на высоте не более 100 мм от горизонтальной плоскости, проходящей через ось колёса (рисунок 9.2. (а)).
б) если расстояние между шинами, установленными на соседние оси многоосных транспортных средств, не превышает 300 мм, грязезащитный кожух должен быть расположен как показано на рисунке 9.3. (а). При этом, положения передней кромки С передней оси и задней кромки А задней оси должны соответствовать требованиям перечисления а) 9.2.1.
в) грязезащитный кожух должен иметь общую ширину q, достаточную для закрывания всей ширины шины b или всей ширины шин t в случае сдвоенных колес (рисунок 9.1.)»
«г) если грязезащитный кожух изготовлен из нескольких составных частей, то между ними не допускаются зазоры, через которые может происходить разбрызгивание.
д) для одиночных осей и осей многоосных транспортных средств, у которых расстояние d между шинами, установленными на соседние оси многоосных транспортных средств, превышает 300 мм, положения передней и задней кромок (С и А соответственно) нижних краев, наружной боковины должны соответствовать требованиям перечисления а) 9.2.1., а также следующим требованиям (см. рисунки 9.2 (а), 9.3 (а)):
- для осей с управляемыми и самоустанавливающимися колесами расстояние по радиусу от оси колеса до наиболее удаленной точки внутренней кромки наружной боковины Rv должно быть не более 1,5R - для пневматической подвески, и не более 1,8R - для механической подвески, где R— радиус шины, установленной на транспортное средство;
-для осей с неуправляемыми колесами расстояние Rv должно быть не более 1,25R- для пневматической подвески, и не более 1.5R для механической подвески.
е) в случае с несколькими осями требования, определенные в перечислении д) 9.2.1, не применяются между вертикальными секущими плоскостями, проходящими через центр первой и последней осей, где внешний щиток может быть прямым, чтобы обеспечить целостность системы защиты от брызг (см. рисунок 9.3 (в))
ж) для осей многоосных транспортных средств, у которых расстояние d между шинами, установленными на соседние оси многоосных транспортных средств, не превышает 300 мм, положения передней и задней кромок нижних краев наружной боковины должны соответствовать требованиям перечисления а) 9.2.1. При размещении боковины в пространстве между осями, ее края должны находиться на высоте U не более 150 мм над плоскостью, проходящей через центры колес, или таким образом, чтобы расстояние по горизонтали между их нижними крайними точками не превышало 60 мм. (см. рисунок 9.3 (а)).
Примечание: Седельные тягачи для полуприцепов с низким шасси (как определено в пункте 6.20 стандарта ISO 612:1978), а именно, у которых высота точки сцепки составляет не более 1100 мм к уровню земли, могут быть сконструированы так, что они могут не соответствовать требованиям перечисления г) 9.2.1. В этой связи, грязезащитные кожухи и наружные боковины могут не покрывать область непосредственно над шинами задних осей, если к тягачу присоединен

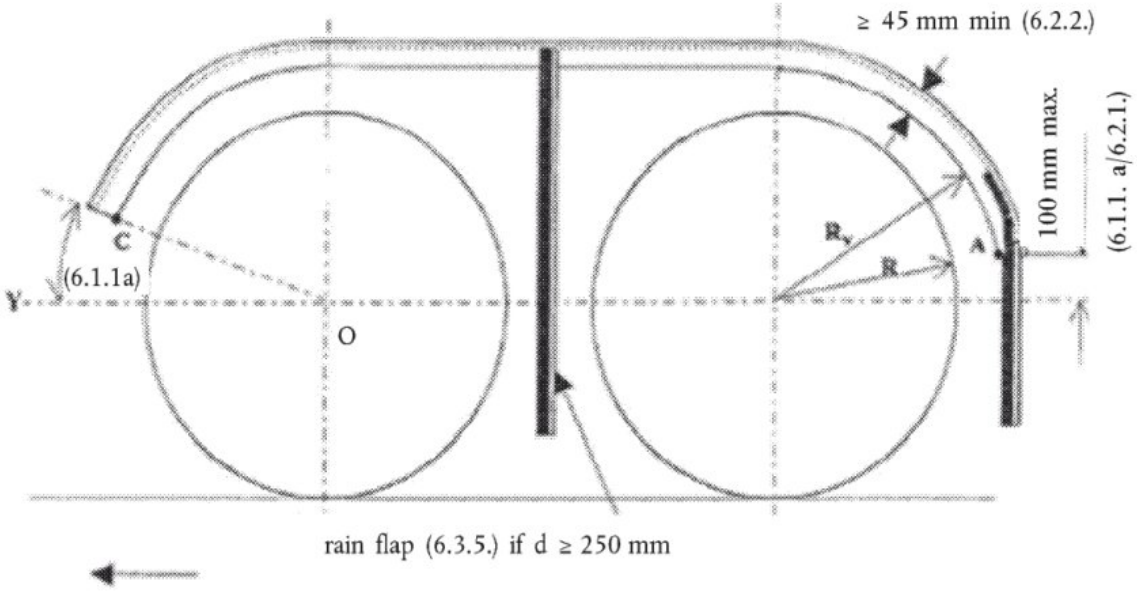
полуприцеп, во избежание повреждения системы защиты от разбрызгивания. Тем не менее, грязезащитные кожухи и наружные боковины на таких транспортных средствах должны отвечать требованиям вышеуказанных пунктов, в области под углом более 60° к вертикальной линии, проходящей через центр колеса спереди или сзади этих шин.

С целью соблюдения требований грязезащитные кожух и наружные боковины могут иметь, например, съемную часть.»

Дополнить Рисунок 9.3. перечислением (в):

в) Расположение грязезащитных кожухов, наружных боковин и устройств для уменьшения разбрызгивания для нескольких осей

Пункт 9.2.7 дополнить следующими абзацем: «Максимальная высота самого низкого края брызговика к уровню земли может быть увеличена до 300 мм, если изготовитель посчитал это приемлемым в отношении характеристик системы защиты от брызг.»



Приложение 2 к сводке отзывов

Позиции 113 и 114 приложения № 2 к ТР ТС 018/2011

113.	Оснащение устройством вызова экстренных оперативных служб	M1, не входящие в область применения Правил ООН N 94 и 95; N1, не входящие в область применения Правил ООН N 95, M2, M3, N2, N3	Пункт 16 приложения №3 (до 2024 г.)	
114.	Оснащение системой вызова экстренных оперативных служб	M1, входящие в область применения Правил ООН N 94 и 95; N1, входящие в область применения Правил ООН N 95	Пункт 17 приложения №3 (до 2024 г.)	
		M_1 и N_1, относящиеся к области применения Правил ООН № 144; M_2; M_3; N_2; N_3.	Правила ООН № 144-00 (часть II или III), раздел 18.1 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту (с 2025 г.)	51) 52)
		M1 и N1, не относящиеся к области применения Правил ООН № 144; M2; M3; N2; N3.	Раздел 18.2 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту (с 2025 г.)	51) 53)

Приложение 3 к сводке отзывов

Раздел 16 приложения № 3 к ТР ТС 018/2011

16. Требования к транспортным средствам категорий M и N в отношении их систем вызова экстренных оперативных служб
16.1. ТС категорий M и N в отношении их систем вызова экстренных оперативных служб должны отвечать следующим требованиям:
16.1.1. Транспортные средства категорий M1 и N1, входящие в область применения Правил ООН № 144 должны:
16.1.1.1. Должны быть официально утверждены на основании части 2 или 3 Правил ООН № 144.

Примечания:
1. Включая подтверждение соответствия требованиям Правил ООН № 144 в отношении функции определения местоположения, обеспечиваемой приемником глобальных навигационных спутниковых систем.
2. При подтверждении соответствия требованиям Правил ООН № 144, испытаниям в соответствии с приложением 9, Правил ООН №144 должны быть подвергнуты, в том числе, и следующие компоненты УВЭС, установленного на транспортном средстве:
a) генератор предупреждающих сигналов;
b) гарнитура (микрофоны и громкоговорители) системы голосовой беспроводной связи;
c) генератор информационных сигналов;
d) источник питания;
e) антенна ГНСС;
f) приемник ГНСС.

3. В случае, если УВЭС, установленное на транспортное средство, оснащено резервным источником питания, при подтверждении соответствия требованиям Правил ООН № 144, должна быть выполнена проверка на предмет способности УВЭС работать автономно.
4. В случае, если при оценке соответствия транспортных средств требованиям Правил ООН № 144 не была проведена оценка качества громкой беспроводной связи с экстренными оперативными службами, то соответствующие испытания дополнительно должны быть проведены в соответствии со стандартами, включенными в Перечень стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе и правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения требований настоящего технического регламента и осуществления оценки (подтверждения) соответствия продукции.
16.1.1.2. Обеспечивать двухстороннюю громкую голосовую связь и передачу сообщения о транспортном средстве, его текущем местоположении и направлении движения в автоматическом режиме при опрокидывании транспортного средства.
16.1.1.3. При осуществлении экстренного вызова обеспечивать отключение мультимедийных средств воспроизведения звука на транспортном средстве на период голосового соединения (за исключением средств специальной связи).
16.1.1.4. УВЭС, установленное на транспортном средстве, дополнительно должно:
16.1.1.4.1. Сохранять работоспособность (обеспечение двухсторонней громкой голосовой связи и передачу сообщения о транспортном средстве, его текущем местоположении и направлении движения и после нажатия кнопки экстренного вызова) при температуре окружающего воздуха от минус 40^0C до плюс 85^0C. При наличии резервной батареи допускается минимальная рабочая температура минус 20^0C.
16.1.1.4.2. Обеспечивать передачу сообщения о транспортном средстве с использованием тонального модема, работающего в сетях подвижной радиотелефонной связи*. При невозможности передачи информации с использованием тонального модема, работающего в сетях подвижной радиотелефонной связи, в течение 20

секунд после начала передачи информации - обеспечивать прекращение использование тонального модема и осуществление повторной передачи информации посредством использование коротких текстовых сообщений (СМС);
16.1.1.4.3. После завершения экстренного вызова обеспечивать прием команды на осуществление повторного экстренного вызова, поступающей в виде СМС, и осуществление повторного экстренного вызова в течение настраиваемого промежутка времени;
По окончании экстренного вызова оставаться зарегистрированным в сети оператора связи в течение таймера и обеспечивать автоматический прием входящих телефонных вызовов в течение не менее 20 минут после завершения экстренного вызова
16.1.1.4.4. Обеспечивать обязательные признаки приоритетности экстренного вызова в сетях подвижной радиотелефонной связи[1];
16.1.1.4.5. Обеспечивать возможность обновления информации, хранящейся на неснимаемой персональной универсальной многопрофильной идентификационной карте абонента, по сетям подвижной радиотелефонной связи[1];

Примечания:
1. В случае, если требование/ния, указанное/ные в п. 16.1.1.4. выше, было/были подтверждено/ны ранее, то повторные испытания не проводятся, а в протоколе испытаний указывается информация о доказательственных материалах, предоставленных изготовителем транспортного средства (действующих протоколах испытаний, проведенных аккредитованной испытательной лабораторией в соответствии с требованиями стандартов, включенных в Перечень стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований настоящего технического регламента и в Перечень стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе и правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения требований настоящего технического регламента и осуществления оценки (подтверждения) соответствия продукции).

[1] Рекомендуемые стандарты связи, применяемые в государствах-членах Евразийского экономического союза, указываются в Перечне стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований настоящего технического регламента.

16.1.2. Транспортные средства категорий M и N, не входящие в область применения Правил ООН № 144:
16.1.2.1. Устройство вызова экстренных оперативных служб, установленное на транспортном средстве, должно:
16.1.2.1.1. Соответствовать требованиям, изложенным в части 1b Правил ООН № 144, или относится к типу, официально утвержденному на основании части 1b, Правил ООН № 144.

Примечания:
1. Включая подтверждение соответствия требованиям Правил ООН № 144 к проверке информационных и предупреждающих сигналов и требования по оценке соответствия функции определения местоположения, обеспечиваемой приемником глобальных навигационных спутниковых систем.
2. При подтверждении соответствия требованиям Правил ООН № 144, испытаниям в соответствии с приложением 9, Правил ООН №144 должны быть подвергнуты, в том числе, и следующие компоненты УВЭС:
a) генератор предупреждающих сигналов;
b) гарнитура (микрофоны и громкоговорители) системы голосовой беспроводной связи;
c) генератор информационных сигналов;
d) источник питания;
e) антенна ГНСС;
f) приемник ГНСС.
3. В случае, если УВЭС оснащено резервным источником питания, при подтверждении соответствия требованиям Правил ООН № 144, должна быть выполнена

проверка на предмет способности УВЭС работать автономно.
4. В случае, если требования указанные в п. 16.1.2.1.1. (включая Примечания 1-3 выше) были подтверждены ранее, то повторные испытания не проводятся, а в протоколе испытаний указывается информация о доказательственных материалах, предоставленных изготовителем транспортного средства (действующем сообщении об официальном утверждении типа, выданного Технической службой на основании положений Женевского соглашения 1958 года или действующих протоколах испытаний, проведенных аккредитованной в установленном порядке испытательной лабораторией)

16.1.2.1.2. Сохранять работоспособность (обеспечение двухсторонней громкой голосовой связи и передачи сообщения о транспортном средстве, его текущем местоположении и направлении движения и после нажатия кнопки экстренного вызова) при температуре окружающего воздуха от минус 40^0C до плюс 85^0C. При наличии резервной батареи допускается минимальная рабочая температура минус 20^0C.
16.1.2.1.3. Обеспечивать передачу сообщения о транспортном средстве с использованием тонального модема, работающего в сетях подвижной радиотелефонной связи*. При невозможности передачи информации с использованием тонального модема, работающего в сетях подвижной радиотелефонной связи, в течение 20 секунд после начала передачи информации - обеспечивать прекращение использование тонального модема и осуществление повторной передачи информации посредством использование коротких текстовых сообщений (СМС);
16.1.2.1.4. После завершения экстренного вызова обеспечивать приема команды на осуществление повторного экстренного вызова, поступающей в виде СМС, и осуществление повторного экстренного вызова в течение настраиваемого промежутка времени;
По окончании экстренного вызова оставаться зарегистрированным в сети оператора связи в течение таймера и обеспечивать автоматический прием входящих телефонных вызовов в течение не менее 20 минут после завершения экстренного вызова
16.1.2.1.5. Обеспечивать обязательные признаки приоритетности экстренного вызова в сетях подвижной радиотелефонной связи[2].;
16.1.2.1.6. Обеспечивать возможность обновления информации, хранящейся на неснимаемой персональной универсальной многопрофильной идентификационной карте абонента, по сетям подвижной радиотелефонной связи[1];
16.1.2.1.7. В случае, если требование/ния указанное/ные в п.п. 16.1.2.1.2. - 16.1.2.1.6. выше было/были подтверждено/ны ранее, то повторные испытания не проводятся, а в протоколе испытаний указывается информация о доказательственных материалах, предоставленных изготовителем транспортного средства (действующих протоколах испытаний, проведенных аккредитованной испытательной лабораторией в соответствии с требованиями стандартов, включенных в Перечень стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований настоящего технического регламента и в Перечень стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе и правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения требований настоящего технического регламента и осуществления оценки (подтверждения) соответствия продукции).
16.1.2.2. УВЭС должно быть подключено к бортовой электрической сети транспортного средства, так чтобы обеспечивалась работа СВЭС во всех предусмотренных режимах, а также зарядка резервной батареи питания (при наличии).
16.1.2.3. Орган управления СВЭС устанавливают таким образом, чтобы обеспечивалось соблюдение соответствующих требований и переходных положений поправок серии 01 или любой более поздней серии поправки к Правилам № 121 ООН;
16.1.2.4. Если орган управления встроен в многозадачный дисплей, то должна обеспечиваться возможность приведения его в действие не более чем двумя преднамеренными манипуляциями;
16.1.2.5. Изготовитель должен предоставить испытательной лаборатории доказательственные материалы, подтверждающие исключение возможности дезактивации системы вызова экстренных оперативных служб через человеко-машинный интерфейс.

Примечание:
Допускается функция временного отключения системы вызова экстренных оперативных служб для целей технического обслуживания или ремонта.

16.1.2.5. После включения органа управления СВЭС должен быть инициирован сеанс экстренного вызова, установлена двухсторонняя громкая голосовая связь с оператором экстренных оперативных служб и передано МНД, включающее корректную информацию, как минимум о: местоположении транспортного средства, временной отметке и идентификационном номере транспортного средства.
16.1.2.6. При осуществлении экстренного вызова должно быть обеспеченно отключение иных мультимедийных средств воспроизведения звука на транспортном средстве на период голосового соединения (за исключением средств специальной связи).
16.1.2.7. Устройство информационных и/или предупреждающих сигналов СВЭС должно быть установлено таким образом, чтобы обеспечивалось соблюдение соответствующих требований, предусматриваемых поправками серии 01 или любой более поздней серией поправок к Правилам № 121 ООН;
16.1.2.8. Информация о неисправности системы вызова экстренных оперативных служб отображается посредством оптического индикатора или соответствующей пиктограммы, либо текстового сообщения или их возможного сочетания согласно технической документации, представленной изготовителем.

Примечание:
Заявитель должен предоставить в лабораторию, проводящую испытания, соответствующие разъяснения и техническую документацию, позволяющие получить общее представление о реализации функции сигнализации неисправностей системы вызова экстренных оперативных служб.

16.1.2.9. Качество голосовой беспроводной связи СВЭС должно обеспечивать достаточную разборчивость передаваемого водителем и пассажиром транспортного средства речевого сообщения при инициировании сеанса экстренного вызова. Соответствие данному требованию подтверждается путем проведения испытаний в соответствии со стандартами, включенными в Перечень стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе и правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения требований настоящего технического регламента и осуществления оценки (подтверждения) соответствия продукции.
16.1.2.9. Обеспечивать двухстороннюю громкую голосовую связь и передачу сообщения о транспортном средстве, его текущем местоположении и направлении движения в автоматическом режиме при опрокидывании транспортного средства.

[2] Рекомендуемые стандарты связи, применяемые в государствах-членах Евразийского экономического союза, указываются в Перечне стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований настоящего технического регламента.

Приложение 4 к сводке отзывов

Позиция 118 приложения № 10 к ТР ТС 018/2011

Требования

1. Соответствовать требованиям, изложенным в части 1 Правил ООН № 144, или относится к типу, официально утвержденному на основании части 1b Правил ООН № 144.

Примечания:
1) Включая подтверждение соответствия требованиям Правил ООН № 144 к проверке информационных и предупреждающих сигналов и требования по оценке соответствия функции определения местоположения, обеспечиваемой приемником глобальных навигационных спутниковых систем и требования
2) При подтверждении соответствия требованиям Правил ООН № 144, испытаниям, в соответствии с приложением 9, Правил ООН №144, должны быть подвергнуты, в том числе, и следующие компоненты УВЭС:
a) генератор предупреждающих сигналов;
b) гарнитура (микрофоны и громкоговорители) системы голосовой беспроводной связи;
c) генератор информационных сигналов;
d) источник питания;
e) антенна ГНСС;
f) приемник ГНСС.
3) В случае, если УВЭС оснащено резервным источником питания, при подтверждении соответствия требованиям Правил ООН № 144, должна быть выполнена проверка на предмет способности УВЭС работать автономно.
4) В случае, если требования указанные в п. 1 (включая Примечания 1-3 выше) были подтверждены ранее, то повторные испытания не проводятся, а в протоколе испытаний указывается информация о доказательственных материалах, предоставленных изготовителем (действующем сообщении об официальном утверждении типа, выданного Технической службой на основании положений Женевского соглашения 1958 года)

2.Дополнительно должна обеспечиваться:
работоспособность УВЭС и его компонентов в условиях окружающей среды при температуре от окружающего воздуха от минус 40 до плюс 85 °C. Для резервного источника питания (при наличии) допускается минимальная рабочая температура не выше минус 20 °C;
вибропрочность;
защита от проникновения пыли и влаги;
возможность обновления информации, хранящейся на неснимаемой персональной универсальной многопрофильной идентификационной карте абонента, по сетям подвижной радиотелефонной связи[1];
формирование и передача в некорректируемом виде сообщения о транспортном средстве с использованием тонального модема, работающего в сетях подвижной радиотелефонной связи;
обязательные признаки приоритетности экстренного вызова в сетях подвижной радиотелефонной связи;

возможность повторной передачи информации с использованием тонального модема, работающего через установленное голосовое соединение, и посредством использования СМС в сетях подвижной радиотелефонной связи;
при невозможности передачи информации с использованием тонального модема, работающего в сетях подвижной радиотелефонной связи, в течение 20 секунд после начала передачи информации - прекращение использование тонального модема и осуществление повторной передачи информации посредством использование коротких текстовых сообщений (СМС);
после завершения экстренного вызова - прием команды на осуществление повторного экстренного вызова, поступающей в виде СМС, и осуществление повторного экстренного вызова в течение настраиваемого промежутка времени;
по окончании экстренного вызова оставаться зарегистрированным в сети оператора связи в течение таймера и обеспечивать автоматический прием входящих телефонных вызовов в течение не менее 20 минут после завершения экстренного вызова
формирование сигнала на отключение при осуществлении экстренного вызова иных мультимедийных средств воспроизведения звука на транспортном средстве на период голосового соединения, за исключением средств специальной связи;
возможность подключения к бортовой электрической сети транспортного средства, обеспечивающего работу устройства во всех предусмотренных режимах, а также зарядку резервной батареи питания (при наличии);
возможность работы с внешними дополнительными устройствами (включая устройства, предназначенные для определения события ДТП), подключаемыми посредством стандартизованного разъема и стандартизованного протокола передачи данных;
автоматический прием входящих телефонных вызовов в течение не менее 20 минут;
4 Инструкция к УВЭС, должна содержать, как минимум следующие разделы:
1) Инструкция по установке, содержащая, как минимум, следующую информацию:
перечень транспортных средств и моделей транспортных средств, для которых предназначено устройство (этот перечень может быть конкретным или общим);
описание способа установки, иллюстрируемое фотографиями и/или очень четкими рисунками;
бланк свидетельства об установке.
общую информацию для покупателя УВЭС, обращающая его внимание на следующие аспекты:
а) УВЭС должна устанавливаться в соответствии с инструкциями изготовителя;
б) свидетельство об установке, прилагаемое к УВЭС, должно заполняться специалистом по установке.
2) Инструкция по эксплуатации.
3) Общее предупреждение в отношении опасности внесения каких-либо изменений или дополнений в систему, с указанием, что такие изменения или дополнения автоматически делают недействительным свидетельство об установке.
4) Инструкция по техническому обслуживанию и/или периодическим проверкам (в случае их необходимости)
7. По просьбе изготовителя УВЭС может быть проверена:
возможность применения режима информационной поддержки пользователей через сеть связи национального оператора системы экстренного реагирования для определения координат местоположения транспортного средства;
наличие неснимаемой персональной универсальной многопрофильной идентификационной карты абонента, предназначенной для работы в сетях подвижной радиотелефонной связи и содержащей профили сетей подвижной радиотелефонной связи, обеспечивающих функционирование действующих национальных систем экстренного реагирования при авариях, и автоматическое переключение на профиль сети связи национальной системы экстренного реагирования при осуществлении экстренного вызова;
возможность передачи результатов тестирования устройства посредством использования сетей подвижной радиотелефонной связи;
возможность обновления установленного программного обеспечения и информации, хранящейся на неснимаемой персональной универсальной многопрофильной идентификационной карте абонента, по сетям подвижной радиотелефонной связи;

возможность приема информации от национальных систем экстренного реагирования при включенном зажигании транспортного средства и оповещения о поступившей информации (визуально или акустически) водителя и пассажиров транспортного средства.
возможность обеспечивать определение, регистрацию и передачу информации об обстоятельствах дорожно-транспортного происшествия.

[1] Рекомендуемые стандарты связи, применяемые в государствах-членах Евразийского экономического союза, указываются в Перечне стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований настоящего технического регламента.

Сводка отзывов по проекту изменений, которые вносятся в Перечень международных и региональных (межгосударственных) стандартов, а в случае их отсутствия – национальных (государственных) стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011)

N п/п	Структурный элемент перечня стандартов	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
1.	(в отношении пунктов 1.19.13 и 1.23.7 приложения № 6 к ТР ТС 018/2011)	ФГУП «НАМИ»	Ввести Соглашение СПС.	Принято.
2.	(в отношении пункта 2.5 приложения № 6 к ТР ТС 018/2011)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799)	Ввести Соглашение ДОПОГ.	Принято.
3.	Позиция 81 (в отношении пункта 82 приложения № 10 к ТР ТС 018/2011)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Исключить ГОСТ 10578-95 "Ремни вентиляторные клиновые и шкивы для двигателей автомобилей, тракторов и комбайнов. Технические условия". Ввести ГОСТ 10578-95 "Насосы топливные дизелей. Общие технические условия". Очевидно, ошибка в названии ГОСТа.	Принято.
4.	Позиция 97 (в отношении пункта 101 приложения № 10 к ТР ТС 018/2011)	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Ввести ГОСТ 33786-2016 «Прокладки головки цилиндров и системы газопроводов для двигателей внутреннего сгорания. Общие технические требования». ГОСТ 8752-79 "Манжеты резиновые армированные для валов. Технические условия". Стандарт ГОСТ 33786-2016 содержит требования и методы испытания к уплотнителям из материалов более широкого спектра, чем ГОСТ 12856-96. Стандарт ГОСТ 8752-79 необходимо включить в	Принято.

N п/п	Структурный элемент перечня стандартов	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
			перечень в связи с добавлением в пункт 101 Приложения № 10 к ТР ТС 018/2011 манжет резиновых, армированных для валов.	
5.	Позиция 101 (в отношении пункта 105 приложения № 10 к ТР ТС 018/2011)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Ввести ГОСТ 34504-2018 «Автомобильные транспортные средства. Домкраты механические. Технические требования и методы испытаний».	Принято.

Сводка отзывов по проекту изменений, которые вносятся в Перечень международных и региональных (межгосударственных) стандартов, а в случае их отсутствия - национальных (государственных) стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) и осуществления оценки соответствия объектов технического регулирования

N п/п	Структурный элемент перечня стандартов	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
1.	Общее замечание	ПАО КАМАЗ (письмо от 19.05.2020 № 01-11-38)	Ввести в стандарты, содержащие правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения требований технического регламента Евразийского экономического союза «О безопасности колесных транспортных средств» и осуществления оценки (подтверждения) соответствия продукции формы технических описаний (в стандартах, в которых они отсутствуют, особенно в стандартах, касающихся оценки требований по Приложению № 6 к ТР ТС 018/2011. Ввести в наименование Перечня упоминание об оценке соответствия типа транспортного средства. Упомянутый Перечень качается оценки соответствия (подтверждения) продукции. Оценка соответствия типа транспортного средства в Перечне отсутствует.	Принято частично. Работа по введению в стандарты форм технических описаний будет проводиться. Название перечня стандартов нецелесообразно корректировать, поскольку оно охватывает оценку соответствия типов транспортных средств. Другое название перечня стандартов организация, направившая отзыв, не представила.
2.	Новая позиция (в отношении пунктов 20 и 21 приложения № 10 к ТР ТС 018/2011)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Ввести ГОСТ 34342-2017 «Автомобильные транспортные средства. Шины пневматические зимние, оборудованные шипами противоскольжения. Методы испытаний по определению величины износа тестового дорожного покрытия».	Принято.
3.	Позиция 117 (в отношении	АНО «СЦ Связь-сертификат» (письмо от 20.05.2020)	Ввести: ГОСТ 33786-2016 «Прокладки головки цилиндров и	Принято.

N п/п	Структурный элемент перечня стандартов	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
	пункта 101 приложения № 10 к ТР ТС 018/2011)		системы газопроводов для двигателей внутреннего сгорания. Общие технические требования»; ГОСТ 33784-2016 «Материалы уплотнительные и прокладки из них. Методы определения сжимаемости и восстанавливаемости»; ГОСТ 33785-2016 «Материалы уплотнительные и прокладки из них. Метод определения стойкости к воздействию жидкостей». ГОСТ 8752-79 "Манжеты резиновые армированные для валов. Технические условия". Стандарт ГОСТ 33786-2016 содержит требования и методы испытания к уплотнителям из материалов более широкого спектра, чем ГОСТ 12856-96. Стандарты ГОСТ 33784-2016, ГОСТ 33785-2016 содержат методы испытаний по отдельным физико-механическим показателям материалов. Стандарт ГОСТ 8752-79 необходимо включить в перечень в связи с добавлением в пункт 101 Приложения № 10 к ТР ТС 018/2011 манжет резиновых армированных для валов.	
4.	Позиция 121 (в отношении пункта 105 приложения № 10 к ТР ТС 018/2011)	АЕБ (письмо от 20.05.2020 № 08-8799) НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	Ввести ГОСТ 34504-2018 «Автомобильные транспортные средства. Домкраты механические. Технические требования и методы испытаний».	Принято.

Сводка отзывов
по Перечню международных, региональных (межгосударственных) и национальных (государственных) стандартов, требований других документов (правил, директив, рекомендаций и иных документов, принятых международными организациями по стандартизации), а в случае их отсутствия – региональных документов (регламентов, директив, решений, правил и иных документов), национальных технических регламентов государств-членов (их проектов), на основе которых разработан проект изменений в технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011)

N п/п	Структурный элемент перечня стандартов	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
1.	Пункт 6 таблицы (в отношении дополнительных требований к транспортным средствам, предназначенным для эксплуатации в условиях холодного климата)	НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» (письмо от 19.05.2020 № 700/48-505)	ГОСТ Р 50992-96 «Безопасность автотранспортных средств при воздействии низких температур внешней среды. Общие технические требования» заменить на ГОСТ Р 50992-2019 «Автомобильные транспортные средства. Климатическая безопасность. Технические требования и методы испытаний».	Принято.

МИНИСТЕРСТВО ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

(Минпромторг России)

П Р О Т О К О Л

заседания рабочей группы по разработке проекта изменений № 3 в технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011)

«25» мая 2023 г. № 20-475

Москва

1. Заслушали представителя Департамента автомобильной промышленности и железнодорожного машиностроения Минпромторга России (С.В. Евстафьев) о предложении рассмотреть Проект изменений № 3 к техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств (ТР ТС 018/2011) с учетом замечаний, полученных в рамках публичного обсуждения (далее соответственно – проект изменений, технический регламент).

2. Заслушали позицию Государственного комитета по стандартизации Республики Беларусь (С.Д. Быков) о несогласии с позицией разработчика проекта изменений в части согласования сводки отзывов по проекту изменений в технический регламент (далее - сводка отзывов), а именно по следующим вопросам:

- о заявителе на оценку соответствия транспортного средства, ввозимого физическими лицами для личного пользования;

- исключения требований введения химических составов компонентов;

- о сообщениях об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси), выдаваемых в странах союза (в том числе региональным требованиям) (далее – пункт 1.1.2.1.);

- о необходимости пересмотра требований о единственном заявителе;

- о необходимости пересмотра требований по оснащению устройствами вызова экстренных оперативных служб транспортных средств (далее – УВЭОС).

3. Заслушали позицию ГУОБДД МВД России (А.А. Ежов) о необходимости пересмотра требований по оснащению устройствами вызова экстренных оперативных служб транспортных средств.

4. Заслушали ЧУП «АвтоСерт» (А.М. Сидорович) о необходимости пересмотра требований по оснащению устройствами вызова экстренных оперативных служб транспортных средств.

5. Заслушали позицию ГУОБДД МВД России (А.А. Ежов):

- о необходимости корректировки требований к автомобилям, используемых в коммерческих перевозках;

- о вопросах, связанных с внесением изменений в конструкцию транспортных средств, в части газобаллонного оборудования.

6. Заслушали замечания Союза Автосервисов (А.М. Пахомов) о необходимости раскрытия сервисной информации.

7. Заслушали ОЮЛ «Ассоциация субъектов технического регулирования автомобилестроения» (О.Р. Иньков) по вопросу оформления сообщений по региональным требованиям.

8. Заслушали позицию ОАО «Экран» (А.Г. Белов) о несоответствии маркировки авто компонентов, указанных в пункте 102.

С учетом состоявшегося обсуждения решили:

1. Сводку отзывов считать согласованной.

2. В соответствии с пунктом 15 раздела II Решения Совета Евразийской экономической комиссии от 20 июня 2012 г. № 48 «О Порядке разработки, принятия, изменения и отмены технических регламентов Евразийского экономического союза» просить Госстандарт Республики Беларусь и Ассоциации Казахстанского АвтоБизнеса направить в адрес Минпромторга России особое мнение по сводке отзывов.

Срок: 23 июня 2023 г.

3. Членам рабочей группы направить замечания/предложения к проекту изменений технического регламента с учетом согласованной сводки отзывов.

Срок: 30 июня 2023 г.

4. Минпромторгу России в соответствии с пунктом 26 Решения Совета Евразийской экономической комиссии от 20 июня 2012 г. № 48 «О Порядке разработки, принятия, изменения и отмены технических регламентов Евразийского экономического союза» обеспечитесь представление документов в Евразийскую экономическую Комиссию в электронном виде и на бумажном носителе.

Срок: 10 июля 2023 г.

Заместитель директора Департамента
автомобильной промышленности
и железнодорожного машиностр Т.Г. Парсаданян

Поддинник электронного документа, подписанного ЭП, хранится в системе электронного документооборота Минпромторга России.

СВЕДЕНИЯ О СЕРТИФИКАТЕ ЭП

Сертификат: 0994A9AFAD2E394DCA5B30B31A2449B9
Кому выдан: Парсаданян Тигран Геворкович
Действителен: с 23.03.2022 до 16.06.2023

Афонин Александр Анатольевич
22566

АКАБ АССОЦИАЦИЯ КАЗАХСТАНСКОГО АВТОБИЗНЕСА

ҚАЗАҚСТАНДЫҚ АВТОКӘСІПКЕРЛІК ҚАУЫМДАСТЫҒЫ ЗТБ
БСН 100 740 005 068
ИЖК KZ046017131000055202
Банк «Қазақстан Халық Банкі» АҚ
БЖК HSBKKZKX

АССОЦИАЦИЯ КАЗАХСТАНСКОГО АВТОБИЗНЕСА ОЮЛ
БИН 100 740 005 068
ИИК KZ046017131000055202
Банк АО «Народный Банк Казахстана»
БИК HSBKKZKX

Шыг. № 4743

27.05.2023 ж.

Евразийская экономическая комиссия

г. Москва, ул. Летниковская, д. 2, стр. 1, стр. 2

ОЮЛ «Ассоциация Казахстанского АвтоБизнеса» по итогам проведенных от 13 октября 2022 года и 25 мая 2023 года рабочего заседания на площадке Евразийской экономической комиссии по обсуждению сводки отзывов по проекту изменений №3 к техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) (далее соответственно – ТР ТС 018/2011, сводка отзывов), сообщает следующее.

Пункты 3 и 29 таблицы сводки отзывов

Проектом предусматривается введение термина «**паспорт транспортного средства** (паспорт шасси транспортного средства)», **к которому относят документ, оформляемый на транспортное средство (шасси) в соответствии с** *Соглашением о введении единых форм паспорта транспортного средства (паспорта шасси транспортного средства) и паспорта самоходной машины и других видов техники и организации систем электронных паспортов от 15 августа 2014 года (далее – Соглашение).*

Также проектом предусматривается, что датой выпуска в обращение транспортного средства (шасси) является дата оформления на него паспорта или дата присвоения статуса «действующий» его электронному паспорту.

Такие изменения в ТР ТС 018/2011 не поддерживаются по следующим основаниям:

1. В статье 2 Соглашения установлен термин: «паспорт транспортного средства (паспорт шасси транспортного средства)» - паспорт, выдаваемый на предназначенные для движения по автомобильным дорогам общего пользования автомототранспортные средства, имеющие двигатель внутреннего сгорания с рабочим объемом свыше 50 куб. см или электродвигатель (ли) максимальной (суммарной) мощностью более 4 кВт и (или) максимальную конструктивную скорость более 50 км/ч, и прицепы к ним (паспорт, выдаваемый на шасси транспортного средства в случае поставки шасси их потребителям).

000315
Евразийская экономическая комиссия
№ 10063 от 05.06.2023 09:40
7

318541 006109

Положения актов Комиссии не могут в соответствии со статьей 6 Договора о ЕАЭС противоречить положениям международных договоров в рамках ЕАЭС.

Соответственно, термин «паспорт транспортного средства (паспорт шасси транспортного средства)» **должен быть установлен (продублирован) в ТР ТС 018/2011 идентично термину, установленному в Соглашению, или должен быть исключен** из ТР ТС 018/2011.

2. В реализацию Соглашения Коллегией Комиссии в 2015 году (*Решение Коллегии Комиссии № 122*) утвержден Порядок функционирования систем электронных паспортов (далее – Порядок), но сам Порядок не реализован в полной мере по следующим причинам:

1) с 2015 года Комиссия и администратор не утвердили требования, связанные с информационным взаимодействием в системах (*пункты 14 и 15 приложения №6 к Порядку*). При этом **администратор отказывается соблюдать законодательство государств-членов** при осуществление юридически значимого электронного взаимодействия (*пункт 20 приложения №6 к Порядку*).

2) Коллегией Комиссии (*Решение Коллегии Комиссии от 16 февраля 2021 года № 14*) не утверждены требования к порядку трансграничного обмена между администратором и национальным оператором, соответственно, не началась реализация общего процесса по реализации такого обмена.

Временное информационное взаимодействие **путем построения защищенного канала связи также не реализовано**.

3) **достигнутые** 15 марта 2021 года под руководством Председателя Коллегии Комиссии **договоренности между уполномоченными органами государств-членов, в том числе и МПТ РФ, администратором и национальными операторами в части возможности формирования уникального номера электронного паспорта национальными операторами** и **проверки уникальности его идентификационных признаков администратором, закрепленные в Распоряжении Совета Комиссии от 23.04.2021 № 14, не исполняются**.

Распоряжение Совета Комиссии от 23.04.2021 № 14 не исполнено в полном объеме.

Администратор отказался от подписания соглашения с национальным оператором Казахстана, выразив несогласие о соблюдении законодательства Казахстана, как это предписывается положениями **пунктов 15 и 20 приложения № 6 к Порядку** (*письмо от 04.08.2022 № 08/542*).

Сложившаяся на сегодняшний день ситуация и отсутствие информационного взаимодействия систем национальных операторов и администратора не позволить достичь целей Соглашения.

В результате указанных разногласий и отсутствия информационного взаимодействия между информационными системами администратора и

национальных операторов **на сегодняшний день ограничена свобода обращения колесных транспортных средств**.

Сложившаяся ситуация противоречит целям Соглашения и положениям статьи 53 Договора о ЕАЭС в части обеспечения свободы обращения продукции при условии, что она прошла необходимые процедуры оценки соответствия, установленные техническими регламентами.

Необходимо отметить, что ранее транспортные средства регистрировались во всех государствах-членах на основании бумажных документов, которые взаимно признавались всеми, и не было проблем с их регистрацией.

Соответственно, **без полноценной реализации положений Соглашения и достижения целей его принятия не допустимо выпуск в обращение связывать с оформлением паспортов транспортных средств** (шасси).

3. В соответствии с пунктом 2 статьи 53 Договора о ЕАЭС продукция, в отношении которой вступил в силу технический регламент ЕАЭС, выпускается в обращение на территории ЕАЭС при условии, что она прошла необходимые процедуры оценки соответствия, установленные техническим регламентом ЕАЭС.

Государства-члены обеспечивают обращение продукции, соответствующей требованиям технического регламента ЕАЭС, на своей территории без предъявления дополнительных по отношению к содержащимся в техническом регламенте ЕАЭС требований к такой продукции и без проведения дополнительных процедур оценки соответствия.

При этом в соответствии с Приложением № 9 к Договору о ЕАЭС «выпуск продукции в обращение» – поставка или ввоз продукции (в том числе отправка со склада изготовителя или отгрузка без складирования) с целью распространения на территории ЕАЭС в ходе коммерческой деятельности на безвозмездной или возмездной основе.

В соответствии со статьей 6 Договора о ЕАЭС решения и распоряжения органов ЕАЭС не должны противоречить Договору о ЕАЭС.

Соответственно, **датой выпуска в обращение транспортного средства (шасси) является дата его отгрузки изготовителем** (для транспортного средства (шасси), произведенного в государствах-членах ЕАЭС) **или дата его выпуска таможенным органом** государства-члена ЕАЭС **для обращения на территории ЕАЭС** (для импортируемых транспортных средств (шасси)).

Пункт 11 таблицы сводки отзывов

Проектом предусматривается введение требований по оформлению и регистрации сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к техническому регламенту, уполномоченным органом государственного управления государства-члена ЕАЭС.

Данное нововведение несет дополнительные нагрузки на бизнес в виде существенного усложнения процедуры оценки соответствия транспортных

средств, увеличения времени на оформление одобрения типа транспортного средства (шасси), а также на удорожании стоимости процедуры оценки соответствия транспортных средств. При этом, изменение формы документа «сертификат соответствия» на «сообщение об официальном утверждении типа» не влияет на соответствие транспортного средства (шасси) отдельным требованиям ТР ТС 018/2011.

На основании изложенного, **положения, касающиеся оформления и регистрации сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к ТР ТС 018/2011, не поддерживается и предлагается исключить**.

Пункт 16 таблицы сводки отзывов

В рамках пакета изменений №3 в ТР ТС 018/2011 разработчик предусматривает в приложении №2 к ТР ТС 018/2011 добавление ряда новых требований к типам транспортных средств категорий M, N по Правилам ООН:

«117. Системы предупреждения о выходе из полосы движения для транспортных средств категорий M2, M3, N2, N3 по Правилам ООН 130-00», *примечание 41) установка обязательна для типов транспортных средств (шасси), не проходивших оценку соответствия настоящему техническому регламенту до введения этих требований;*

«118. Системы автоматического экстренного торможения для транспортных средств категорий M1, N1 по Правилам ООН 152-00, M2, M3, N2, N3 по Правилам ООН 131-01», *примечание 41) установка обязательна для типов транспортных средств (шасси), не проходивших оценку соответствия настоящему техническому регламенту до введения этих требований;*

«119. Возможность повторного использования, утилизации и восстановления транспортных средств категорий M1, N1 по Правилам ООН 133-00», *примечание 2) Требования применяются в отношении типов транспортных средств (шасси), не проходивших оценку соответствия настоящему техническому регламенту или на национальном уровне в государствах-членах Евразийского экономического союза до введения требований. Если требования были применены на основании настоящего примечания, то в дальнейшем они применяются к данному типу транспортного средства (шасси);*

«121. Требования в отношении бокового удара о столб для транспортных средств категорий M1, N1 по Правилам ООН № 135-01», *примечание 2) Требования применяются в отношении типов транспортных средств (шасси), не проходивших оценку соответствия настоящему техническому регламенту или на национальном уровне в государствах-членах Евразийского экономического союза до введения требований. Если требования были применены на основании настоящего примечания, то в дальнейшем они применяются к данному типу транспортного средства (шасси);*

«123. Защита водителя и пассажиров при фронтальном столкновении с полным перекрытием для транспортных средств категорий M1 по Правилам ООН 137-01», *примечание 2) Требования применяются в отношении типов транспортных средств (шасси), не проходивших оценку соответствия настоящему техническому регламенту или на национальном уровне в государствах-членах Евразийского экономического союза до введения требований. Если требования были применены на*

основании настоящего примечания, то в дальнейшем они применяются к данному типу транспортного средства (шасси);

«125. Системы помощи при экстренном торможении для транспортных средств категорий M1, N1 по Правилам ООН 139-00», *примечание 33) Оснащение системами помощи при экстренном торможении является обязательным в отношении типов транспортных средств (шасси), не проходивших оценку соответствия настоящему техническому регламенту или на национальном уровне в государствах-членах Евразийского экономического союза до введения требования. В отношении остальных типов транспортных средств (шасси) оснащение системами помощи при экстренном торможении является обязательным с 2025 г. При отсутствии системы помощи при экстренном торможении обязательна установка антиблокировочной тормозной системы;*

«126. Электронные системы контроля устойчивости для транспортных средств категорий M1, N1 по Правилам ООН 140-00», *Примечание 37) Оснащение электронными системами контроля устойчивости является обязательным в отношении типов транспортных средств (шасси), не проходивших оценку соответствия настоящему техническому регламенту или на национальном уровне в государствах-членах Евразийского экономического союза до введения требования. В отношении остальных типов транспортных средств (шасси) оснащение электронными системами контроля устойчивости является обязательным с 2025 г. Допускается оценка соответствия транспортных средств категории N1 по Правилам ООН № 13-11. При отсутствии электронной системы контроля устойчивости обязательна установка антиблокировочной тормозной системы;*

«130. Системы информирования о присутствии велосипедистов в мертвой зоне для транспортных средств категорий M2, M3, N2, N3 по Правилам ООН 151-00», *примечание 2) Требования применяются в отношении типов транспортных средств (шасси), не проходивших оценку соответствия настоящему техническому регламенту или на национальном уровне в государствах-членах Евразийского экономического союза до введения требований. Если требования были применены на основании настоящего примечания, то в дальнейшем они применяются к данному типу транспортного средства (шасси).*

Все вышеуказанные обязательные требования распространяются на новые типы транспортных средств, ранее не проходивших оценку соответствия требованиям настоящего технического регламента или на национальном уровне в государствах-членах ЕАЭС до введения указанных требований, **тем самым ограничивает допуск на территорию ЕАЭС новых типов транспортных средств и ставит в неравные условия участников рынка автомобильной индустрии.**

Для выполнения требований в отношении «бокового удара о столб» и «защита водителя и пассажиров при фронтальном столкновении с полным перекрытием» требуется проведение сложных и дорогостоящих испытаний в виде краш-тестов. При этом, на сегодняшний день, проведение таких видов испытаний возможно только в одном государстве-члене ЕАЭС – ГНЦ РФ ФГУП «НАМИ». В таком случае, введение таких новых требований в ТР ТС 018/2011 не является рыночным подходом, поскольку участники рынка будут зависеть от условий только одного субъекта предпринимательства, что может негативно повлиять на стоимости услуг и других условий проведения испытания *(к примеру, временные показатели).*

Таким образом, не допускается введение новых требований в технический регламент по испытаниям, где возможность проведения испытания имеется только в одном государстве-члене ЕАЭС.

Системы предупреждения о выходе из полосы движения, системы автоматического экстренного торможения, системы информирования о присутствии велосипедистов в мертвой зоне согласно проекту изменений в технический регламент установлены **как обязательные требования, при этом такие требования должны быть факультативными в зависимости от комплектации транспортного средства.**

Следует отметить, что технический регламент должен устанавливать минимальные и достаточные требования по обеспечению безопасности конструкции транспортного средства, при этом, дополнительные функциональные опции транспортного средства *(к примеру, удержание полосы, автоматическое экстренное торможение и другое)* не являются основными показателями безопасности типа транспортного средства.

Таким образом, учитывая серьезность вопроса по введению новых обязательных требований к типам транспортных средств, требуется проведение оценки регулирующего воздействия согласно Порядку разработки, принятия, изменения и отмены технических регламентов Евразийского экономического союза, утвержденному Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 18 октября 2016 г. № 147, и предложения по внесению изменений в приложение 2 к ТР ТС 018/2011 целесообразно рассматривать отдельным пакетом изменений в технический регламент.

Также отмечаем, что предлагаемые требования в приложение 2 к ТР ТС 018/2011 по «124. Малошумные транспортные средства категорий M, N по Правилам ООН 138-01» и «127. Установка шин для транспортных средств категории M1 по Правилам ООН 142-00» требует обсуждения отдельным пакетом изменений в ТР ТС 018/2011.

Соответственно, **вышеуказанное добавление новых требований в приложении №2 к ТР ТС 018/2011 не поддерживается**.

Пункт 51 таблицы сводки отзывов

Редакцию пункта 109[2] *«109[2]. При обнаружении отличия конструктивных характеристик транспортного средства, находящегося в эксплуатации, документам, удостоверяющим соответствие требованиям настоящего технического регламента, орган государственного управления в сфере безопасности дорожного движения вправе запретить эксплуатацию такого транспортного средства до устранения выявленных нарушений.»* **предлагается сохранить**.

Для государственных органов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения государств-членов ЕАЭС нужны основания для ограничения в эксплуатации транспортного средства, не отвечающего требованиям технического регламента, до устранения выявленных нарушений. Данная норма позволит установить такие полномочия для

государственных органов ЕАЭС на законодательном уровне каждого государства.

Следует отметить, что «серый» ввоз транспортных средств, не отвечающих требованиям ТР ТС 018/2011, в основном выпущенных в обращение на основании СБКТС, является распространненой проблемой для всех стран ЕАЭС. Наличие норм по возможности снятия или запрета эксплуатации таких транспортных средств даст возможность урегулировать данную проблему с незаконным ввозом транспортных средств на территорию ЕАЭС.

Без учета указанных предложений и замечаний пакет изменений №3 в ТР ТС 018/2011 не поддерживатся.

Директор по техническому регулированию АКАБ **Е. Сейпилов**

+77475190291

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
САУДА ЖӘНЕ ИНТЕГРАЦИЯ МИНИСТРЛІГІ
Техникалық реттеу және метрология комитетінің
"Қазақстан стандарттау және
метрология институты"
шаруашылық жүргізу құқығындағы республикалық
мемлекеттік кәсіпорны

Республиканское государственное предприятие
на праве хозяйственного ведения
"Казахстанский институт
стандартизации и метрологии"
Комитета технического регулирования и метрологии
МИНИСТЕРСТВА ТОРГОВЛИ И ИНТЕГРАЦИИ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

_____ №_____

№ 19/04/9593 от 12.06.2023

Евразийская экономическая комиссия

Комитет технического регулирования и метрологии Министерства торговли и интеграции Республики Казахстан

Для информации: ОЮЛ «Ассоциация Казахстанского АвтоБизнеса»

О направлении замечаний и предложений ОЮЛ АКАБ к проекту изменений № 3 в ТР ТС 018/2011

РГП «Казахстанский институт стандартизации и метрологии» (далее – КазСтандарт) направляет замечания и предложения к проекту изменений № 3 в технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) представителя бизнес-сообщества Республики Казахстан (ОЮЛ «Ассоциация Казахстанского АвтоБизнеса») для включения их в сводку отзывов.

Приложение: на 9 л.

Заместитель генерального директора **Т. Токанов**

Исп.: Таганов Е.
тел.: 8(7172) 28-29-11
e.taganov@ksm.kz

DOC ID KZZPKQ42023100706052IA1226

318543 384106

Евразийская экономическая комиссия
№ 10561 от 13.06.2023 14:16
1+9

Согласовано
09.06.2023 18:32 Тенгизбаев Акилбек Сейлович
Подписано
12.06.2023 09:25 Токанов Токтабек Джанабилевич

DOC ID KZZPKQ42023100706052IA1226

АКАБ АССОЦИАЦИЯ КАЗАХСТАНСКОГО АВТОБИЗНЕСА

ҚАЗАҚСТАНДЫҚ АВТОКӨСІПКЕРЛІК ҚАУЫМДАСТЫҒЫ ЗТБ
БСН: 100 740 005 066
ИЖК: KZ046017131000055202
Банк: «Қазақстан Халық Банкі» АҚ
БЖК: HSBKKZKX

Қазақстан Республикасы, Нұр-Сұлтан қаласы
А Байтұрсынов, 5, ВП 44
Тел.: +7 (7172) 99 99 37

АССОЦИАЦИЯ КАЗАХСТАНСКОГО АВТОБИЗНЕСА ОЮЛ
БИН: 100 740 005 066
ИИК: KZ046017131000055202
Банк: АО «Народный Банк Казахстана»
БИК: HSBKKZKX

Республика Казахстан, город Нур-Султан
ул. А Байтурсынова, 5, ВП 44
Тел.: +7 (7172) 99 99 37

Исх.: 4647
от «1» ноября 2022 г.

Министерство торговли и интеграции
Республики Казахстан

Министерство индустрии и инфраструктурного развития
Республики Казахстан

РГП «Казахстанский институт стандартизации и метрологии»

ОЮЛ «Ассоциация Казахстанского АвтоБизнеса» по итогам проведенного 13 октября 2022 года рабочего заседания на площадке Евразийской экономической комиссии по обсуждению сводки отзывов по проекту изменений №3 к техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) (далее соответственно – ТР ТС 018/2011, сводка отзывов), сообщает следующее.

Пункты 3 и 29 таблицы сводки отзывов

Проектом предусматривается введение термина «**паспорт транспортного средства** (паспорт шасси транспортного средства)», **к которому относят документ, оформляемый на транспортное средство (шасси) в соответствии с *Соглашением*** *о введении единых форм паспорта транспортного средства (паспорта шасси транспортного средства) и паспорта самоходной машины и других видов техники и организации систем электронных паспортов от 15 августа 2014 года (далее – Соглашение).*

Также проектом предусматривается, что датой выпуска в обращение транспортного средства (шасси) является дата оформления на него паспорта или дата присвоения статуса «действующий» его электронному паспорту.

Такие изменения в ТР ТС 018/2011 не поддерживаются по следующим основаниям:

1. В статье 2 Соглашения установлен термин: «паспорт транспортного средства (паспорт шасси транспортного средства)» - паспорт, выдаваемый на предназначенные для движения по автомобильным дорогам общего пользования автомототранспортные средства, имеющие двигатель внутреннего сгорания с рабочим объемом свыше 50 куб. см или электродвигатель (ли) максимальной (суммарной) мощностью более 4 кВт и (или) максимальную конструктивную скорость более 50 км/ч, и прицепы к ним (паспорт, выдаваемый на шасси транспортного средства в случае поставки шасси их потребителям).

Положения актов Комиссии не могут в соответствии со статьей 6 Договора о ЕАЭС противоречить положениям международных договоров в рамках ЕАЭС.

Соответственно, термин «паспорт транспортного средства (паспорт шасси транспортного средства)» **должен быть установлен (продублирован) в ТР ТС 018/2011 идентично термину, установленному в Соглашению, или должен быть исключен** из ТР ТС 018/2011.

2. В реализацию Соглашения Коллегией Комиссии в 2015 году (*Решение Коллегии Комиссии № 122*) утвержден Порядок функционирования систем электронных паспортов (далее – Порядок), но сам Порядок не реализован в полной мере по следующим причинам:

1) с 2015 года Комиссия и администратор не утвердили требования, связанные с информационным взаимодействием в системах (*пункты 14 и 15 приложения №6 к Порядку*). При этом **администратор отказывается соблюдать законодательство государств-членов** при осуществление юридически значимого электронного взаимодействия (*пункт 20 приложения №6 к Порядку*).

2) Коллегией Комиссии (*Решение Коллегии Комиссии от 16 февраля 2021 года № 14*) не утверждены требования к порядку трансграничного обмена между администратором и национальным оператором, соответственно, не началась реализация общего процесса по реализации такого обмена.

Временное информационное взаимодействие **путем построения защищенного канала связи также не реализовано**.

3) **достигнутые** 15 марта 2021 года под руководством Председателя Коллегии Комиссии **договоренности между уполномоченными органами государств-членов, в том числе и МПТ РФ, администратором и национальными операторами в части возможности формирования уникального номера электронного паспорта национальными операторами** и **проверки уникальности его идентификационных признаков администратором, закрепленные в Распоряжении Совета Комиссии от 23.04.2021 № 14, не исполняются**.

Распоряжение Совета Комиссии от 23.04.2021 № 14 не исполнено в полном объеме.

Администратор отказался от подписания соглашения с национальным оператором Казахстана, выразив несогласие о соблюдении законодательства Казахстана, как это предписывается положениями **пунктов 15 и 20 приложения № 6 к Порядку** (*письмо от 04.08.2022 № 08/542*).

Сложившаяся на сегодняшний день ситуация и отсутствие информационного взаимодействия систем национальных операторов и администратора не позволить достичь целей Соглашения.

В результате указанных разногласий и отсутствия информационного взаимодействия между информационными системами администратора и национальных операторов **на сегодняшний день ограничена свобода обращения колесных транспортных средств**.

С 1 ноября этого года будет ограничена свобода обращения самоходных машин и других видов техники.

Сложившаяся ситуация противоречит целям Соглашения и положениям статьи 53 Договора о ЕАЭС в части обеспечения свободы обращения продукции при условии, что она прошла необходимые процедуры оценки соответствия, установленные техническими регламентами.

Необходимо отметить, что ранее транспортные средства регистрировались во всех государствах-членах на основании бумажных документов, которые взаимно признавались всеми, и не было проблем с их регистрацией.

Соответственно, **без полноценной реализации положений Соглашения и достижения целей его принятия не допустимо выпуск в обращение связывать с оформлением паспортов транспортных средств** (шасси).

3. В соответствии с пунктом 2 статьи 53 Договора о ЕАЭС продукция, в отношении которой вступил в силу технический регламент ЕАЭС, выпускается в обращение на территории ЕАЭС при условии, что она прошла необходимые процедуры оценки соответствия, установленные техническим регламентом ЕАЭС.

Государства-члены обеспечивают обращение продукции, соответствующей требованиям технического регламента ЕАЭС, на своей территории без предъявления дополнительных по отношению к содержащимся в техническом регламенте ЕАЭС требований к такой продукции и без проведения дополнительных процедур оценки соответствия.

При этом в соответствии с Приложением № 9 к Договору о ЕАЭС «выпуск продукции в обращение» – поставка или ввоз продукции (в том числе отправка со склада изготовителя или отгрузка без складирования) с целью распространения на территории ЕАЭС в ходе коммерческой деятельности на безвозмездной или возмездной основе.

В соответствии со статьей 6 Договора о ЕАЭС решения и распоряжения органов ЕАЭС не должны противоречить Договору о ЕАЭС.

Соответственно, **датой выпуска в обращение транспортного средства (шасси) является дата его отгрузки изготовителем** (для транспортного средства (шасси), произведенного в государствах-членах ЕАЭС) **или дата его**

выпуска таможенным органом государства-члена ЕАЭС **для обращения на территории ЕАЭС** (для импортируемых транспортных средств (шасси)).

Пункт 11 таблицы сводки отзывов

Проектом предусматривается введение требований по оформлению и регистрации сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к техническому регламенту, уполномоченным органом государственного управления государства-члена ЕАЭС.

Данное нововведение несет дополнительные нагрузки на бизнес в виде существенного усложнения процедуры оценки соответствия транспортных средств, увеличения времени на оформление одобрения типа транспортного средства (шасси), а также на удорожании стоимости процедуры оценки соответствия транспортных средств. При этом, изменение формы документа «сертификат соответствия» на «сообщение об официальном утверждении типа» не влияет на соответствие транспортного средства (шасси) отдельным требованиям ТР ТС 018/2011.

На основании изложенного, **положения, касающиеся оформления и регистрации сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к ТР ТС 018/2011, не поддерживается и предлагается исключить**.

Пункт 16 таблицы сводки отзывов

В рамках пакета изменений №3 в ТР ТС 018/2011 разработчик предусматривает в приложении №2 к ТР ТС 018/2011 добавление ряда новых требований к типам транспортных средств категорий M, N по Правилам ООН:

«117. Системы предупреждения о выходе из полосы движения для транспортных средств категорий M2, M3, N2, N3 по Правилам ООН 130-00», *примечание 41) установка обязательна для типов транспортных средств (шасси), не проходивших оценку соответствия настоящему техническому регламенту до введения этих требований;*

«118. Системы автоматического экстренного торможения для транспортных средств категорий M1, N1 по Правилам ООН 152-00, M2, M3, N2, N3 по Правилам ООН 131-01», *примечание 41) установка обязательна для типов транспортных средств (шасси), не проходивших оценку соответствия настоящему техническому регламенту до введения этих требований;*

«119. Возможность повторного использования, утилизации и восстановления транспортных средств категорий M1, N1 по Правилам ООН 133-00», *примечание 2) Требования применяются в отношении типов транспортных средств (шасси), не проходивших оценку соответствия настоящему техническому регламенту или на национальном уровне в государствах-членах Евразийского экономического союза до введения требований. Если требования были применены на основании настоящего примечания, то в дальнейшем они применяются к данному типу транспортного средства (шасси);*

«121. Требования в отношении бокового удара о столб для транспортных средств категорий M1, N1 по Правилам ООН № 135-01», *примечание 2) Требования применяются в отношении типов транспортных средств (шасси), не проходивших оценку соответствия настоящему техническому регламенту или на национальном уровне в государствах-членах Евразийского экономического союза до введения требований. Если требования были применены на основании настоящего примечания, то в дальнейшем они применяются к данному типу транспортного средства (шасси);*

«123. Защита водителя и пассажиров при фронтальном столкновении с полным перекрытием для транспортных средств категорий M1 по Правилам ООН 137-01», *примечание 2) Требования применяются в отношении типов транспортных средств (шасси), не проходивших оценку соответствия настоящему техническому регламенту или на национальном уровне в государствах-членах Евразийского экономического союза до введения требований. Если требования были применены на основании настоящего примечания, то в дальнейшем они применяются к данному типу транспортного средства (шасси);*

«125. Системы помощи при экстренном торможении для транспортных средств категорий M1, N1 по Правилам ООН 139-00», *примечание 33) Оснащение системами помощи при экстренном торможении является обязательным в отношении типов транспортных средств (шасси), не проходивших оценку соответствия настоящему техническому регламенту или на национальном уровне в государствах-членах Евразийского экономического союза до введения требования. В отношении остальных типов транспортных средств (шасси) оснащение системами помощи при экстренном торможении является обязательным с 2025 г. При отсутствии системы помощи при экстренном торможении обязательна установка антиблокировочной тормозной системы;*

«126. Электронные системы контроля устойчивости для транспортных средств категорий M1, N1 по Правилам ООН 140-00», *Примечание 37) Оснащение электронными системами контроля устойчивости является обязательным в отношении типов транспортных средств (шасси), не проходивших оценку соответствия настоящему техническому регламенту или на национальном уровне в государствах-членах Евразийского экономического союза до введения требования. В отношении остальных типов транспортных средств (шасси) оснащение электронными системами контроля устойчивости является обязательным с 2025 г. Допускается оценка соответствия транспортных средств категории N1 по Правилам ООН № 13-11. При отсутствии электронной системы контроля устойчивости обязательна установка антиблокировочной тормозной системы;*

«130. Системы информирования о присутствии велосипедистов в мертвой зоне для транспортных средств категорий M2, M3, N2, N3 по Правилам ООН 151-00», *примечание 2) Требования применяются в отношении типов транспортных средств (шасси), не проходивших оценку соответствия настоящему техническому регламенту или на национальном уровне в государствах-членах Евразийского экономического союза до введения требований. Если требования были применены на основании настоящего примечания, то в дальнейшем они применяются к данному типу транспортного средства (шасси).*

Все вышеуказанные обязательные требования распространяются на новые типы транспортных средств, ранее не проходивших оценку соответствия требованиям настоящего технического регламента или на национальном уровне в государствах-членах ЕАЭС до введения указанных требований, **тем самым**

ограничивает допуск на территорию ЕАЭС новых типов транспортных средств и ставит в неравные условия участников рынка автомобильной индустрии.

Для выполнения требований в отношении «бокового удара о столб» и «защита водителя и пассажиров при фронтальном столкновении с полным перекрытием» требуется проведение сложных и дорогостоящих испытаний в виде краш-тестов. При этом, на сегодняшний день, проведение таких видов испытаний возможно только в одном государстве-члене ЕАЭС – ГНЦ РФ ФГУП «НАМИ». В таком случае, введение таких новых требований в ТР ТС 018/2011 не является рыночным подходом, поскольку участники рынка будут зависеть от условий только одного субъекта предпринимательства, что может негативно повлиять на стоимости услуг и других условий проведения испытания *(к примеру, временные показатели)*.

Таким образом, не допускается введение новых требований в технический регламент по испытаниям, где возможность проведения испытания имеется только в одном государстве-члене ЕАЭС.

Системы предупреждения о выходе из полосы движения, системы автоматического экстренного торможения, системы информирования о присутствии велосипедистов в мертвой зоне согласно проекту изменений в технический регламент установлены **как обязательные требования, при этом такие требования должны быть факультативными в зависимости от комплектации транспортного средства.**

Следует отметить, что технический регламент должен устанавливать минимальные и достаточные требования по обеспечению безопасности конструкции транспортного средства, при этом, дополнительные функциональные опции транспортного средства *(к примеру, удержание полосы, автоматическое экстренное торможение и другое)* не являются основными показателями безопасности типа транспортного средства.

Таким образом, учитывая серьезность вопроса по введению новых обязательных требований к типам транспортных средств, требуется проведение оценки регулирующего воздействия согласно Порядку разработки, принятия, изменения и отмены технических регламентов Евразийского экономического союза, утвержденному Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 18 октября 2016 г. № 147, и предложения по внесению изменений в приложение 2 к ТР ТС 018/2011 целесообразно рассматривать отдельным пакетом изменений в технический регламент.

Также отмечаем, что предлагаемые требования в приложение 2 к ТР ТС 018/2011 по «124. Малошумные транспортные средства категорий M, N по Правилам ООН 138-01» и «127. Установка шин для транспортных средств категории M1 по Правилам ООН 142-00» требует обсуждения отдельным пакетом изменений в ТР ТС 018/2011.

Соответственно, **вышеуказанное добавление новых требований в приложении №2 к ТР ТС 018/2011 не поддерживается.**

Пункт 51 таблицы сводки отзывов

Редакцию пункта 109[2] *«109[2]. При обнаружении отличия конструктивных характеристик транспортного средства, находящегося в эксплуатации, документам, удостоверяющим соответствие требованиям настоящего технического регламента, орган государственного управления в сфере безопасности дорожного движения вправе запретить эксплуатацию такого транспортного средства до устранения выявленных нарушений.»* **предлагается сохранить.**

Для государственных органов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения государств-членов ЕАЭС нужны основания для ограничения в эксплуатации транспортного средства, не отвечающего требованиям технического регламента, до устранения выявленных нарушений. Данная норма позволит установить такие полномочия для государственных органов ЕАЭС на законодательном уровне каждого государства.

Следует отметить, что «серый» ввоз транспортных средств, не отвечающих требованиям ТР ТС 018/2011, в основном выпущенных в обращение на основании СБКТС, является распространненой проблемой для всех стран ЕАЭС. Наличие норм по возможности снятия или запрета эксплуатации таких транспортных средств даст возможность урегулировать данную проблему с незаконным ввозом транспортных средств на территорию ЕАЭС.

Без учета указанных предложений и замечаний просим внесение изменений в ТР ТС 018/2011 не поддерживать.

Директор по техническому регулированию АКАБ **Е. Сейпилов**

Исп.: Шукумов А.
87089717012

АКАБ АССОЦИАЦИЯ КАЗАХСТАНСКОГО АВТОБИЗНЕСА

ҚАЗАҚСТАНДЫҚ АВТОХОЛДИНГТЕРДІҢ ҚАУЫМДАСТЫҒЫ ЗТБ
БСН 100 740 005 066
ИИК KZ046017131000055202
Банк «Қазақстан Халық Банкі» АҚ
БИК HSBKKZKX

АССОЦИАЦИЯ КАЗАХСТАНСКОГО АВТОБИЗНЕСА ОЮЛ
БИН 100 740 005 066
ИИК KZ046017131000055202
Банк АО «Народный Банк Казахстана»
БИК HSBKKZKX

Қазақстан Республикасы, Астана қаласы
Р. Қошқарбаев к., 1/2
Тел: +7 (708) 971 70 12

Республика Казахстан, город Астана
ул. Р. Кошкарбаева 1/2
Тел: +7 (708) 971 70 12

Шыг. № 4742

27.05.2023 ж.

Министерство торговли и интеграции
Республики Казахстан

Министерство индустрии и инфраструктурного развития
Республики Казахстан

РГП «Казахстанский институт стандартизации и метрологии»

ОЮЛ «Ассоциация Казахстанского АвтоБизнеса» настоящим сообщает, что 25 мая 2023 года проведено заседание рабочей группы по разработке проекта изменений № 3 в технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) (далее соответственно – рабочая группа, проект изменений № 3), где Комиссия и разработчик технического регламента **игнорировали** несогласованные позиции по принципиально важным вопросам от бизнеса Казахстана, и считают, **на свое усмотрение, согласованным со всеми сторонами сводку отзывов замечаний и предложений (отзывов)** заинтересованных лиц по проекту технического регламента, обсужденного еще на заседаний рабочей группы 13 октября 2022 г.

Стоит отметить, что на заседании рабочей группы от 13 октября 2022 года бизнес Казахстана также выражал свое несогласие по рядам изменений в технический регламент, **где Комиссия и разработчик технического регламента игнорировали нашу позицию и ускоряли согласование проекта изменений в технический регламент.**

Важно отметить, что наша позиция по сводке отзывов замечаний и предложений (отзывов) была направлена в адрес МТИ РК *(входящий № 16000 от 03.11.2022 года)*, МИИР РК *(входящий № 47794 от 03.11.2022 года)* и КазСтандарт *(входящий № 22-11/12751 от 03.11.2022 года)* письмом **от 1 ноября 2022 года за №4647**, при этом, как выяснилось на заседаний рабочей группы от 25 мая 2023 года, **Комиссия не получала от государственных органов Казахстана замечания к сводке отзывов.**

Таким образом, принципиальные и важные позиции отечественной промышленности, бизнеса и страны не были учтены. Также сообщаем, что ни один государственный орган не принимал участие на заседании рабочей группы от 25 мая 2023 года и не защищал права и интересы страны.

На основании изложенного, **просим направить от Республики Казахстан позицию** *(позиция, указанная в письме АКАБ от 1 ноября 2022 года №4647 прилагается)* к сводку отзывов замечаний и предложений (отзывов) заинтересованных лиц по проекту технического регламента, обсужденного на заседаний рабочей группы 13 октября 2022 года и **принимать активное участие в обсуждении столь важных проектов изменений в технический регламент.**

Приложение: Письмо АКАБ от 1 ноября 2022 года №4647

Директор
по техническому регулированию **Е. Сейпилов**

87475190291