МІНІСТЭРСТВА ПРАМЫСЛОВАСЦІ
РЭСПУБЛІКІ БЕЛАРУСЬ
(Мінпрам)
пр-т Партызанскі, 2 корп. 4, 220033, г Мінск,
тэл. 223 93 96, факс 328 30 48
E-mail: minprom4@minprom.gov.by

МИНИСТЕРСТВО ПРОМЫШЛЕННОСТИ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
(Минпром)
пр-т Партизанский, 2 корп. 4, 220033, г Минск,
тел. 223 93 96, факс 328 30 48
E-mail: minprom4@minprom.gov.by

14.05.2020 № 13-15/631

на № _____ от _____

Евразийская экономическая комиссия

О рассмотрении проекта изменений № 3 в ТР ТС 018/2011

В соответствии с письмом Евразийской экономической комиссии от 5 марта 2020 г. № 16-502 Министерство промышленности с участием организаций системы Минпрома рассмотрело в рамках своей компетенции проект изменений № 3 в технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) (далее – проект изменений, ТР ТС 018/2011), размещенный для публичного обсуждения и сообщает следующее.

Процедура, описанная в пункте 52 проекта изменений является по сути процедурой оценки соответствия и ее порядок практически не отличается от указанного в пункте 70 «Оценка соответствия единичного транспортного средства» ТР ТС 018/2011 и включает в себя, в том числе, проверку выполнения требований, предусмотренных пунктами 11, 12, 13, 13^1, 14 и приложениями №№ 4, 6 и 8, а также пунктом 4 приложения 7 ТР ТС 018/2011 посредством проведения технической экспертизы конструкции и, при необходимости, испытаниями с оформлением свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства.

Документом, удостоверяющим соответствие требованиям ТР ТС 018/2011 единичного транспортного средства при выпуске в обращение, является *свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства* - (пункт 6 раздела II и пункт 8 раздела III ТР ТС 018/2011).

Справочно. Оценка соответствия – прямое или косвенное определение соблюдения требований, предъявляемых к объекту соответствия технического регулирования (пункт 2 приложения № 9 к Договору о Евразийском экономическом союзе (далее – Договор о ЕАЭС)).

Оценка соответствия объектов технического регулирования, устанавливаемая в технических регламентах Союза, проводится в формах регистрации (государственной регистрации), испытаний, подтверждения соответствия, экспертизы и (или) в иной форме. Формы, схемы и

113720 458102

Евразийская экономическая комиссия
№ 7038 от 18.05.2020
3+16л

процедуры оценки соответствия устанавливаются в технических регламентах Союза на основе типовых схем оценки соответствия, утверждаемых Комиссией (пункт 5 приложения № 9 к Договору о ЕАЭС).

Наименование вводимого пунктом 52 проекта изменений подраздела 1 - «Проверка выполнения требований к единичным транспортным средствам перед их первичной регистрацией *физическими лицами*».

В пункте 52 (71^2) проекта изменения указано, что для проведения проверки единичного транспортного средства в аккредитованную испытательную лабораторию обращается *изготовитель транспортного средства или его уполномоченный представитель, действующий от его имени, либо лицо, осуществляющее ввоз транспортного средства* на единую таможенную территорию Евразийского экономического союза, *или его представитель*.

При этом процедура оценки соответствия единичных транспортных средств перед их выпуском в обращение *юридическими лицами* изложена в подразделе 2 раздела V ТР ТС 018/2011 (пунктом 47 проекта изменений предлагается заголовок подраздела 2 раздела V изложить в редакции «Оценка соответствия единичных транспортных средств перед их выпуском в обращение юридическими лицами»).

Лицо, осуществляющее ввоз транспортного средства на единую таможенную территорию Евразийского экономического союза, или его представитель – это фактически *физические лица*.

В Консультативном заключении Суда Евразийского экономического союза от 31 октября 2019 года сделан вывод о том, что физические лица, ввозящие товары для личного пользования, не являются субъектами подачи заявления на оценку соответствия продукции техническому регламенту Союза.

Департамент промышленной политики Евразийской экономической комиссии в письме от 17 апреля 2020 г. № 11-99, ссылаясь на указанное Консультативное заключение, также считает, что физические лица, ввозящие единичные товары для личного пользования, не могут быть заявителями при оценке соответствия.

С учетом изложенного полагаем, что данный раздел необходимо из проекта изменений исключить.

По-прежнему 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.

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).

Конкретные замечания и предложения Министерства промышленности представлены в приложении.

Приложение: на 16 л. в 1 экз.

Заместитель Министра Д.И.Харитончик

13 Осипова 330 05 06
14.05.2020

Замечания и предложения Министерства промышленности Республики Беларусь по проекту изменений в технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011)» в рамках публичного обсуждения

№ п/п	№ пункта проекта изменения	Редакция проекта изменения	Предлагаемая редакция (обоснование)
1	пункт 2 проекта изменения в Решение КТС от 09.12.2011 №877	Дополнить пунктом 3.2.6 в следующей редакции: «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.».	«3.2.6. Сертификаты соответствия **отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 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).* 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.
2	пункт 1 проекта изменений № 3 в ТР ТС	По всему тексту технического регламента и приложений к нему: 10) словосочетания «анализ производства» и «анализ состояния производства» заменить словосочетанием «анализ условий производства».	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.* *Понятие «уполномоченное изготовителем лицо» установлено в приложении № 9 к Договору о ЕАЭС.*

№ п/п	№ пункта проекта изменения	Редакция проекта изменения	Предлагаемая редакция (обоснование)
3	пункт 3		Пункт 3 ТР ТС 018/2011 дополнить перечислением 9 в следующей редакции: «9) ввозимые на единую таможенную территорию Евразийского экономического союза физическим лицом для собственных нужд (или для личного пользования)». *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.*
4	пункт 4	В пункте 6: … 4) после абзаца двадцать третьего ввести новый абзац в следующей редакции: « «газодизель» – двигатель, одновременно работающий на дизельном топливе и газообразном топливе, соотношение уровня потребления которых может варьироваться в зависимости от режима работы двигателя;». … 6) после абзаца двадцать седьмого ввести новый абзац в следующей редакции: « «двухтопливный двигатель» – двигатель, который может работать как на бензине, так и газообразном топливе;»	Перечисления 4) и 6) пункта 4 проекта изменений исключить. Предлагаем для однозначного толкования использовать термины в соответствии с Правилами ООН № 49-05 (дополнение 6): "двухтопливный двигатель" означает систему двигателя, которая предназначена для одновременной работы на дизельном топливе и газообразном топливе, причем расход обоих видов топлива измеряется отдельно и потребляемое количество одного вида топлива по отношению к другому может варьироваться в зависимости от работы; "двухтопливный режим" означает нормальный режим работы двухтопливного двигателя, во время которого двигатель одновременно использует дизельное топливо и газообразное топливо при определенных условиях своей работы. Привести в соответствие терминологию в таблице 3 приложения № 1 к ТР ТС 018/2011 с учетом предлагаемых изменений.
5		7) абзац тридцать первый (определение термина «документ, идентифицирующий транспортное средство (шасси)») исключить;	Необходимо дополнительное обсуждение целесообразности исключения данного определения с учетом требований национального законодательства государств-членов ЕАЭС в части документов, идентифицирующих транспортные средства
6		9) абзац тридцать шестой изложить в следующей редакции:	Абзац тридцать шестой пункта 6 ТР ТС 018/2011 исключить, так как термин «изготовитель» приведен в пункте 2

№ п/п	№ пункта проекта изменения	Редакция проекта изменения	Предлагаемая редакция (обоснование)
		« «изготовитель» - физическое лицо, зарегистрированное в качестве индивидуального предпринимателя, или юридическое лицо, в том числе иностранное, осуществляющие от своего имени производство или производство и реализацию транспортных средств (шасси) и их компонентов и ответственные за их соответствие требованиям настоящего технического регламента»;»;	приложения № 9 к Договору о ЕАЭС.
7		10) абзац сорок третий изложить в следующей редакции: « «коммерческие перевозки» – перевозки пассажиров или грузов колесными транспортными средствами, связанные с осуществлением предпринимательской деятельности юридическими и физическими лицами, за исключением перевозки на транспортных средствах, принадлежащих этим лицам на праве собственности или на ином законном основании, своих пассажиров и/или грузов за собственный счет для производственных нужд;»	Перечисление 10) пункта 4 проекта изменений изложить в редакции: « «коммерческие перевозки» - перевозки пассажиров или грузов колесными транспортными средствами, связанные с осуществлением предпринимательской деятельности, в соответствии с законодательством государств - членов Евразийского экономического союза».
8		21) после абзаца семьдесят второго ввести новый абзац в следующей редакции: « «паспорт транспортного средства (паспорт шасси транспортного средства)» – документ, оформляемый **на каждое** 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;»	Предлагаем слова **«на каждое»** из приведенного определения 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 дорогам общего пользования, подлежащие государственной регистрации.*
9		22) абзац семьдесят шестой изложить в следующей редакции: «"представитель изготовителя" - зарегистрированное в установленном законодательством государства-члена Евразийского экономического союза порядке на его территории физическое лицо в качестве индивидуального	Слова «…и их компонентов…» в двух местах заменить на слова «…и/**или** их компонентов…». *Уточнение редакции проекта изменений.*

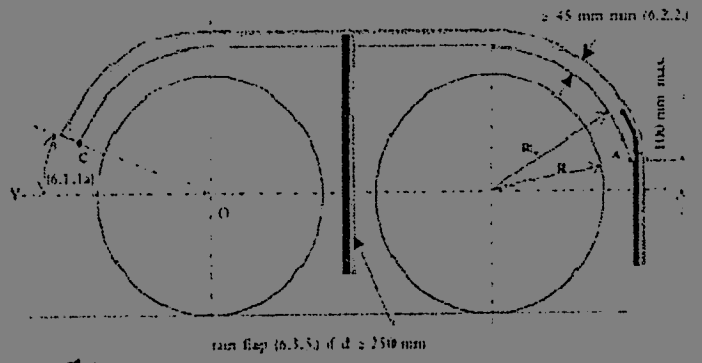
№ п/п	№ пункта проекта изменения	Редакция проекта изменения	Предлагаемая редакция (обоснование)
		предпринимателя или юридическое лицо, которое на основании договора (соглашения) с изготовителем, в том числе иностранным изготовителем, осуществляет действия от имени этого изготовителя при оценке соответствия и выпуске в обращение транспортных средств (шасси) и их компонентов на территории Евразийского экономического Союза, а также несет ответственность за обеспечение соответствия транспортных средств (шасси) и их компонентов требованиям настоящего технического регламента;»	
10	пункт 5	В пункте 7 абзац второй изложить в следующей редакции: «Датой выпуска в обращение транспортного средства (шасси) является дата оформления паспорта транспортного средства (паспорта шасси транспортного средства), а при оформлении паспорта транспортного средства или паспорта шасси транспортного средства в электронной форме – дата создания электронного паспорта. …»	Предлагаемая редакция пункта 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.
11	пункт 14	В пункте 16: … 3) в подпункт 2 добавить текст в следующей редакции: «, а также находившиеся в эксплуатации транспортные средства в случае прекращения государственной регистрации, если необходимо восстановить государственную регистрацию»	Исключить из пункта 16 проекта изменений перечисление 3). *Процедура государственной регистрации осуществляется в соответствии с законодательством государств – членов ЕАЭС.*
12	пункт 37	Дополнить пунктом 45^1 в следующей редакции: «45^1. Регистрационный номер одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) вносится в паспорт транспортного средства (паспорт шасси транспортного средства). В указанный документ вносятся все особые отметки по ограничению в применении транспортного средства, содержащиеся в одобрении типа	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.*

<table>
<tr><th>№ п/п</th><th>№ пункта проекта изменения</th><th>Редакция проекта изменения</th><th>Предлагаемая редакция (обоснование)</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td>транспортного средства (одобрении типа шасси).»</td><td></td></tr>
<tr><td>13</td><td>пункт 46</td><td>Дополнить пунктом 67[1] в следующей редакции:
«67[1]. В случае прекращения (приостановки/ аннулирования) действия аттестата аккредитации органа по сертификации, оформившего исходное одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси),…»</td><td>Слова «приостановки/аннулирования» заменить на слова «приостановления/отмены».
Слово «исходное» заменить на «первичное» (см. перечисление 2) пункта 30 проекта изменений).
Уточнение редакции проекта изменений.</td></tr>
<tr><td>14</td><td>пункт 52</td><td>Ввести новый подраздел 1 в следующей редакции:
«1. Проверка выполнения требований к единичным транспортным средствам перед их первичной регистрацией физическими лицами…</td><td>Исключить подраздел 1 из пункта 52 проекта изменений.
Обоснование приведено в сопроводительном письме.</td></tr>
<tr><td>15</td><td>пункт 85</td><td>В приложении № 1 к техническому регламенту:
…
6) таблицу 4 изложить в следующей редакции:
…
86. Карданные передачи; карданные валы, в том числе с шарнирами неравных и равных угловых скоростей; приводные валы, в том числе с шарнирами равных угловых скоростей; шарниры неравных и равных угловых скоростей; крестовины карданные, в том числе с подшипниками в сборе; промежуточные опоры, в том числе с подшипниками, с кронштейнами в сборе.</td><td>Исключить из предлагаемой редакции пункта 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 (валам) неприменимы для крестовин карданных, в том числе с подшипниками в сборе и промежуточным опорам, в том числе с подшипниками, с кронштейнами в сборе.</td></tr>
<tr><td>16</td><td>пункт 86</td><td>Приложение № 2 к техническому регламенту изложить в следующей редакции:
…
таблица</td><td>Пункт 20 таблицы приложения № 2 изложить в редакции:<table><tr><td>20. Выбросы</td><td>L6, L7, M1, N
(с дизелями, кроме экологического класса 6)</td><td>Правила ООН № 24-03</td></tr></table>Необходимо оставить в данном пункте категорию N для</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>№ п/п</th><th>№ пункта проекта изменения</th><th>Редакция проекта изменения</th><th>Предлагаемая редакция (обоснование)</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td><table><tr><td>20. Выбросы</td><td>L6, L7, M1, (с дизелями)</td><td>Правила ООН № 24-03</td></tr></table></td><td>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.</td></tr>
<tr><td>17</td><td></td><td>…<table><tr><td>50. Травмобезопасность наружных выступов</td><td>N</td><td>Правила ООН № 61-00</td><td>23)</td></tr></table></td><td>В пункте 50 таблицы приложения последний столбец 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».
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.</td></tr>
<tr><td>18</td><td>пункт 87</td><td>В приложении № 3 к техническому регламенту:
…
6) Во втором примечании после заголовка раздела 9 исключить текст:
«, относящиеся к устройствам для уменьшения разбрызгивания,»</td><td>Перечисление 6) пункта 87 изложить в редакции:
«6) Первое примечание, после заголовка раздела 9, дополнить текстом: «и прицепы/полуприцепы к таким транспортным средствам.
Во втором примечании исключить текст: «, относящиеся к устройствам для уменьшения разбрызгивания,»</td></tr>
<tr><td>19</td><td></td><td>-</td><td>В целом по разделу 9 приложения № 3 ТР ТС 018/2011:
1) 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, превышает 300 мм, передняя кромка C должна быть образована пересечением грязезащитного кожуха с плоскостью, проходящей через ось колеса 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</td></tr>
</table>

№ п/п	№ пункта проекта изменения	Редакция проекта изменения	Предлагаемая редакция (обоснование)
			колесами. Задняя кромка А грязезащитного кожуха должна находиться на высоте не более 100 мм от горизонтальной плоскости, проходящей через ось колеса (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) пункта 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 транспортном средстве; 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) пункта 9.2.1, не применяются между

№ п/п	№ пункта проекта изменения	Редакция проекта изменения	Предлагаемая редакция (обоснование)
			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 (определено в пункте 6.20 Стандарта ISO 612 от 1978г.), 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) пункта 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 60^0 к вертикальной линии, проходящей через центр колеса спереди или сзади этих шин. С целью соблюдения требований грязезащитные кожухи и наружные боковины могут иметь, например, съемную часть.» 2) В пункте 9.2.4 рисунок 9.3 дополнить перечислением (в): в) Расположение грязезащитных кожухов, наружных боковин и устройств для уменьшения разбрызгивания для нескольких осей

№ п/п	№ пункта проекта изменения	Редакция проекта изменения	Предлагаемая редакция (обоснование)
			 3) Пункт 9.2.7 дополнить абзацем следующего содержания: «Максимальная высота самого низкого края брызговика к уровню земли может быть увеличена до 300 мм, если завод-изготовитель посчитал это приемлемым в отношении характеристик системы защиты от брызг.» *Уточнение редакции проекта изменений с целью гармонизации с требованиями Регламента ЕС 109/2011.*
20		-	Перечисление 11) пункта 87 проекта изменения изложить в редакции: «11) В разделе 14: а) в пункте 14.5 **слова «не менее» заменить на слова «не более»;** б) дополнить пунктом 14.6 в следующей редакции:…» *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*

№ п/п	№ пункта проекта изменения	Редакция проекта изменения	Предлагаемая редакция (обоснование)
			1000 кг в зависимости от того, какое из этих значений меньше.
21	пункт 90	В приложении № 6 к техническому регламенту: … редакции перечислений 3), 5), 6), 8), 17), 19)	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.*
22		В приложении № 6 к техническому регламенту пункт 1.6.1 изложить в следующей редакции: … 4) 1.6.15. Требования к кабине водителя автомобиля скорой медицинской помощи 1.6.15.1. Минимальное число мест для сидения, помимо водителя: - для класса А – 1; - для классов В и С – 2.	Предлагаемая редакция: «1.6.15. Требования к кабине водителя автомобиля скорой медицинской помощи 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.** *Перегородка между медицинским салоном и кабиной водителя может быть оборудована сдвижной дверью в автомобилях всех категорий (А, В и С), а при наличии в кабине 2 мест для сидения, помимо водителя в автомобилях категорий В и С второе сидение перекроет проход между кабиной и медицинским салоном.*
23		-	Приложение № 6 считаем целесообразным дополнить разделом «Требования к транспортным средствам, использующим сжиженный природный газ в качестве моторного топлива».
24	пункт 91	В приложении № 7 к техническому регламенту:	Подпункт 1.3.2 приложения № 7 изложить в редакции:

<table>
<tr><th>№ п/п</th><th>№ пункта проекта изменения</th><th>Редакция проекта изменения</th><th>Предлагаемая редакция (обоснование)</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td>…
3) пункт 1.3.2 изложить в следующей редакции:
«1.3.2. Изготовитель транспортного средства, являющегося результатом индивидуального технического творчества или собранного вне серийного производства в индивидуальном порядке из сборочного комплекта, наносит на него идентификационный номер, присвоенный компетентным органом государства - члена Евразийского экономического союза»</td><td>«Изготовитель транспортного средства, являющегося результатом индивидуального технического творчества, наносит на него идентификационный номер, присвоенный компетентным органом государства - члена Евразийского экономического союза».
Идентификационный номер транспортному средству, собранному изготовителем вне серийного производства в индивидуальном порядке из сборочного комплекта, присваивается изготовителем.</td></tr>
<tr><td>25</td><td></td><td>-</td><td>Пункт 1.4.1 приложения № 7 ТР ТС 010/2011 дополнить новым предложением в следующей редакции:
«Идентификационный номер на специальные транспортные средства может наноситься на раму или кузов специального оборудования.»
Уточнение редакции проекта изменений.</td></tr>
<tr><td>26</td><td></td><td>В приложении № 7 к техническому регламенту:
…
6) в пункте 2.1:
…
в) позицию 6) изложить в следующей редакции:
«6) для полуприцепов также указывается технически допустимая максимальная нагрузка, приходящаяся на седельно-сцепное устройство. Перед значением нагрузки указывается цифра «0» и дефис, и это значение приводится выше значения массы, приходящейся на переднюю ось;»</td><td>Позицию 6) изложить в редакции:
«6) для полуприцепов также указывается технически 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 109/2011.</td></tr>
<tr><td>27</td><td>пункт 94</td><td>Приложение № 10 к техническому регламенту изложить в следующей редакции:
…<table><tr><td>86. Карданные передачи; карданные валы, в том числе с шарнирами неравных и равных угловых</td><td>10с, 11с</td><td>Должны обеспечиваться:
допустимый дисбаланс карданного вала;
запас по критической частоте вращения карданного</td></tr></table></td><td>В предлагаемой редакции пункта 86 приложения № 10:
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</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>№ п/п</th><th>№ пункта проекта изменения</th><th>Редакция проекта изменения</th><th>Предлагаемая редакция (обоснование)</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td>
<table>
<tr><td>скоростей; приводные валы, в том числе с шарнирами равных угловых скоростей; шарниры неравных и равных угловых скоростей; крестовины карданные, в том числе с подшипниками в сборе; промежуточные опоры, в том числе с подшипниками, с кронштейнами в сборе</td><td></td><td>вала (определяется расчетом или экспериментально);
функционально требуемые максимальные углы в шарнирах равных и неравных угловых скоростей;
отсутствие остаточных деформаций и разрушений при воздействии максимальных крутящих моментов в элементах карданных передач,
приводных валов, шарниров равных и неравных угловых скоростей;
минимальный радиальный зазор в соединениях «шип крестовины - подшипник крестовины».</td></tr>
</table>
</td><td>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.</td></tr>
<tr><td>28</td><td></td><td>
…
<table>
<tr><td>94. Генераторы электрические, выпрямительные блоки, электродвигатели (приводов вентиляторов, бензонасосов, стеклоомывателей, стеклоподъемников, отопителей, управления зеркалами, блокировки дверей)</td><td>6д, 11с</td><td>Правила ООН № 10-03.
Должны обеспечиваться:
работоспособность в условиях окружающей среды;
работоспособность при изменении напряжения;
электромагнитная совместимость;
вибро- и ударопрочность;
защита от проникновения пыли и влаги;
электрическая прочность изоляции.</td></tr>
<tr><td>95. Стартеры, приводы и реле стартеров</td><td>6д, 11с</td><td>Правила ООН № 10-03.
Должны обеспечиваться:</td></tr>
</table>
</td><td>В предлагаемой редакции пунктов 94 и 95 приложения № 10 из столбца 4 исключить слова: «Правила ООН № 10-03».
Требования по электромагнитной совместимости к продукции, указанной в пункте 94 приложения № 10 ТР ТС 018/2011 установлены в ГОСТ 33991-2016 "Электрооборудование автомобильных транспортных средств. Электромагнитная 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 ТР ТС 018/2011, является пассивной в отношении электромагнитной совместимости. Стартеры и реле</td></tr>
</table>

№ п/п	№ пункта проекта изменения	Редакция проекта изменения	Предлагаемая редакция (обоснование)
		вибро- и ударопрочность; защита от проникновения пыли и влаги; электрическая прочность изоляции.	*стартеров функционируют в период запуска двигателя, и их работа не оказывает влияния на показатели электромагнитной совместимости транспортного средства по требованиям Правилами ООН №10-03.*
29	пункт 95	В приложении № 11 к техническому регламенту: 1) после пункта 1 ввести примечания в следующей редакции: «Примечания: … 2. 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»	Примечание 2 исключить. *Транспортные средства, изготавливаемые на территории различных государств, должны относиться 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).*
30		В приложении № 11 к техническому регламенту: 3) 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, 2.3.4.3, 2.3.4.4, 2.3.5, 2.4.3, 3.3 исключить; … 8) пункт 3.1 изложить в следующей редакции: «3.1. По отношению к категориям M1, M2, M3, N1, N2, N3, O1, O2, O3, O4:»	В пункте 95 проекта изменения перечисления 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»; перечисление 8): «8) пункт 3.1 изложить в следующей редакции: 3.1. По отношению к категориям M1, M2, M3, O1, O2, O3, O4:» *Параметры, указанные в пунктах 1.4.2 и 1.4.3 расплывчатые и не могут быть четко идентифицированы.* *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*

№ п/п	№ пункта проекта изменения	Редакция проекта изменения	Предлагаемая редакция (обоснование)
			зависимости от конструкции мостов и кузова, количество мест для сидения от 2 до 6. Все это приводит к подразделению как минимум на 10 версий к одной модификации транспортного средства.
31	пункт 96	В приложении № 12 к техническому регламенту: … 17) пункт 4.3 изложить в редакции: … «5) перечень логистических центров (центральных складов) запасных частей изготовителя транспортного средства (шасси), откуда осуществляется поставка компонентов;» … 18) пункт 4.4 изложить в редакции: «Изготовитель транспортного средства (шасси) (представитель изготовителя) для регистрации декларации о соответствии на компоненты на основании результатов оценки соответствия транспортного средства (шасси) представляет в орган по сертификации документы, предусмотренные «Порядком регистрации, приостановления, возобновления и прекращения действия деклараций о соответствии продукции требованиям технических регламентов Евразийского экономического союза». 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) запасных частей изготовителя транспортного средства (шасси), откуда осуществляется поставка компонентов.»	В пункте 96 проекта изменения перечисления изложить в редакции: перечисление 5) перечисления 17): «5) перечень основных официальных дилеров (торговых домов) изготовителя транспортного средства (шасси) в государствах – членах Евразийского экономического союза, откуда осуществляется поставка компонентов;»; второе предложение перечисления 18): «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 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.*
32	пункт 103	Приложение № 19 к техническому регламенту изложить в следующей редакции: …	В пункте 103 проекта изменения последнее предложение пункта 6 приложения № 19 изложить в редакции: «В качестве сведений о продукции, обеспечивающих ее

<table>
<tr><th>№ п/п</th><th>№ пункта проекта изменения</th><th>Редакция проекта изменения</th><th>Предлагаемая редакция (обоснование)</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td>6. …
Схема 13с включает следующие процедуры:
Заявитель подает в орган по сертификации заявку с приложением документов, предусмотренных подпунктом "а" пункта 14 типовых схем, копий одобрений типа транспортного средства (одобрений типа шасси) и письма изготовителя транспортного средства (шасси), подтверждающего, что одни и те же компоненты, поставляются на сборочное производство транспортных средств (шасси), на которые были оформлены одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), и для послепродажного обслуживания этих же транспортных средств (шасси) в период их эксплуатации, а также то, что изготовитель компонентов, поставленных в качестве сменных (запасных) частей, является поставщиком комплектующих для сборочного производства транспортных средств (шасси). 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 логистических центров (центральных складов) запасных частей изготовителя транспортного средства (шасси), с которых осуществляется поставка компонентов.</td><td>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.</td></tr>
<tr><td>33</td><td>пункт 107</td><td>Дополнить указанный технический регламент новым приложением № 23 в следующей редакции: …<table><tr><td>МАРКА</td><td></td></tr><tr><td>КОММЕРЧЕСКОЕ НАИМЕНОВАНИЕ</td><td></td></tr><tr><td>ТИП</td><td></td></tr><tr><td>БАЗОВОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО / ШАССИ</td><td>только при использовании базового транспортного средства / шасси</td></tr></table></td><td>Форму сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) дополнить в 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><tr><td>БАЗОВОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО / ШАССИ</td><td>только при использовании базового транспортного</td></tr></table></td></tr>
</table>

№ п/п	№ пункта проекта изменения	Редакция проекта изменения	Предлагаемая редакция (обоснование)
		<table><tr><td></td><td>другого изготовителя</td></tr><tr><td>МОДИФИКАЦИИ</td><td></td></tr></table> Приложение № 1. Техническое описание транспортного средства Приложение № 2. Описание маркировки транспортного средства Приложение № 3. Общий вид транспортного средства на ___ страницах Приложение № 4. Протокол испытаний	<table><tr><td></td><td>средства / шасси другого изготовителя</td></tr><tr><td>МОДИФИКАЦИИ</td><td>при необходимости</td></tr></table> Так же предлагаем исключить приложения № 2 и № 3 из формы сообщения. Приложение № 4 становится приложением № 2, соответственно: Приложение № 1. Техническое описание транспортного средства Приложение № 2. Протокол испытаний *Сообщение об официальном утверждении типа транспортного средства выдается на ТИП транспортного средства, коммерческие наименования и модификации могут не уточняться.* *Описание маркировки и общий вид репрезентативного транспортного средства приводится в техническом описании транспортного средства, приведенном в приложении № 1 к «Сообщению…»*