

№ п/п	Пункт (номера пунктов) проекта изменения Решения №877 и изменения №3 к ТР ТС 018/2011	Предложение	Комментарий
1.	4. «В пункте 6: ... 9) абзац тридцать шестой изложить в следующей редакции: «"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»;»	Заменить на «производство или производство и <b>выпуск в обращение</b> транспортных средств (шасси) <b>и/или</b> их компонентов»	Уточненное в проекте изменений определение накладывает ограничение на изготовителя в виде требования по производству транспортных средств <b>и</b> компонентов.  Кроме того, не определен термин «реализация», в связи с чем предлагается вернуться к определению Приложения 9 к Договору о ЕАЭС.
2.	4. «В пункте 6: ...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 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»;»	Удалить	Определение – в соответствии с Договором о ЕАЭС , как указано в: «4. В пункте 6: 1) абзац первый изложить в следующей редакции: «Для целей настоящего технического регламента используются понятия, предусмотренные Протоколом о техническом регулировании в рамках Евразийского экономического союза (приложение № 9 к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г.), а также термины, которые означают следующее:»»
3.	12. Пункт 14 изложить в следующей редакции: «14. Конструкция выпускаемых в обращение транспортных средств категорий М и N, 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), должна предусматривать возможность такого оснащения ( <b>места для установки, крепление, энергопитание, включая установку датчиков</b> ). Категории и виды транспортных средств, оснащаемых тахографами, порядок оснащения транспортных средств тахографами, <b>требования к тахографам</b> , правила их использования, обслуживания и контроля их работы устанавливаются нормативными правовыми актами государств-членов Евразийского экономического союза.»	Удалить « <b>места для установки, крепление, энергопитание, включая установку датчиков</b> »  Исключить «требования к тахографам»	Или вводить подробное описание, определение перечисленных требований к оснащению, методику проверки (испытаний)  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?

4.	<p>12. Ввести новые пункты 22<sup>1</sup> и 22<sup>2</sup> в следующей редакции:</p> <p>«22<sup>1</sup>. Материалы и компоненты, используемые в конструкции колесных транспортных средств категорий М1 и N1, не прошедших оценку соответствия настоящему техническому регламенту или на национальном уровне в государствах - членах Евразийского экономического союза до введения требований, не должны иметь в своем составе свинца, ртути, кадмия или шестивалентного хрома, за исключением материалов, указанных в приложении № 20 к настоящему техническому регламенту.</p> <p>Компоненты, содержащие материалы, указанные в приложении № 20 к настоящему техническому регламенту (отмечены в правой колонке таблицы), которые будут демонтированы перед продолжением дальнейшей технологической обработки при переработке выведенного из эксплуатации колесного транспортного средства, к моменту выпуска транспортного средства в обращение должны быть маркированы или должны иметь возможности идентификации каким-либо иным способом.»</p>	<p>Удалить «или должны иметь возможности идентификации каким-либо иным способом.».</p>	<p>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.</p> <p>Под один этот пункт нужно целое приложение с механизмом реализации.</p> <p>Считаем недопустимым в тексте технического регламента делать такие расплывчатые определения</p>
----	---	--	--

5.	<p>23. В пункте 28:</p> <p>1) подпункт 2 изложить в следующей редакции:  «2) принятие органом по сертификации решения по заявке в течение 15 рабочих дней, заключение с заявителем договора (контракта) на выполнение работ. В решении отражаются: возможность признания и достаточность документов; необходимость проведения экспертизы предоставленных доказательственных материалов (протоколов испытаний) в аккредитованной испытательной лаборатории; необходимость проведения испытаний с целью получения недостающих доказательственных материалов; необходимость и сроки проведения проверки условий производства;»;</p>	<p>Исключить «, заключение с заявителем договора (контракта) на выполнение работ»</p> <p>Исключить «в аккредитованной испытательной лаборатории»</p> <p>Исключить «проведения испытаний с целью»</p>	<p>Требования к договору содержатся в ISO 17065 и в ТР ТС избыточны</p> <p>В соответствии с ГОСТ ISO/IEC 17025-2019 п. 3.6: «3.6 лаборатория (laboratory): Орган, который осуществляет один или несколько из следующих видов деятельности:  - испытания;  - калибровка;  - отбор образцов, связанный с последующими испытаниями или калибровкой.  Примечание 1 - В контексте настоящего стандарта понятие "лабораторная деятельность" относится к трем вышеуказанным видам деятельности.»</p> <p>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).</p> <p>Избыточный текст, достаточно указать необходимость предоставления доказательственных материалов – отдельные док. Материалы (например, по пп.11-15 ТР ТС, могут быть получены и без проведения испытаний)</p>
6.	<p>23. В пункте 28:  ...  2) подпункт 3 дополнить текстом в следующей редакции:  «, а также проведение экспертизы предоставленных заявителем доказательственных материалов (протоколов испытаний);»;</p>	<p>Исключить</p>	<p>В соответствии с ГОСТ ISO/IEC 17025-2019 п. 3.6: «3.6 лаборатория (laboratory): Орган, который осуществляет один или несколько из следующих видов деятельности:  - испытания;  - калибровка;  - отбор образцов, связанный с последующими испытаниями или калибровкой.  Примечание 1 - В контексте настоящего стандарта понятие "лабораторная деятельность" относится к трем вышеуказанным видам деятельности.»</p> <p>Таким образом, лаборатории не уполномочены проводить экспертизу. Экспертиза должна проводиться ООТ</p>
7.	<p>16. В пункте 31:  1) абзац первый заменить абзацами в следующей редакции:  «Аккредитованная испытательная лаборатория на основании решения органа по сертификации проводит:»</p>	<p>уточнить</p>	<p>Необходимо четко прописать кто, где и когда должен проводить отбор. Учитывая Решение № 44, надо либо просто на него ссылаться, либо четко прописать другую процедуру.</p>

8.	<p>16. В пункте 31: «1) ... - экспертизу предоставленных заявителем доказательственных материалов (протоколов испытаний), 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. ...»</p>	<p>Абзац исключить</p>	<p>В соответствии с ГОСТ ISO/IEC 17025-2019 п. 3.6: «3.6 лаборатория (laboratory): Орган, который осуществляет один или несколько из следующих видов деятельности: - испытания; - калибровка; - отбор образцов, связанный с последующими испытаниями или калибровкой. Примечание 1 - В контексте настоящего стандарта понятие "лабораторная деятельность" относится к трем вышеуказанным видам деятельности.»</p> <p>Таким образом, лаборатории не уполномочены проводить экспертизу. Экспертиза должна проводиться ООТ</p> <p>Кроме того, неясен механизм выдачи Сообщения/сертификата на несколько модификаций на основании протокола испытаний одной модификации.</p>
9.	<p>16. В пункте 31: «1) ... При включении в заявку нескольких модификаций транспортного средства (шасси) испытания проводятся в отношении модификаций транспортных средств, как правило, с ожидаемыми наихудшими показателями. В протоколе испытаний указывается и обосновывается возможность распространения их результатов на другие модификации транспортных средств, включенные в заявку.»;</p>	<p>Изменить «в заявку» на «направление в испытательную лабораторию» «решение органа по сертификации» (в соответствии с первым абзацем п.16 Изменений) или</p> <p>Исключить «как правило»</p>	<p>При передаче в ИЛ решения по заявке или самой заявки, орган по сертификации аккредитованный в РФ нарушит 184-ФЗ Статья 26 п.4.</p> <p>Подобная неконкретная формулировка недопустима в техническом регламенте, т.к. допускает неоднозначность толкования</p>

10.	<p><b>16. В пункте 31:</b> 2) после последнего абзаца добавить абзацы в следующей редакции: «Представителям аккредитованных испытательных лабораторий допускается проводить испытания за 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 <b>точность</b> результатов измерений оборудованием, которое использовалось при проведении испытаний. <b>Протоколы испытаний, проведенных назначенными техническими 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.»</b></p>	<p><b>Заменить «точность» на «метрологическую прослеживаемость к эталонам государств-членов ЕАЭС»</b></p> <p><b>Исключить абзац «Протоколы испытаний, проведенных назначенными техническими 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.»</b></p>	<p>Отсутствует определения термина точность, предлагается использовать термины и определения Приложения 10 к Договору о ЕАЭС</p> <p>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.</p>
11.	<p><b>16. В пункте 31:</b> «2) после последнего абзаца добавить абзацы в следующей редакции: ... Протоколы испытаний, проведенных <b>иными</b> испытательными лабораториями, <b>кроме назначенных технических служб</b>, стран, не являющихся членами Евразийского экономического союза, могут использоваться при оценке соответствия при условии наличия двухстороннего <b>соглашения или</b> соглашения с Евразийским экономическим союзом о взаимном признании результатов оценки соответствия, в частности, результатов испытаний. ...»</p>	<p><b>Изложить абзац в редакции (исключить фразы «иными», «кроме назначенных технических служб», «или соглашения»):</b> 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. ...»</p>	
12.	<p><b>16. В пункте 31:</b> «2) после последнего абзаца добавить абзацы в следующей редакции: ... <b>Экспертиза протоколов испытаний, указанных в абзацах выше, должна проводиться в аккредитованных <b>испытательных лабораториях</b> государства-члена Евразийского экономического союза.»</b></p>	<p><b>Изменить «испытательных лабораториях» на «органах по сертификации»</b></p>	<p>В соответствии с ГОСТ ISO/IEC 17025-2019 п. 3.6: «3.6 лаборатория (laboratory): Орган, который осуществляет один или несколько из следующих видов деятельности: - испытания; - калибровка; - отбор образцов, связанный с последующими испытаниями или калибровкой. Примечание 1 - В контексте настоящего стандарта понятие "лабораторная деятельность" относится к трем вышеуказанным видам деятельности.»</p> <p>Таким образом, лаборатории не уполномочены проводить экспертизу. Экспертиза должна проводиться ООТ</p>

13.	«27. В пункте 33: ... 3) после абзаца девятого добавить абзац следующего содержания: «В остальных случаях необходимость проведения проверки условий производства определяется по решению органа по сертификации.»»	Исключить весь абзац	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
14.	«34. В пункте 43 абзац первый изложить в следующей редакции: «43. Орган по сертификации направляет одобрение типа транспортного средства (одобрение 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 <b>технического секретариата</b> ... Указанные организации не должны быть аккредитованы в качестве <b>органа по сертификации</b> , проводящего оценку соответствия требованиям настоящего технического регламента. Срок рассмотрения и утверждения проекта одобрения типа транспортного средства (одобрение типа шасси) не должен превышать 20 рабочих дней.»»	Добавить определение «технический секретариат» в п.6 ТР ТС 018/2011  Добавить «...органа по сертификации и/или испытательной лаборатории, органа инспекции»	
15.	37. Дополнить пунктом 45 <sup>1</sup> в следующей редакции: «45 <sup>1</sup> . 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 транспортного средства (одобрении типа шасси).».	Исключить весь абзац	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
16.	42. В пункте 61 слово «держателя» заменить словом «владельца»;	Изменить «владельца» на «заявителя»	В соответствии с терминологией ТР ТС 018/2011
17.	46. Дополнить пунктом 67 <sup>1</sup> в следующей редакции: «67 <sup>1</sup> . В случае прекращения (приостановки / аннулирования) действия аттестата аккредитации органа по сертификации...»	Изложить в следующей редакции: «67 <sup>1</sup> . В случае прекращения (приостановки / аннулирования) действия аттестата аккредитации, <b>исключения из Единого реестра</b> органа по сертификации...»	
18.	46. Дополнить пунктом 67 <sup>1</sup> в следующей редакции: «...Факт невозможности распространения, исправления или продления одобрения типа транспортного средства (одобрение типа шасси) в ранее его оформившем органе по сертификации фиксируется в решении по заявке.»»	Изложить абзац в следующей редакции: «В решении по заявке отмечается номер документа о прекращении/приостановке/аннулировании <b>аккредитации/исключения из Единого реестра ОС либо сокращения соответствующей области аккредитации ОС ранее оформившего ОТ.</b> »	Недопустимо вменять в ответственность ОСП установление «факта» невозможности. ОСП действует на основании документов представленных заявителем, что и фиксирует в решении.
19.	«69. Пункт 89 изложить в следующей редакции: «89. По итогам рассмотрения и анализа заявки и прилагаемых документов, представленных заявителем, орган по сертификации принимает решение о возможности подтверждения соответствия <b>и в течение 5 рабочих дней с даты принятия такого решения.</b> ...»	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

20.	<p>69. Пункт 89 изложить в следующей редакции:</p> <p>...</p> <p>Если по какому-либо показателю (показателям) компонентов данного типа уже имеются протоколы сертификационных или контрольных испытаний, проведенных в аккредитованной испытательной лаборатории, то испытания по этому показателю (показателям) не проводятся при условии:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- отсутствия изменений в конструкции компонента,</li> <li>- неизменности технологического процесса изготовления продукции;</li> <li>- отсутствия внесения изменений в соответствующую нормативную документацию;</li> <li>- отсутствия изменений в идентификационных признаках продукции.».</li> </ul>	<p><b>Изложить в редакции:</b></p> <p>Если по какому-либо показателю (показателям) компонентов данного типа уже имеются протоколы сертификационных или контрольных испытаний, проведенных в аккредитованной испытательной лаборатории, то испытания по этому показателю (показателям) не проводятся при условии:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- отсутствия <b>влияющих на подтверждаемые показатели</b> изменений в конструкции компонента,</li> <li>- неизменности технологического процесса изготовления продукции;</li> <li>- отсутствия внесения изменений в соответствующую нормативную документацию»</li> </ul>	<p>Считаем допустимым и рационально обоснованным 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 тех.регулирования все характеристики не влияющие на подтверждаемые показатели – решение (и обоснование) следует оставить за органом по сертификации.</p> <p>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.</p>
21.	<p>71. В пункте 91 абзацы пятый и шестой заменить абзацем в следующей редакции:</p> <p>«Испытанные образцы компонентов или другие материалы (фотографии, видеозаписи и др.), подтверждающие проведение испытаний и полученные результаты, а также документация, имеющая отношение к проведению испытаний, хранятся в архиве аккредитованной испытательной лаборатории не менее 5 лет.».</p>	<p><b>Дополнить фразой:</b></p> <p>«... другие материалы (фотографии, видеозаписи, программное обеспечение и др.)...»</p>	<p>При подтверждении соответствия сложных электронных устройств программное обеспечение может оказывать значимое воздействие на подтверждаемые характеристики</p>
22.	<p>73. Пункт 93 изложить в следующей редакции:</p> <p>«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 в комплект документов прилагается копия сертификата соответствия на систему менеджмента. При этом проверка состояния производства изготовителя органом по сертификации продукции не проводится при условии распространения процессов сертифицированной системы менеджмента на сертифицируемую продукцию.».</p>	<p><b>Изложить в редакции:</b></p> <p>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.»</p>	<p>По аналогии с пунктом 72 (92).</p>

23.	<p>74. Пункт 94 изложить в следующей редакции:  «94. ... В сертификате соответствия компоненты <b>могут быть идентифицированы одним из следующих обозначений: тип, марка, модель, артикул продукции.</b> В случае приведения в качестве сведений о продукции ссылки на каталог продукции изготовителя, в сертификате соответствия приводятся идентификационные 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.</p>	<p>Изменить «могут быть идентифицированы одним из следующих обозначений: тип, марка, модель, артикул продукции» на «<i>должны быть идентифицированы как минимум следующими обозначениями: наименование изготовителя, модель или артикул продукции.</i>»</p> <p>ввести в ТР ТС 018/2011 п.6 термины и определения: «типа», «марки», «модели», «артикула» компонента</p>	
24.	<p>80. Пункт 102, включая рисунок 1, изложить в следующей редакции:  «102. При маркировании компонентов единый знак обращения продукции на рынке государств-членов 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 <b>техническую документацию.</b> 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. Единый знак обращения продукции на рынке государств-членов Евразийского экономического союза должен быть нанесен, по возможности, рядом с товарным знаком изготовителя. Маркировка компонентов знаками официального утверждения "Е" (рис. 1) приравнивается к маркировке единым знаком обращения продукции на рынке государств-членов Евразийского экономического союза. При наличии на <b>компонентах маркировки</b> знаками официального утверждения "Е" <b>маркировка таких компонентов (единицы продукции, упаковки, сопроводительной документации) единым знаком обращения на рынке государств-членов Евразийского экономического союза не требуется.</b></p>	<p>Изменить «техническую» на «<b>эксплуатационную</b>»</p> <p>Дополнить «...на компонентах <i>и сопроводительной эксплуатационной документации</i> маркировки...»</p> <p>Дополнить «...не требуется, в случае если официальные утверждения «Е» подтверждают соответствие компонентов <b>всем требованиям ТР ТС 018/2011.</b></p>	<p>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). Кроме того, маркировка только знаком «Е» также недостаточна для компонентов подпадающих под пункты 22, 22<sup>1</sup> предлагаемого Изменения в ТР ТС 018/2011.</p>



25.	83. Дополнить пунктом 109 <sup>1</sup> в следующей редакции: «109 <sup>1</sup> . 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 он может приостановить на срок до шести месяцев выпуск в обращение и (или) продажу таких транспортных средств (шасси) или их компонентов. <b>В подобном случае</b> орган государственного контроля (надзора) государства - члена Евразийского экономического союза в возможно короткие сроки:...	Изменить «в подобном» на «в этом»	Считаем недопустимым применение нечетких формулировок в ТР ТС. Кто будет устанавливать критерии «подобия»?				
26.	86. Приложение № 2 к техническому регламенту изложить в следующей редакции: «Приложение № 2 Перечень требований, предъявляемых при проведении оценки соответствия в форме одобрения типа ... 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 процедурой, предусмотренной Правилами ООН, с оформлением сообщений об официальном утверждении типа по Правилам ООН в соответствии с положениями Соглашения 1958 года или в соответствии с порядком, установленным в приложении № 23 к настоящему техническому регламенту с оформлением сообщений об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту. <b>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.</b> В одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси) вносятся номера сообщений об официальном утверждении типа и/или деклараций о соответствии.	Исключить абзац « <b>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.</b> »	Отдельные Правила ООН (например, R144) 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 ЕЭАС за отсутствием у них технических служб, аккредитованных как оценку оснащения, так и на оценку компонентов по отдельным Правилам ООН.				
27.	86. Приложение № 2 к техническому регламенту изложить в следующей редакции: «Приложение № 2 Перечень требований, предъявляемых при проведении оценки соответствия в форме одобрения типа ... Таблица п.114	Изменить «исключен» на <table border="1" data-bbox="1285 1759 2136 1967"> <tr> <td data-bbox="1285 1759 1439 1801">114</td> <td data-bbox="1439 1759 1632 1967">Устройства вызова экстренных оперативных служб</td> <td data-bbox="1632 1759 1786 1801">M, N</td> <td data-bbox="1786 1759 1988 1967">Раздел 17 Приложения № 3 к настоящему техническому регламенту</td> </tr> </table>	114	Устройства вызова экстренных оперативных служб	M, N	Раздел 17 Приложения № 3 к настоящему техническому регламенту	С учетом изменения названия раздела V (оценка соответствия компонентов <b>для послепродажного обслуживания</b> ), а также уточнения примечаний к Таблице Приложения 10  (см. также п.41 настоящего документа)
114	Устройства вызова экстренных оперативных служб	M, N	Раздел 17 Приложения № 3 к настоящему техническому регламенту				

28.	<p>86. Приложение № 2 к техническому регламенту изложить в следующей редакции:  «Приложение № 2  Перечень требований, предъявляемых при проведении оценки соответствия в форме одобрения типа  ...  Примечания к таблице:  49) По выбору изготовителя транспортных средств, предназначенных для удовлетворения особых социальных потребностей, могут применяться требования соответствующего экологического класса, установленные в Правилах ООН № 83-06 или 83-07 для транспортных средств категории N1 класса III....</p>	<p>Уточнить принципы классификации категории N</p>	
29.	<p>87. В приложении № 3 к техническому регламенту:  ...  5) в разделе 6:  ...  г) ввести новый пункт 6.1.2 в следующей редакции:  «6.1.2. ... - в установившемся режиме работы системы климат-контроля заданная температура поддерживается в пределах диапазона колебаний температур, не превышающего 3 ОС;</p>	<p>Необходимо подкрепить требование методом испытаний в Перечне 2. Уточнить в каких точках мерить, в течение какого времени.</p>	

30.	<p>87. В приложении № 3 к техническому регламенту: ... 12) раздел 16 изложить в следующей редакции: ... 16.1.4. В том случае, если не было подтверждено соответствие компонентов системы вызова экстренных оперативных служб требованиям пункта 118 приложения № 10 к настоящему техническому регламенту, проверяется выполнение следующих требований: ...</p>	<p>Изменить ссылку «пункта 118 Приложения № 10» на «пункта 17 Приложения № 3»</p>	<p>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. на полнокомплектном транспортном средстве – что необоснованно увеличивает затраты на испытания (т.к., например, испытания на вибростойкость и устойчивость к климатическим воздействиям необходимо 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.</p>
31.	<p>87. В приложении № 3 к техническому регламенту: ... 12) раздел 16 изложить в следующей редакции: ... 16.1.4.8. Персональная универсальная многопрофильная идентификационная карта абонента, предназначенная для работы в сетях подвижной радиотелефонной связи должна быть неснимаемой и содержать 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.</p>	<p>Изменить «содержать профили сетей» на «содержать профили не менее одной из сетей»</p>	<p>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.</p>

32.	<p>87. В приложении № 3 к техническому регламенту: ... 12) раздел 16 изложить в следующей редакции: ... 16.2.1. Устройство вызова экстренных оперативных служб, установленное на транспортное средство, должно соответствовать требованиям, изложенным в пункте 118 приложения № 10 к настоящему техническому регламенту. ...</p>	<p>Изменить ссылку «пункта 118 Приложения № 10» на «пункта 17 Приложения № 3»</p>	<p>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. 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.</p> <p>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.</p>
33.	<p>87. В приложении № 3 к техническому регламенту: ... 12) раздел 16 изложить в следующей редакции: ... 16.2.3.3. Диагностический визуальный предупреждающий сигнал подается в случае внутреннего отказа системы вызова экстренных оперативных служб.</p>	<p>Изложить в редакции «16.2.3.3. Диагностический визуальный предупреждающий сигнал подается <i>при следующем включении зажигания</i> в случае внутреннего отказа системы вызова экстренных оперативных служб.»</p>	<p>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)</p>

<p>34.</p>	<p>87. В приложении № 3 к техническому регламенту: ... 13) раздел 17 исключить</p>	<p>«13) раздел 17 изложить в следующей редакции:</p> <p><b>17.1 Устройства вызова экстренных оперативных служб должны обеспечивать:</b></p> <p>17.1.1. Соответствие требованиям Правил ООН № 144 (разделы 7 и 17).</p> <p>Примечания:</p> <p>1. Требования применяются в отношении устройств вызова экстренных оперативных служб, предназначенных для транспортных средств категорий М и N.</p> <p>2. В случае, если при оценке соответствия устройств вызова экстренных оперативных служб требованиям Правил ООН № 144, не была проведена оценка точности определения местоположения, обеспечиваемая глобальной навигационной спутниковой системой, как предусмотрено пунктом 1.4 Правил ООН № 144, 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, с целью подтверждения точности определения местоположения устройством вызова экстренных оперативных служб.</p> <p><b>17.1.2</b> Работоспособность компонентов в условиях окружающей среды при температуре от окружающего воздуха от минус 40 до плюс 85 °С. (Для резервного источника питания (при наличии) допускается минимальная рабочая температура не выше минус 20 °С);</p> <p>17.1.3 Вибропрочность;</p> <p>17.1.4 Защиту от проникновения пыли и влаги;</p> <p>17.1.5 Возможность приема и обработки сигналов не менее трех действующих глобальных навигационных спутниковых систем, а также спутниковых систем дифференциальной коррекции; определение плановых координат местоположения транспортного средства с погрешностью не более 15 м при доверительной вероятности 0,95; синхронизацию внутренней шкалы устройства со шкалой координированного времени UTC с предельной погрешностью по модулю не более 3 мс при доверительной вероятности 0,95; возможность применения режима информационной поддержки пользователей через сеть связи национального оператора системы экстренного реагирования для определения координат местоположения транспортного средства;</p> <p>17.1.6 Наличие неснимаемой персональной универсальной многопрофильной идентификационной карты абонента, предназначенной для работы в сетях подвижной радиотелефонной связи, содержащей <b>не менее одного профиля</b> сетей подвижной радиотелефонной связи, обеспечивающих функционирование действующих национальных систем экстренного реагирования при</p>	<p>Перенос требований к устройствам вызова экстренных оперативных служб в Приложение № 3 необходим, т.к. в предлагаемой редакции 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. на полномасштабном 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.</p> <p>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 элемент транспортного средства в Приложение 2 / Приложение 3 ТР ТС 018/2011.</p>
------------	--	--	---

авариях, и автоматическое переключение на профиль сети связи национальной системы экстренного реагирования при осуществлении экстренного вызова;

17.1.7 Формирование и передача в некорректируемом виде сообщения о транспортном средстве с использованием тонального модема, работающего в сетях подвижной радиотелефонной связи;

17.1.8 Обязательные признаки приоритетности экстренного вызова в сетях подвижной радиотелефонной связи;

17.1.9 Возможность повторной передачи информации с использованием тонального модема, работающего через установленное голосовое соединение, и посредством использования СМС в сетях подвижной радиотелефонной связи;

17.1.10 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);

17.1.11 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;

17.1.12 Формирование при осуществлении экстренного вызова сигнала на отключение иных мультимедийных средств воспроизведения звука на транспортном средстве на период голосового соединения, за исключением средств специальной связи;

17.1.13 Возможность передачи результатов тестирования устройства посредством использования сетей подвижной радиотелефонной связи;

17.1.14 Возможность подключения к бортовой электрической сети транспортного средства, обеспечивающего работу устройства во всех предусмотренных режимах, а также зарядку резервной батареи питания (при наличии);

17.1.15 Возможность обновления установленного программного обеспечения и информации, хранящейся на неснимаемой персональной универсальной многопрофильной идентификационной карте абонента, по сетям подвижной радиотелефонной связи;

17.1.16 Возможность работы с внешними дополнительными

		<p>устройствами (включая устройства, предназначенные для определения события ДТП), подключаемыми посредством стандартизованного разъема и стандартизованного протокола передачи данных;</p> <p>17.1.17 Автоматический прием входящих телефонных вызовов в течение не менее 20 минут;</p> <p>17.1.18 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.</p> <p>17.1.19 Устройство, устанавливаемое на транспортных средствах категорий М1 и N1, должно обеспечивать возможность определения, регистрации и передачи информации об обстоятельствах дорожно-транспортного происшествия. Требование применяется с 1 января 2024 г.</p> <p>Примечания:</p> <p>1. Должна обеспечиваться возможность работы устройств вызова экстренных оперативных служб в сетях подвижной радиотелефонной связи стандартов связи, применяемых в государствах-членах Евразийского экономического союза.</p> <p>2. Рекомендуемые к применению стандарты связи указываются в соответствующих стандартах, включенных в Перечень стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований настоящего технического регламента.</p>	
35.	<p>94. Приложение № 10 к техническому регламенту изложить в следующей редакции:</p> <p>...</p> <p>65. Тахографы...</p> <p>«Устанавливаются в соответствии с пунктом 14 настоящего технического регламента.»</p>	<p><b>Изложить в текущей редакции ТР ТС 018/2011, без изменений</b></p>	<p>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?</p>

36.	<p>94. Приложение № 10 к техническому регламенту изложить в следующей редакции:</p> <p>...</p> <p>118. Устройство вызова экстренных оперативных служб... определение плановых координат местоположения транспортного средства с погрешностью не более 15 м при доверительной вероятности 0,95;</p> <p>...</p> <p>наличие неснимаемой персональной универсальной многопрофильной идентификационной карты абонента, предназначенной для работы в сетях подвижной радиотелефонной связи, <b>содержащей профили сетей</b> подвижной радиотелефонной связи, обеспечивающих функционирование действующих национальных систем экстренного реагирования при авариях</p> <p>...</p> <p>возможность работы с внешними дополнительными устройствами (включая устройства, предназначенные для определения события ДТП), подключаемыми посредством <b>стандартизованного разъема и стандартизованного</b> протокола передачи данных;</p> <p>...</p> <p>Примечания:</p> <p>1. Должна обеспечиваться возможность работы <b>аппаратуры спутниковой навигации</b> в сетях подвижной радиотелефонной связи стандартов связи, применяемых в государствах-членах Евразийского экономического союза.</p>	<p>Дополнить требованиями к погрешности определения высоты</p> <p>Изменить «содержащей профили сетей» на «<b>содержащей профили не менее одной из сетей</b>» 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</p> <p>.</p> <p>Изменить фразу «аппаратуры спутниковой навигации» на «<b>устройств вызова экстренных оперативных служб</b>»</p>	<p>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.</p> <p>Не определено что считать «стандартизованным». Допустимы ли беспроводные протоколы передачи данных?</p>
37.	<p>94. Приложение № 10 к техническому регламенту изложить в следующей редакции:</p> <p>...</p> <p>Примечания:</p> <p>...</p> <p>2. Подтверждение соответствия проводится только в отношении тех требований, которые указаны в перечне требований к типам компонентов транспортных средств с использованием стандартов, включенных в Перечень стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента Евразийского экономического союза о безопасности колесных транспортных средств.</p>	Вернуться к текущей редакции ТР ТС 018/2011	Исключения из методов испытаний указываются в Перечне 2, кроме того, в предлагаемой редакции некорректно ссылаться на Перечень 1.



38.	<p>95. В приложении № 11 к техническому регламенту:</p> <p>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.».</p>	<p>Ввести в ТР ТС 018/2011 термин и определение «аналоги» или исключить это слово</p>	<p>Необходимо также определить кто принимает решение о признании "аналогом"</p>
39.	<p>96. В приложении № 12 к техническому регламенту:</p> <p>1) в примечании после заголовка приложения: ... б) дополнить абзацем в следующей редакции: «В случае оформления одобрения типа транспортного средства, одобрения типа шасси, свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства, свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности, сертификата соответствия и декларации о соответствии и сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту в электронной форме документы представляются в электронной форме посредством системы электронного документооборота, доступ к которой предоставляется администратором системы электронного документооборота.»;</p>	<p>Исключить фразу «сертификата соответствия»</p> <p>Добавить слово «только»: «...документы представляются <b>только</b> в электронной форме...»</p>	<p>Исходя из текста предлагаемых изменений к ТР ТС 018/2011 сертификаты соответствия на транспортные средства более оформлены быть не могут</p> <p>Или в целом убрать административные порядок из ТР ТС и вынести в отдельное решение ЕЭК</p>
40.	<p>96. В приложении № 12 к техническому регламенту: ... 3) пункт 1.1.2.1 изложить в следующей редакции: «1.1.2.1. сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту, а в случае, предусмотренном пунктом 34 настоящего технического регламента – декларации о соответствии, принятые изготовителем в соответствии с пунктом 35 настоящего технического регламента;»;</p>	<p>Изложить в следующей редакции: 1.1.2.1. сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) <b>(а также сертификаты соответствия)</b> отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту, а в случае, предусмотренном пунктом 34 настоящего технического регламента – декларации о соответствии, принятые изготовителем в соответствии с пунктом 35 настоящего технического регламента;»;</p>	<p>Необходимо сохранить возможность заявителей предоставлять в ОС в качестве доказательственных материалов сертификаты выданные до вступления в силу Изменений.</p>
41.	<p>96. В приложении № 12 к техническому регламенту: ... 4) в пункте 1.1.2.2: а) абзац первый изложить в следующей редакции: «выданные аккредитованной испытательной лабораторией протоколы сертификационных испытаний транспортного средства либо протоколы экспертизы предоставленных заявителем доказательственных материалов (протоколов испытаний) в отношении отдельных требований по перечню приложения № 2 к настоящему техническому регламенту и (или) протокол идентификации и результатов испытаний комплектного транспортного средства.»;</p>	<p>Изложить в следующей редакции: выданные аккредитованной испытательной лабораторией протоколы сертификационных испытаний транспортного средства либо протоколы экспертизы <b>(оформленные до вступления в силу настоящего Решения)</b> предоставленных заявителем доказательственных материалов (протоколов испытаний) в отношении отдельных требований по перечню приложения № 2 к настоящему техническому регламенту и (или) протокол идентификации и результатов испытаний комплектного транспортного средства.</p>	

42.	<p>96. В приложении № 12 к техническому регламенту: ... 4) в пункте 1.1.2.2: ... в) абзац третий изложить в следующей редакции: «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;»;</p>	Исключить	<p>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 ЕАЭС. 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.</p> <p>Фактически, предложенная формулировка дает возможность предоставлять в качестве доказательственного материала протокол по любому методу испытаний, оформленный лабораторией заявленной в качестве технической службы, в т.ч. не по Правилам ООН, что прямо противоречит Соглашению 1958г.</p>
43.	<p>96. В приложении № 12 к техническому регламенту: ... 5) в пункте 1.1.2.3 в абзаце третьем слова «сертификаты соответствия» заменить словами «сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту;»</p>	<p>Изложить в редакции «сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) <b>(и сертификаты соответствия)</b> отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту;»</p>	<p>Необходимо сохранить возможность заявителей предоставлять в ОС в качестве доказательственных материалов сертификаты выданные до вступления в силу Изменений.</p>
44.	<p>96. В приложении № 12 к техническому регламенту: ... 7) после пункта 1.1.3, подпункта 3) пункта 2.1, подпункта 4) пункта 4.1 ввести примечание в следующей редакции: «Примечание: Сертификат СМК может быть выдан: аккредитованным органом по сертификации систем менеджмента государства-члена Евразийского экономического союза или страны-участницы Соглашения 1958 года; аккредитованным членом Международного форума по аккредитации IAF; аккредитованным членом Международной целевой группы автомобильной промышленности IATF; аккредитованным членом Европейской сети по оценке <b>и сертификации систем качества IQNet</b>. Допускается предоставлять копию такого сертификата.»</p>	<p>Изложить в следующей редакции: «Примечание: Сертификат СМК может быть выдан: аккредитованным органом по сертификации систем менеджмента государства-члена Евразийского экономического союза. Допускается предоставлять <b>заверенную заявителем</b> копию такого сертификата.»</p>	<p>Признание сертификатов СМК, оформленных органами, не аккредитованными в установленном в ЕАЭС порядке, противоречит п.5 Приложения 9 к Договору о ЕАЭС. Кроме того, органы по оценке соответствия аккредитованные в РФ при такой формулировке дополнительно рискуют нарушить требования 184-ФЗ Статья 30.</p>

45.	96. В приложении № 12 к техническому регламенту: ... 17) пункт 4.3 изложить в редакции: ... 1) заявку на проведение соответствующей процедуры сертификации по форме, установленной органом по сертификации, в которой должны быть указаны: наименование заявителя, сведения, необходимые для заключения с ним договора на проведение работ по сертификации;	Исключить фразу «сведения, необходимые для заключения с ним договора на проведение работ по сертификации.»	Избыточные требования к форме заявки, не влияющие на безопасность продукции
46.	103. Приложение № 19 к техническому регламенту изложить в следующей редакции: .... 5. Схема 12с ... При наличии сомнений в отношении содержания сообщения об официальном утверждении типа конструкции компонента по Правилам ООН орган по сертификации направляет запрос о подтверждении его подлинности в компетентный административный орган государства-члена Евразийского экономического союза в Женевском Соглашении 1958 г. Срок рассмотрения запроса и получения ответа не должен превышать 30 дней.	Исключить фразу «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?
47.	106. Дополнить указанный технический регламент новым приложением № 22 в следующей редакции: ... 1. Настоящий порядок применяется в рамках процедуры одобрения типа серийно выпускаемых транспортных средств (шасси) для оценки соответствия отдельным требованиям приложений № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту и при оценке соответствия единичных транспортных средств требованиям приложения № 6 к настоящему техническому регламенту для оформления сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси).	Добавить после слова «выпускаемых» фразу «или партии» Исключить «Приложение № 3» Исключить фразу «и при оценке соответствия единичных транспортных средств требованиям приложения № 6 к настоящему техническому регламенту»	Иначе не понятно, как подтверждать соответствие партий. При этом в форме бланка Сообщения «партии» предусмотрены.  По аналогии с п.2а) предлагаемого Приложения 22
48.	106. Дополнить указанный технический регламент новым приложением № 22 в следующей редакции: ... 2. ... д) Заявитель заключает с аккредитованной испытательной лабораторией договор на проведение исследований (испытаний) и измерений и (или) экспертизы (в случае отсутствия договора, заключенного ранее).	Исключить	Требования к договорным отношениям сторон оценки соответствия избыточны, т.к. изложены в ISO 17025, ISO 17065.
49.	106. Дополнить указанный технический регламент новым приложением № 22 в следующей редакции: ... 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 п.31, типизацию по свойствам.

50.	<p>106. Дополнить указанный технический регламент новым приложением № 22 в следующей редакции:</p> <p>...</p> <p>2. ...</p> <p>и) Аккредитованная испытательная лаборатория оформляет протокол идентификации и испытаний типового образца (типовых образцов) транспортного средства (шасси) и (или) протокол экспертизы и передает его (их) в орган по сертификации.</p>	<p>Исключить фразу «и (или) протокол экспертизы»</p>	<p>В соответствии с ГОСТ ISO/IEC 17025-2019 п. 3.6: «3.6 лаборатория (laboratory): Орган, который осуществляет один или несколько из следующих видов деятельности:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- испытания;</li> <li>- калибровка;</li> <li>- отбор образцов, связанный с последующими испытаниями или калибровкой.</li> </ul> <p>Примечание 1 - В контексте настоящего стандарта понятие "лабораторная деятельность" относится к трем вышеуказанным видам деятельности.»</p> <p>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).</p>
51.	<p>106. Дополнить указанный технический регламент новым приложением № 22 в следующей редакции:</p> <p>...</p> <p>2. ...</p> <p>м) При положительных 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 орган по сертификации принимает решение об оформлении сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) и оформляет сообщение об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси);</p>	<p>Добавить порядок действий при отрицательных результатах</p> <p>Добавить в конце абзаца ссылку на Приложение 23 – форму Сообщения</p>	
52.	<p>106. Дополнить указанный технический регламент новым приложением № 22 в следующей редакции:</p> <p>...</p> <p>2. ...</p> <p>р) Уполномоченный орган государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза утверждает и регистрирует сообщение об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси).</p>	<p>Добавить после слова «союза» фразу «в случае положительного решения или после устранения нарушений»</p>	
53.	<p>106. Дополнить указанный технический регламент новым приложением № 22 в следующей редакции:</p> <p>...</p> <p>2. ...</p> <p>у) 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.</p>	<p>Исключить</p>	<p>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?</p>

54.	108. Дополнить указанный технический регламент новым приложением № 24 в следующей редакции: «Приложение № 24 ... 4.9. Должно быть описано, как осуществляется информирование водителя (оператора в транспортном средстве, удаленного оператора) со стороны системы автоматизированного управления (человеко-машинный интерфейс) и <b>приведено</b> Должно быть описано содержание информации о действии системы автоматизированного управления, которой должен обладать водитель (оператор в транспортном средстве, удаленный оператор) в любое время, когда система выполняет задачу управления.	Добавить пропущенную фразу после слова «приведено»	
55.	52. Ввести новый подраздел 1 в следующей редакции: «1. Проверка выполнения требований к единичным транспортным средствам перед их первичной регистрацией физическими лицами	См. примечание	Новый подраздел дополнен множеством положений, которые необходимо также распространить на процедуру «Оценка соответствия единичных транспортных средств перед их выпуском в обращение юридическими лицами»
56.	52. ... 71 <sup>3</sup> . Проверка единичного транспортного средства проводится по месту осуществления деятельности аккредитованной испытательной лаборатории ...	Добавить: «и/или по месту нахождения транспортного средства»	
57.	52. ... 71 <sup>3</sup> . Проверка единичного транспортного средства проводится по месту осуществления деятельности аккредитованной испытательной лаборатории ... 2) проверка выполнения требований, предусмотренных пунктами 11, 12, 13, 13 <sup>1</sup> , 14...	Добавить «, 15...»	
58.	52. ... 71 <sup>3</sup> . Проверка единичного транспортного средства проводится по месту осуществления деятельности аккредитованной испытательной лаборатории ... 4) ... По результатам технического осмотра аккредитованная испытательная лаборатория оформляет диагностическую карту.	Ввести определение термина «диагностическая карта»	Некорректно применять термин, не введя его определения или не сославшись на его определение в другом документе

59.	<p>56. Пункт 76 изложить в следующей редакции: ... 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.</p>	<p>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»</p>	<p>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.</p>
60.	-	<p>Определить для всего ТР ТС 018/2011 «обычные/нормальные условия эксплуатации» или исключить указанное понятие из ТР ТС 018/2011 в принципе</p>	<p>В ТР ТС 018/2011 в текущей редакции в частности, например, в Приложении 3 п.1.1 употребляется фраза «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 соответствующий термин и определение, например, в соответствии с ГОСТ 15150-69</p>
61.	<p>87. В приложении № 3 к техническому регламенту: ... 4) в разделе 5: ... б) примечания к таблице 5.1 дополнить абзацами в следующей редакции: ... Капотную компоновку имеют транспортные средства, в передней части которых имеется ярко выраженный отсек для двигателя или багажный отсек. Полукапотную компоновку имеют транспортные средства, у которых над передней частью отсека для двигателя расположен капот, а над задней частью этого отсека располагается кабина. Вагонную компоновку имеют транспортные средства с однообъемным кузовом, передняя и задняя стороны которого расположены в плоскостях, близких к вертикальным.</p>	<p>Вынести определение "компоновки" в термины и определения ТР ТС 018, унифицировать для всех свойств и категорий ТС. Компоновка в отношении свойства должна коррелироваться с компоновкой указанной в Приложении к ОТТС</p>	<p>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.</p>

62.	-	Раздел 8.2 устанавливает требования к элементу ТС (компонентам) "система омыwania" – 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 «система омыwania», а также добавление требований к системам омыwania 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 омыwania, 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.
63.	-	Раздел 8.2 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 «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.
64.	87. В приложении № 3 к техническому регламенту: ... 7) В разделе 11:	С учетом требований ГОСТа к наличию уникального оборудования (контактной сети) предусмотреть в ТР ТС возможность проведения данных испытаний на площадке изготовителя	

65.	88. В приложении № 4 к техническому регламенту: ... 7) Дополнить пунктом 3.3.4 в следующей 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 должны быть оборудованы дополнительными системами крепления детских удерживающих устройств «ISOFIX».»;	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 <b>(при наличии)</b> должны быть оборудованы дополнительными системами крепления детских удерживающих устройств «ISOFIX»	Предложенная к общественному обсуждению формулировка не предусматривает однорядные транспортные средства с одним пассажирским местом
66.	88. В приложении № 4 к техническому регламенту: ... 8) Пункт 4.1 изложить в следующей редакции: «4.1. Требования к выбросам транспортных средств категорий М и N ... 4.1.2. Транспортное средство, ранее эксплуатировавшееся в государствах, являющихся договаривающимися сторонами Женевского Соглашения 1958 г., за исключением транспортного средства, являющегося результатом индивидуального технического творчества, считается соответствующим требованиям настоящего технического регламента и экологическому классу 5 при выполнении, как минимум, следующих условий:	Заменить фразу «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.
67.	88. В приложении № 4 к техническому регламенту: ... 8) Пункт 4.1 изложить в следующей редакции: «4.1. Требования к выбросам транспортных средств категорий М и N ... 4.1.2.1. Год выпуска (модельный год) транспортного средства, определенный по его идентификационному номеру (VIN) – не ранее 2011 г.;	Исключить	Необоснованное ужесточение требований
68.	88. В приложении № 4 к техническому регламенту: ... 8) Пункт 4.1 изложить в следующей редакции: «4.1. Требования к выбросам транспортных средств категорий М и N ... 4.1.2.6. В конструкцию системы питания, системы выпуска и систем, обеспечивающих соответствующий уровень выбросов, не были внесены изменения.	исключить пункт целиком	Не конкретизировано относительно какой конструкции (состояния, документа) не должны быть внесены изменения, как оценивать наличие или отсутствие не идентифицируемых изменений?
69.	88. В приложении № 4 к техническому регламенту: ... 9) пункт 5 изложить в следующей редакции: ... 5.3.3. Диагностический визуальный предупреждающий сигнал подается в случае внутреннего отказа системы вызова экстренных оперативных служб.	<b>Изложить в редакции</b> «5.3.3. Диагностический визуальный предупреждающий сигнал подается <b>при следующем включении зажигания</b> 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 услышит инструкции оператора)



70.	90. В приложении № 6 к техническому регламенту:	полностью пересмотреть Приложение № 6	<p>Приложение № 6 содержит значительное кол-во требований, для которых нет методик проведения испытаний, ввиду чего невозможно проведение сертификационных испытаний, например, П. 2.1 Прил. 6</p> <p>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 № 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).</p> <p>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?).</p> <p>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.</p> <p>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 обязательном порядке, обновив Перечень стандартов № 2, дополнив его стандартами, содержащими методы (методики) испытаний по всем требованиям Приложения № 6.</p>
-----	---	---------------------------------------	--

71.	90. В приложении № 6 к техническому регламенту: ... 5) Дополнить пунктами 1.7.2 и 1.7.3 в следующей редакции: «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).	Исключить	как изготовитель ТС может это обеспечить, не зная модель АСН которую установит эксплуатант?
72.	90. В приложении № 6 к техническому регламенту: ... 6) Дополнить пунктом 1.9.3 в следующей редакции: «1.9.3. Должна быть обеспечена возможность установки и подключения к аппаратуре спутниковой навигации (места для установки, крепление, энергопитание) датчиков включения/выключения исполнительных механизмов.»;	Исключить	как изготовитель ТС может это обеспечить, не зная модель АСН которую установит эксплуатант?
73.	90. В приложении № 6 к техническому регламенту: ... 8) дополнить пунктами 1.13.20 и 1.13.21 в следующей редакции: ... 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.»;	Исключить	как изготовитель ТС может это обеспечить, не зная модель АСН которую установит эксплуатант?
74.	90. В приложении № 6 к техническому регламенту: ... 9) Дополнить пунктом 1.15.20 в следующей редакции: «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.»;	Исключить	как изготовитель ТС может это обеспечить, не зная модель АСН которую установит эксплуатант?
75.	90. В приложении № 6 к техническому регламенту: ... 17) пункт 1.23.7 изложить в следующей редакции: «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)»;	Исключить	как изготовитель ТС может это обеспечить, не зная модель АСН которую установит эксплуатант?
76.	90. В приложении № 6 к техническому регламенту: ... 19) дополнить пунктом 2.1.8 в следующей редакции: «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.»;	Исключить	как изготовитель ТС может это обеспечить, не зная модель АСН которую установит эксплуатант?

77.	90. В приложении № 6 к техническому регламенту:	пп.1.19.3, 1.23, 2.5 - как в текущей редакции оставить про аккредитованную ИЛ, но убрать возможность декларирования  дополнить пп. 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
78.	91. В приложении № 7 к техническому регламенту: ... 2) в пункте 1.2.2: а) в абзаце втором после слов «компетентным органом» поставить номер сноски «2»; б) после абзаца второго ввести примечание в следующей редакции: «Примечание: 2 В Российской Федерации таким органом является Федеральное государственное унитарное предприятие «Центральный научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт «НАМИ». В Республике Беларусь таким органом является Научно-производственное республиканское унитарное предприятие «Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации.».	Исключить	Наименования компетентных органов могут меняться – это не повод для внесения изменения в технический регламент
79.	91. В приложении № 7 к техническому регламенту: ... б) в пункте 2.1: ... г) первый абзац после позиции 7) изложить в следующей редакции: «В случае транспортных средств категорий М3, N3, O3 и O4, если технически допустимая максимальная масса, указываемая в соответствии с подпунктами 3), 4) и 5) настоящего пункта, превышает соответствующую разрешенную максимальную массу, установленную национальным нормативным правовым актом, изготовитель <b>может</b> указать на табличке изготовителя значения масс в двух столбцах: разрешенную максимальную массу – в левом столбце, а технически допустимую максимальную массу – в правом столбце. В подобном случае в качестве заголовка левого столбца должен быть указан код страны, в которой транспортное средство выпускается в обращение, в соответствии со стандартом ISO 3166-1:2013.»;	Изменить «может» на «должен»	К общественному обсуждению предложена недопустимая для технического регламента формулировка
80.	92. В приложении № 8 к техническому регламенту: 1) пункт 1.1 изложить в следующей редакции: «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	
81.	92. В приложении № 8 к техническому регламенту: ... 44) взамен пунктов с 13.7 по 13.10 включительно ввести пункты с 13.7 по 13.15 включительно в следующей редакции: «... 13.15. Эксплуатация автобусов, с момента изготовления которых прошло более 10 лет, запрещается. В Республике Казахстан и Кыргызской Республике требования действуют с 1 января 2030 г.»	После слов «Республике Казахстан» дополнить «, Республике Армения»	

82.	<p>93. В приложении № 9 к техническому регламенту: 1) Позицию 8 изложить в следующей редакции: ... 8.2. На транспортные средства может устанавливаться газобаллонное оборудование, 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 ...</p>	<p>Исключить фразу «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»</p>	<p>В ТР ТС 018/2011 нет такого объекта технического регулирования, а также соответствующих требований к нему (Правила ООН № 115) и метода испытаний</p>
83.	<p>93. В приложении № 9 к техническому регламенту: 1) Позицию 8 изложить в следующей редакции: ... 8.2. ... Примечание: Газобаллонное оборудование <b>в целом</b> принадлежит к одному и тому же типу,...</p>	<p>Исключить фразу «в целом»</p>	
84.	<p>93. В приложении № 9 к техническому регламенту: 1) Позицию 8 изложить в следующей редакции: ... 8.5. Производитель работ по внесению изменений в конструкцию транспортного средства должен представить: - копии сертификатов соответствия: ... <b>на тип газобаллонной системы в целом для соответствующего типа транспортных средств - по Правилам ООН № 115 (при наличии);</b></p>	<p>Исключить фразу «на тип газобаллонной системы в целом для соответствующего типа транспортных средств - по Правилам ООН № 115 (при наличии);»</p>	<p>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</p>
85.	<p>93. В приложении № 9 к техническому регламенту: ... 2) в позиции 9 в колонке таблицы «Технические требования, которые должны быть выполнены при внесении изменений в конструкцию транспортного средства»: а) пункты 9.1 и 9.2 изложить в следующей редакции: «9.1. На устройства освещения и световой сигнализации, сменные источники света и модули источников света, предназначенные для установки на транспортное средство, должно быть выдано сообщение об официальном утверждении по Правилам ООН, применяемым в отношении данных устройств освещения и световой сигнализации, сменных источников света и модулей источников света, <b>или заключение аккредитованной испытательной лаборатории о соответствии указанным Правилам ООН, которое оформляется на основании протоколов проведенных испытаний.</b></p>	<p>Исключить фразу «<b>или заключение аккредитованной испытательной лаборатории о соответствии указанным Правилам ООН, которое оформляется на основании протоколов проведенных испытаний</b>»</p>	<p>Нет понятных требований к документу «заключение», его форме и содержанию. В соответствии с ГОСТ ISO/IEC 17025-2019 п. 3.6: «3.6 лаборатория (laboratory): Орган, который осуществляет один или несколько из следующих видов деятельности: - испытания; - калибровка; - отбор образцов, связанный с последующими испытаниями или калибровкой. Примечание 1 - В контексте настоящего стандарта понятие "лабораторная деятельность" относится к трем вышеуказанным видам деятельности.»  Таким образом, лаборатории не уполномочены выпускать Заключение 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.</p>

86.	<p>93. В приложении № 9 к техническому регламенту:  ...  2) в позиции 9 в колонке таблицы «Технические требования, которые должны быть выполнены при внесении изменений в конструкцию транспортного средства»:  а) пункты 9.1 и 9.2 изложить в следующей редакции:  ...  9.2. При необходимости замены предусмотренного конструкцией транспортного средства источника света на источник света того же класса с иными фотометрическими характеристиками либо иного класса,  ...  <b>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.</b></p>	<p>Исключить фразу «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.»</p>	<p>Нет понятных требований к документу «заключение», его форме и содержанию.  В соответствии с ГОСТ ISO/IEC 17025-2019 п. 3.6: «3.6 лаборатория (laboratory): Орган, который осуществляет один или несколько из следующих видов деятельности:  - испытания;  - калибровка;  - отбор образцов, связанный с последующими испытаниями или калибровкой.  Примечание 1 - В контексте настоящего стандарта понятие "лабораторная деятельность" относится к трем вышеуказанным видам деятельности.»</p> <p>Таким образом, лаборатории не уполномочены выпускать Заключение на основании протоколов испытаний. Таким органом по оценке соответствия может быть орган инспекции.</p> <p>С учетом вышеописанного предложенный абзац может трактоваться органами по аккредитации и органами по оценке соответствия двояко.</p>
87.	<p>93. В приложении № 9 к техническому регламенту:  ...  3) дополнить позициями 12-19 в следующей редакции:  ...  12.1. При внесении изменений в конструкцию транспортного средства не допускается превышение уровня вредных выбросов. Производитель работ по внесению изменений в конструкцию транспортного средства должен предоставить экспертное заключение аккредитованной испытательной лаборатории о сохранении соответствия требованиям экологического класса, к которому относится транспортное средство.</p>	<p>Изменить «испытательной лаборатории» на «органа инспекции»</p>	<p>Нет понятных требований к документу «заключение», его форме и содержанию.  В соответствии с ГОСТ ISO/IEC 17025-2019 п. 3.6: «3.6 лаборатория (laboratory): Орган, который осуществляет один или несколько из следующих видов деятельности:  - испытания;  - калибровка;  - отбор образцов, связанный с последующими испытаниями или калибровкой.  Примечание 1 - В контексте настоящего стандарта понятие "лабораторная деятельность" относится к трем вышеуказанным видам деятельности.»</p> <p>Таким образом, лаборатории не уполномочены выпускать Заключение на основании протоколов испытаний. Таким органом по оценке соответствия может быть орган инспекции.</p> <p>С учетом вышеописанного предложенный абзац может трактоваться органами по аккредитации и органами по оценке соответствия двояко.</p>

88.	<p>93. В приложении № 9 к техническому регламенту: ... 3) дополнить позициями 12-19 в следующей редакции: ... 14.10. В случае установки элементов конструкции, приводящей к изменению параметров транспортного средства, влияющих на безопасность пешеходов, проводится <b>экспертиза</b> на предмет обеспечения соответствия такого транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями согласно Глобальных технических правил ООН № 9 или Правил ООН № 127 в отношении безопасности пешеходов, действовавших на момент выпуска транспортного средства в обращение.</p>	Уточнить кем проводится «экспертиза»	<p>В соответствии с ГОСТ ISO/IEC 17025-2019 п. 3.6: «3.6 лаборатория (laboratory): Орган, который осуществляет один или несколько из следующих видов деятельности: - испытания; - калибровка; - отбор образцов, связанный с последующими испытаниями или калибровкой. Примечание 1 - В контексте настоящего стандарта понятие "лабораторная деятельность" относится к трем вышеуказанным видам деятельности.»</p> <p>Таким образом, лаборатории не уполномочены проводить экспертизу. Экспертиза должна проводиться органом по сертификации или органом инспекции</p>
89.	<p>100. В приложении № 15 к техническому регламенту: ... 1) в форме одобрения типа шасси: а) строку «Категория» изложить в следующей редакции: «Категория транспортного средства, для которого предназначено шасси»;</p>	Исключить	Ограничивает изготовителя шасси
90.	<p>85. В приложении № 1 к техническому регламенту: ... 3) в пункте 1.2.1.3 слова в скобках: «(за исключением седельных тягачей)» перенести после слова «либо» этого же предложения;</p>	<p>Изложить п.1.2.1.3 в следующей 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 одновременный привод всех колес, включая транспортные средства, в которых привод одной оси может отключаться, либо если соблюдаются следующие требования:...»</p>	Привести в соответствие со Сводной резолюцией о конструкции транспортных средств (СР.3)