

Комментарии и предложения Комитетов автопроизводителей и коммерческого транспорта Ассоциации европейского бизнеса к Изменениям №3 в технический регламент Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств" (ТР ТС 018/2011)

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
1.	п. 2 проекта Изменений, которые вносятся в Решение Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877	(Стр. 1) 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.».	<p>1) Необходимо дополнение к данному пункту, так как в случае перехода на «сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту» может отсутствовать возможность использования ранее выданных сертификатов соответствия для целей оценки соответствия, несмотря на то, что они будут действующими.</p> <p>2) Возникает риск не принятия сертификатов, так как сертификаты, как документы, подтверждающие соответствие, исключены из приложения №12.</p> <p>3) Необходимо обеспечить переходный период от сертификатов к сообщениям и допустить возможность принятия и использования сертификатов, как доказательных материалов по приложению №12 до конца их срока действия.</p> <p>Предложение: Дополнить пунктом 3.2.6 в следующей редакции: «3.2.6. Сертификаты соответствия, в том числе в отношении устройств и систем вызова экстренных оперативных служб и их установки на транспортные средства, выданные до вступления в силу настоящих изменений к техническому регламенту, сохраняют действие до истечения указанного в них срока и могут использоваться в качестве доказательственных материалов в целях проверки выполнения требований настоящего технического регламента, в том числе, для случаев распространения, исправления и продления действия одобрений типа транспортного средства и одобрений типа шасси. При этом, в случае распространения или исправления одобрений типа транспортного средства или одобрения типа шасси в порядке, установленном настоящим техническим регламентом, применяются требования, действовавшие на момент оформления указанных документов.»</p>
2.	По всему тексту технического регламента и приложений к нему	По всему тексту изменений: сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям,	<p>Предложения и комментарии:</p> <p>1) Приложение №23: в форме сообщения об официальном утверждении типа</p>

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
		<p>предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту</p>	<p>транспортного средства (шасси) под строками «соответствует требованиям» и «в отношении» отсутствует ссылка на приложение №3, необходимо добавить ссылку на Приложение №3.</p> <p>2) В Порядке избыточный способ утверждения сообщения об официальном утверждении. Испытательная лаборатория (ИЛ) или техническая служба-> Орган по сертификации-> Технический секретариат-> Уполномоченный орган государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза – это избыточно. Сообщение – один из доказательных документов для оформления одобрения типа транспортного средства (ОТТС), он не используется для выпуска в обращение продукции, как самостоятельный документ. ОТТС со всем комплектом доказательных материалов (в том числе и со всеми сообщениями) рассматривает Уполномоченный орган государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза перед утверждением ОТТС. Дублирование действий-> Повышение стоимости и увеличение сроков. Предложение: исключить из порядка Технический секретариат и Уполномоченный орган государственного управления государства-члена Евразийского экономического союза.</p> <p>3) Добавить в Порядок: Срок рассмотрения и утверждения проекта сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) не должен превышать 15 рабочих дней.</p> <p>4) Отменить срок действия для протоколов испытаний, являющихся основой для выдачи сообщений, а также срок действия самих сообщений, для дальнейшей гармонизации с положениями, предусмотренными Правилами ООН в рамках Женевского Соглашения 1958г.</p>
3.	<p>II. Определения и</p> <p>По всему тексту технического регламента и приложений к нему</p>	<p>(Стр. 9)</p> <p>И далее по всему тексту изменений:</p> <p>21) после абзаца семьдесят второго ввести новый абзац в следующей редакции: «"паспорт транспортного средства (паспорт шасси транспортного средства)" – ... транспортное средство (шасси)</p>	<p>В тексте документа встречается как термин «шасси», так и «шасси транспортного средства»</p> <p>Предложение: Применять по тексту однообразное написание.</p>

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
4.	II. Определения	(Стр. 5) В пункте 6: 2) абзац пятнадцатый (определение термина «внесение изменений в конструкцию транспортного средства» дополнить словами: «, включая перепрограммирование, замену, настройку электронных блоков управления транспортного средства, не предусмотренные изготовителем, и исключая внесение изменений в конструкцию, приводящих к изменению силовой структуры, или замену рамы или несущего кузова (кроме аналогичных рамы или несущего кузова, заменяемых при капитальном ремонте), или типа транспортного средства, или увеличения максимальной мощности силовой установки более чем на 10 процентов, или увеличения рабочего объема двигателя внутреннего сгорания более чем на 10 процентов, или изменения количества или расположения ведущих и управляемых мостов, или увеличения технической допустимой максимальной массы»;»;	Необходимо уточнение: изменения конструкции от каких исходных данных будут отталкиваться? Предложение: «внесение изменений в конструкцию транспортного средства» дополнить словами: «, включая перепрограммирование, замену, настройку электронных блоков управления транспортного средства, не предусмотренные изготовителем, и исключая внесение изменений в конструкцию, приводящих к изменению силовой структуры, или замену рамы или несущего кузова (кроме аналогичных рамы или несущего кузова, заменяемых при капитальном ремонте), или типа транспортного средства, или увеличения максимальной мощности силовой установки более чем на 10 процентов, или увеличения рабочего объема двигателя внутреннего сгорания более чем на 10 процентов, или изменения количества или расположения ведущих и управляемых мостов, или увеличения технической допустимой максимальной массы, относительно первоначальных данных зафиксированных в ОТТС, СБКТС или справочных данных, полученных от изготовителя или представителя изготовителя на территории ЕАЭС (при наличии);»;
5.	II. Определения	(Стр. 7-8) «"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»;»;	Необходимо объединить два понятия. «маршрутная перевозка» — это частный случай «коммерческой перевозки». Предложение: «"коммерческие перевозки" – перевозки пассажиров или грузов колесными транспортными средствами, связанные с осуществлением предпринимательской деятельности юридическими и физическими лицами, в том числе и перевозка пассажиров и их багажа по регулярному маршруту , за исключением перевозки на транспортных средствах, принадлежащих этим лицам на праве собственности или на ином законном основании, своих пассажиров и/или грузов за собственный счет для производственных нужд»;»;
6.	II. Определения	(Стр. 8) «маршрутная перевозка» – коммерческая перевозка пассажиров и ...	Понятие включено в коммерческие перевозки Предложение: Исключить определение.

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
7.	II. Определения	(Стр. 8) 12) абзац сорок седьмой изложить в следующей редакции: «"контрольные испытания" – испытания, проводимые изготовителем в целях подтверждения стабильности характеристик продукции, в отношении которых была проведена оценка соответствия требованиям настоящего технического регламента;»;	Необходимо небольшое расширение и уточнение понятия, по опыту сложившейся практики организации контрольных испытаний, чтобы исключить двоякое трактование определения. Предложение: «"контрольные испытания" – испытания, измерения, мероприятия, организуемые изготовителем или представителем изготовителя, в целях подтверждения стабильности характеристик продукции, в отношении которых была проведена оценка соответствия требованиям настоящего технического регламента;»
8.	II. Определения	(Стр. 8) «"масса шасси в снаряженном состоянии" – определенная изготовителем масса шасси в состоянии, когда оно отгружается потребителю. Эта масса включает массы охлаждающей жидкости, масел, не менее 90% топлива, 100% других эксплуатационных жидкостей, инструменты, запасное колесо (при наличии)»;	Предложение: «"масса шасси в снаряженном состоянии" – определенная изготовителем масса шасси в состоянии, когда оно отгружается потребителю. В случае, если шасси транспортного средства самоходное, эта масса включает массы охлаждающей жидкости, масел, не менее 90% топлива, 100% других эксплуатационных жидкостей, инструменты, запасное колесо (при наличии). В случае, если шасси поставляется не в самоходном состоянии, то эта масса включает массы охлаждающей жидкости, масел, не менее 90% топлива, 100% других эксплуатационных жидкостей, инструменты, запасное колесо (только то, что входит в комплектацию поставки)»;
9.	II. Определения	(Стр. 9) «"опрокидывание транспортного средства" – потеря устойчивости транспортного средства в поперечной плоскости, связанная с неспособностью транспортного средства в дальнейшем сохранять заданное направление движения и ориентацию продольной и вертикальной осей, и отрывом колес от дорожной поверхности;»;	Предложенное определение не дает однозначного понимания события опрокидывания транспортного средства. В нем не учитывается случай статического опрокидывания, а также событие опрокидывания. Кроме того, событие опрокидывания может быть интерпретировано таким образом, что оно возможно только в случае отрыва всех колес от дорожной поверхности, а это не совсем соответствует реальным случаям. Предложение: изложить в следующей редакции: «Опрокидывание транспортного средства – потеря устойчивого равновесия транспортного средства в поперечной плоскости, связанная с неспособностью сохранять ориентацию продольной и вертикальной осей, и отрывом как минимум колес одной стороны ТС от дорожной поверхности;»
10.	II. Определения	(Стр. 10) 22) абзац семьдесят шестой изложить в следующей редакции: «"представитель изготовителя" - зарегистрированное в установленном законодательством государства-члена	Предложение: 17) абзац семьдесят шестой изложить в следующей редакции: «"представитель изготовителя" - зарегистрированное в установленном законодательством государства-члена Евразийского экономического со-

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
		<p>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»;</p>	<p>юза порядке на его территории физическое лицо в качестве индивидуального предпринимателя или юридическое лицо, которое на основании договора (соглашения) с изготовителем, в том числе иностранным изготовителем, осуществляет действия от имени этого изготовителя при оценке соответствия и выпуске в обращение транспортных средств (шасси) и их компонентов на территории Евразийского экономического Союза, а также несет солидарную с изготовителем ответственность за обеспечение соответствия транспортных средств (шасси) и их компонентов требованиям настоящего технического регламента в пределах, установленных договором с изготовителем, и в соответствии с законодательством»;»;</p>
11.	II. Определения	<p>(Стр.11) «"система автоматизированного управления" - программно-аппаратные средства, осуществляющие управление транспортным средством без физического воздействия со стороны водителя или удаленного оператора»;</p>	<p>Использовать единое определение из концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств Российской Федерации (черновик Постановления Правительства Российской Федерации) и черновика резолюции ECE/TRANS/WP.1/2018/4/Rev.2: Предложение: "Автоматизированная система вождения" – комбинация аппаратного и программного обеспечения, которая осуществляет динамическое управление транспортным средством на устойчивой основе (Automated Driving System, ADS).</p>
12.	II. Определения	<p>(Стр. 11) 29) абзац девяносто шестой изложить в следующей редакции: «"система вызова экстренных оперативных служб" – устройство вызова экстренных оперативных служб, установленное на транспортном средстве»;»;</p>	<p>Объединение текущего и нового определений для возможности применять текущие требования п.16, п.17 Приложения № 3 во время переходного периода. Предложение: "система вызова экстренных оперативных служб" - система, выполняющая функции устройства вызова экстренных оперативных служб, обеспечивающая передачу сообщения о транспортном средстве при дорожно-транспортном и ином происшествиях в автоматическом режиме, или устройство вызова экстренных оперативных служб, установленное на транспортном средстве;</p>

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
13.	II. Определения	<p>(Стр. 12) 33) абзац сто тридцать шестой изложить в следующей редакции: «"устройство вызова экстренных оперативных служб" – блок или комплекс компонентов, выполняющих следующие функции: прием и/или генерация в автоматическом и ручном режиме инициирующих логических сигналов с запросом на операцию экстренного вызова оперативных служб; передача сообщения об аварийной (экстренной) ситуации, содержащего минимальный набор данных, установленный в приложении 12 к Правилам ООН № 144;»; прием информации о местоположении или определение местоположения транспортного средства; выдача предупреждающего сигнала; обеспечение двусторонней голосовой связи с экстренными оперативными службами;».</p>	<p>Необходимо сохранить определение в действующей редакции. Новое определение внесёт путаницу с положениями в действующих ГОСТ, применяемых для оценки соответствия УВЭОС/СВЭОС. Предложение: "устройство вызова экстренных оперативных служб" – устройство, осуществляющее и обеспечивающее определение координат, скорости и направления движения транспортного средства с помощью сигналов не менее двух действующих глобальных навигационных спутниковых систем, передачу сообщения о транспортном средстве при дорожно-транспортном и ином происшествии в ручном режиме и двустороннюю голосовую связь с экстренными оперативными службами по сетям подвижной радиотелефонной связи.</p>
14.	II. Определения	<p>40. В пункте 59 абзац первый изложить в следующей редакции: 59. Держатель одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) в период его действия обязан информировать орган по сертификации обо всех планируемых изменениях конструкции транспортных средств (шасси). «Изготовитель или представитель изготовителя в период действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) обязан письменно информировать оформивший его орган по сертификации обо всех планируемых изменениях конструкции транспортных средств (шасси), об изменениях сведений, указанных в одобрении типа транспортного средства (одобрении типа шасси), а также о фактах отмены (приостановлении или окончании срока действия)</p>	<p>Проектом изменений исключаются требования по держателю ОТТС (ОТШ) – 1 абзац п.59. Необходима гармонизация с пересмотром 3 Соглашения 1958 года. Надо исключить возможность изменения ОТТС (ОТШ) или сообщения любым лицам, кроме держателя ОТТС (ОТШ) Предложение: Ввести определение «держатель одобрения типа» и «держатель сообщения об официальном утверждении»: "Держатель одобрения типа транспортного средства (шасси транспортного средства)" – лицо (изготовитель или его представитель), которое являлось заявителем при первоначальной оценке соответствия. "Держатель сообщения об официальном утверждении" – лицо (изготовитель или его представитель), которое являлось заявителем при первоначальной оценке соответствия. По всему тексту внести соответствующие правки.</p>

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
		доказательственных материалов, послуживших основаниями для оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси).».	
15.	II. Определения	Отсутствует Формулировка в текущей версии ТР ТС: "тип транспортного средства (шасси, компонента)" - транспортные средства (шасси, компоненты) с общими конструктивными признаками, зафиксированными в техническом описании, изготовленные одним изготовителем;	1) Необходимо уточнение определения «тип транспортного средства» для исключения двоякого трактования текущего определения. 2) Необходимо внесение определения «конфигурация» для отдельных Правил ООН или отдельных требований настоящего технического регламента. Предложение: 1) «тип транспортного средства (шасси, компонента) в отношении требований отдельных Правил ООН или отдельных требований настоящего технического регламента - изготовленные одним изготовителем транспортные средства (шасси, компоненты) с общими конструктивными признаками, зафиксированными в техническом описании, не имеющие существенных отличий в отношении данного требования (для описания имеющих значение особенностей, внутри технического описания могут выделяться конфигурации и/ или модификации)»; 2) «конфигурация - выделенная, по отношению к основному тексту технического описания, особенность или совокупность особенностей конструкции, представляющая значимой при описании или оценке типа транспортного средства (шасси, компонента) в отношении требований отдельных Правил ООН или отдельных требований настоящего технического регламента».
16.	III. Правила обращения на рынке или ввода в эксплуатацию.	(Стр. 13) 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. Датой выпуска в обращение партии компонентов является дата отгрузки этой партии изготовителем (для продукции государств-членов Евразийского экономического союза) или дата выпуска этой партии	Комментарий: Электронный паспорт транспортного средства (шасси) имеет несколько статусов. При его создании присваивается статус незавершенный, что, возможно, не будет являться датой выпуска в обращение. Необходимо конкретизировать, в каком статусе должен быть электронный паспорт транспортного средства (шасси) для однозначного понимания события выпуска в обращение транспортного средства (шасси).

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
17.	III. Правила обращения на рынке или ввода в эксплуатацию	таможенным органом для внутреннего потребления (для продукции, импортируемой на территорию Евразийского экономического союза).» (Стр.14) Пункт 9 изложить в следующей редакции: «9. Документы, оформленные по результатам оценки соответствия продукции, проведенной в установленном настоящим техническим регламентом порядке в одном из государств-членов Евразийского экономического союза, действуют во всех государствах-членах Евразийского экономического союза. Документы на бумажном носителе и в электронной форме имеют одинаковую юридическую силу. Не допускается одновременное оформление документов по результатам оценки соответствия продукции на бумажном носителе и в электронной форме. Государства-члены Евразийского экономического союза взаимно признают документы, удостоверяющие соответствие настоящему техническому регламенту, в электронной форме, размещенные в защищенной единой базе данных.»	Комментарии: Проработка переходного периода по странам участниц. Переход на электронный ОТТС должен быть единым для всех стран, и администраторы систем ОТТС должны иметь возможность обмена электронными версиями ОТТС. В противном случае должна быть реализована возможность заверения электронных ОТТС в бумажном виде для случаев подтверждения электронного ОТТС в странах участницах, не перешедших на электронные ОТТС.
18.	IV. Требования безопасности	(Стр. 15) 10. В пункте 13 абзац первый изложить в следующей редакции: 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 (места для установки, крепление, энергопитание, включая установку датчиков).	На момент проектирования и изготовления ТС при отсутствии серийного поставщика данного оборудования невозможно выполнить данные условия. В отсутствии определения конструкции и параметров подключения датчиков (требования к условиям установки, крепежные размеры, требования к параметрам энергопитания) выполнение требования невозможно, либо будет сведено к формальным признакам (формальному выполнению). Предложение: Исключить данную формулировку.

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
19.	IV. Требования безопасности	(Стр. 15) 14. Конструкция выпускаемых в обращение транспортных средств категорий М и N, ...	Изменения в таком формате приведут в необоснованному увеличению финансовых и временных расходов изготовителей ТС всех новых категорий, что противоречит цели изменений №3, описанных в пояснительной записке. Предложение: Исключить из проекта изменений, оставить текущую редакцию ТР ТС.
20.	IV. Требования безопасности	(Стр.17) Ввести новые пункты 22 ¹ и 22 ² в следующей редакции: «22 ¹ . Материалы и компоненты, используемые в конструкции колесных транспортных средств категорий М1 и N1, не проходивших оценку соответствия настоящему техническому регламенту или на национальном уровне в государствах - членах Таможенного союза до введения требований, не должны иметь в своем составе свинца, ртути, кадмия или шестивалентного хрома, за исключением материалов, указанных в приложении № 21 к настоящему техническому регламенту. Компоненты, содержащие материалы, указанные в приложении № 21 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. «93. Дополнить технический регламент новым приложением № 21 в следующей редакции:.....» «94. Дополнить технический регламент новым приложением № 22 в следующей редакции:.....»	Требования избыточны, неточны, механизм подтверждения не определен, необходима дополнительная проработка. Правила ООН 133 уже содержат подобные требования. Предложение: 1) Исключить пункты 22 ¹ и 22 ² ; 2) Приложение № 22 исключить, т.к. дублирует в основном Правила ООН 133-00. 3) Пункты 93 и 94 исключить
21.	V. Оценка соответствия (П. 25)	(Стр.18) 22. В пункте 25 абзацы со второго по четвертый заменить абзацами в следующей редакции: «Изготовитель, не являющийся резидентом государства - члена Евразийского экономического союза,	Введение нормы в предлагаемой редакции внесет путаницу в работу по продлению и распространению одобрений типа. Возможно возникновение следующих ситуаций: одновременная подача заявок на распространение с указанием разного объема изменений, подача одновременных заявок на распространение и продление. Не определен вопрос, что делать, если один из заявителей на распространение одобрения прекратил

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
		<p>назначает своего представителя, являющегося заявителем на оценку соответствия и несущего совместно с изготовителем ответственность за обеспечение соответствия выпускаемой в обращение в Евразийском экономическом союзе продукции, прошедшей оценку соответствия, требованиям технического регламента. Допускается назначение представителей в каждом государстве - члене Евразийского экономического союза, только один из которых может являться заявителем на первоначальную оценку соответствия. Представителями изготовителя могут быть назначены юридические лица, зарегистрированные в соответствии с законодательствами государств - члена Евразийского экономического союза и являющиеся их резидентами.</p> <p>Все представители изготовителя указываются в одобрении типа транспортного средства (одобрении типа шасси) и могут быть заявителями при распространении или продлении одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) при подаче заявки в тот же орган по сертификации, в котором была проведена первичная оценка соответствия в форме одобрения типа.».</p>	<p>свое действие. Не определен вопрос, каким образом разные заявители участвуют в проведении мероприятий по инспекционному контролю.</p> <p>Предложение: В пункте 25 абзацы со второго по четвертый заменить абзацами в следующей редакции: «Изготовитель, не являющийся резидентом государства - члена Евразийского экономического союза, назначает своего представителя, являющегося заявителем на оценку соответствия и несущего совместно с изготовителем солидарную ответственность за обеспечение соответствия выпускаемой в обращение в Евразийском экономическом союзе продукции, прошедшей оценку соответствия, требованиям технического регламента. Допускается назначение представителей в каждом государстве - члене Евразийского экономического союза, только один из которых может являться заявителем на первоначальную оценку соответствия. Представителями изготовителя могут быть назначены юридические лица, зарегистрированные в соответствии с законодательствами государств - члена Евразийского экономического союза и являющиеся их резидентами. Все представители изготовителя указываются в одобрении типа транспортного средства (одобрении типа шасси).»</p>
22.	V. Оценка соответствия (п.28)	<p>(Стр. 19)</p> <p>1) подпункт 2 изложить в следующей редакции:</p> <p>«2) принятие органом по сертификации решения по заявке в течение 15 рабочих дней, заключение с заявителем договора (контракта) на выполнение работ</p>	<p>Контракты — это коммерческие взаимоотношения, они не должны быть предметом регулирования ТР ТС 018/2011, контракт может быть рамочным и т.д.</p> <p>Предложение: Исключить заключение с заявителем договора (контракта) на выполнение работ.</p> <p>1) подпункт 2 изложить в следующей редакции:</p> <p>«2) принятие органом по сертификации решения по заявке в течение 15 рабочих дней.</p>
23.	V. Оценка соответствия (п.30)	<p>(Стр. 20)</p> <p>25. Пункт 30 изложить в следующей редакции: «Протоколы испытаний и измерений, а также протоколы технической экспертизы являются основой для оформления органом по сертификации сообщений об</p>	<p>Требования к оформлению протоколов испытаний регламентируется другими НПА и не требуют дублирования в регламенте.</p> <p>Предложение:</p>

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
		<p>официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) в течение двух лет с момента регистрации. Ограничение по срокам действия протоколов не устанавливается при распространении сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) на новые модификации. В таком случае органом по сертификации должна быть проведена дополнительная экспертиза протоколов испытаний с целью оценки возможности их использования.</p> <p>В протоколе испытаний и измерений обязательно указываются: идентификационные данные объектов испытаний и измерений, методы испытаний и измерений, условия проведения испытаний и измерений, использованное испытательное оборудование и сведения о его поверке, результаты испытаний и измерений; приводится заключение о соответствии установленным требованиям объектов испытаний и измерений.».</p>	<p>Исключить 2 абзац в пункте 30 изменений.</p>
24.	<p>V. Оценка соответствия</p> <p>1.Проверка выполнения требований к типам</p>	<p>(Стр. 20)</p> <p>Пункт 29 изложить в следующей редакции:</p> <p>«29. Орган по сертификации предоставляет заявителю всю информацию в отношении правил, процедур и требований, связанных с проведением оценки соответствия, а также согласовывает с заявителем (представителем изготовителя) при этом, при оформлении электронных форм одобрения типа транспортного средства, одобрения типа шасси технические характеристики модификаций транспортных средств и шасси посредством удостоверяющей в электронной подписи заявителем общего технического описания транспортного средства» (приложение 1 к одобрению форме, информирует заявителя о том, что все документы, загружаемые в систему в рамках процедуры оценки соответствия, включая документы заявочного комплекта, одобрения типа транспортного средства, одобрению одобрения типа</p>	<p>В связи с переходом на сообщения по локальным свойствам, необходима дальнейшая гармонизация по сообщениям по Правилам ООН.</p> <p>Предложение:</p> <p>Не подписывать техническое описание (ТО) вообще, так как ТО к сообщениям по Правилам ООН не подписывается.</p> <p>Исключить, соответственно, данное требование из проекта изменений.</p>


№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
		шасси).». и приложения к ним подписываются электронной цифровой подписью (электронной подписью) должностного лица в соответствии с требованиями государства-члена Евразийского экономического союза.».	
25.	V. Оценка соответствия 1. Проверка выполнения требований к типам	(Стр. 21-22) 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 точность результатов измерений оборудованием, которое использовалось при проведении испытаний.	Указанный пункт не вносит ясности, возможно ли проводить испытания за пределами ЕАЭС в местах, не включенных в места осуществления деятельности, аккредитованной ИЛ, или же места проведения испытаний за пределами ЕАЭС также должны быть включены в места осуществления деятельности ИЛ. Если места проведения испытаний за пределами ЕАЭС не должны быть включены в область аккредитации ИЛ как места осуществления деятельности, то справедливо распространить данную практику и внутри ЕАЭС и разрешить выполнять испытания по месту нахождения изготовителя или заявителя. В противном случае данные требования ставят изготовителей из ЕАЭС и из иных стран в неравные условия. Предложение: Представителям аккредитованных испытательных лабораторий допускается проводить испытания в местах, не включенных в места осуществления деятельности, аккредитованной ИЛ, в испытательных подразделениях изготовителя или в ИЛ, имеющей договор (соглашение) с изготовителем или поставщиком изготовителя, в том числе за пределами государств-членов Евразийского экономического союза. При этом к протоколу испытаний, оформленному на бланке аккредитованной испытательной лаборатории и подписанному ее ответственными лицами, прикладываются документы, подтверждающие точность результатов измерений оборудованием, которое использовалось при проведении испытаний.
26.	V. Оценка соответствия 1. Проверка выполнения требований к типам	(Стр. 22) В пункте 31: Если с момента оформления таких протоколов испытаний прошло более двух лет , то они могут использоваться только при наличии доказательственных материалов, подтверждающих соответствие производства , в частности, что транспортные средства, выпускаемые на момент одобрения типа соответствуют транспортным средствам, выпускавшимся на момент выпуска протоколов испытаний, а при отсутствии таких доказательственных материалов эти протоколы испы-	Чем обоснован срок действия протокола не более 2-х лет? Это противоречит Женевскому соглашению 1958г. В отношении протоколов по Правилам ООН такого ограничения нет. Протокол испытаний лишь подтверждает тот факт, что представленные образцы прошли испытания. Возможность их использовать в целях подтверждения соответствия уже лежит в зоне ответственности органов по сертификации. В связи с переходом на сообщения по локальным свойствам, необходима дальнейшая гармонизации с практикой оформления сообщений по Правилам ООН. Предложение:


№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
		<p>таний могут использоваться только в отношении ранее прошедших оценку соответствия типов транспортных средств (шасси) в случаях продления, распространения или исправления одобрений типа транспортного средства (одобрений типа шасси), а также в случаях, не связанных с изменениями конструкции транспортного средства (шасси): изменение названия изготовителя, обозначения торговой марки, типа, модификации, коммерческого наименования, юридического или фактического адреса, добавление нового сборочного завода и т.п.</p>	<p>отменить срок действия для протоколов испытаний.</p>
27.	<p>V. Оценка соответствия 1. Проверка выполнения требований к типам</p>	<p>(Стр. 26) Пункт 44 изложить в следующей редакции: «44. Уполномоченный орган государственного управления государства - члена Евразийского экономического союза утверждает порядок рассмотрения и утверждения одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), а также осуществляет регистрацию и ведение реестра одобрений типа транспортного средства (одобрений типа шасси) и сообщений об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту.»</p>	<p>Редакционные правки. Предложение: дополнить редакцию следующим образом: Уполномоченный орган государственного управления государства - члена Евразийского экономического союза утверждает порядок рассмотрения и утверждения одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) и сообщений об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту, а также осуществляет регистрацию и ведение реестра одобрений типа транспортного средства (одобрений типа шасси) и сообщений об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) отдельным требованиям, предусмотренным приложениями № 2, 3 и 6 к настоящему техническому регламенту</p>
28.	<p>V. Оценка соответствия 1. Проверка выполнения требований к типам</p>	<p>(Стр. 26) 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 технического сек-</p>	<p>1) Возникает следующий вопрос: 20 дней для Технического секретариата (или организации, выполняющей его функции), и 20 дней для администратора информационной системы? Существует риск трактования суммарных 40 рабочих дней. Или Суммарно 20 дней для Технического секретариата и администратора информационной системы? 2) Рамки полномочий и требования компетентности Технического секретариата или организаций, выполняющей функции секретариата и администратора информационной системы, в ТР ТС 018/2011 определены.</p>

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
		<p>ретариата, для проверки правильности и обоснованности оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), научно-методического обеспечения деятельности уполномоченного органа государственного управления и организацию, выполняющую функции администратора информационной системы, для управления оформлением документов, удостоверяющих соответствие требованиям настоящего технического регламента в электронном виде. Указанные организации не должны быть аккредитованы в качестве органа по сертификации, проводящего оценку соответствия требованиям настоящего технического регламента. Срок рассмотрения и утверждения проекта одобрения типа транспортного средства (одобрение типа шасси) не должен превышать 20 рабочих дней.».</p>	<p>Предложение: 1) Чёткое разделение по дням для Технического секретариата и для администратора информационной системы: - Суммарно 10 дней для электронного ОТТС, - Суммарно 15 дней для бумажного ОТТС; 2) Разделение полномочий и компетентностей по Техническому секретариату, организациям, выполняющим функции секретариата и администратора информационной системы в ТР ТС 018/2011.</p>
29.	<p>V. Оценка соответствия 1. Проверка выполнения требований к типам</p>	<p>(С.26-27) В пункте 45: «В случае оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) в электронной форме орган по сертификации по электронной почте уведомляет заявителя о завершении процедур оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), а администратор системы электронного документооборота обеспечивает доступ органа по сертификации к документам, послужившим основанием для оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) в течение 5 лет с даты окончания срока действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси). Указанный доступ должен предоставлять возможность для ознакомления с документами, послужившими основанием для оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси), без возможности внесения изменений и удаления.»;</p>	<p>Необходимо увеличить доступ к ОТТС для возможности использовать ОТТС по п. 97 на оригинальные компоненты, поставляемые в качестве сменных (запасных) частей для послепродажного обслуживания транспортных средств по запасным частям ОТТС.</p> <p>Предложение: 1) ... а администратор системы электронного документооборота обеспечивает доступ органа по сертификации к документам, послужившим основанием для оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) в течение 15 лет с даты окончания срока действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси). ... 2) Рассмотреть возможность заверенных копий ОТТС, процесс заверения и хранения у изготовителя или у администратора.</p>
30.	<p>V. Оценка соответствия</p>	<p>(Стр. 27)</p>	<p>Неясно чем вызвана необходимость корректировки п. 46?</p>

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
	1. Проверка выполнения требований к типам	38. В пункте 46 абзац первый изложить в следующей редакции: «Орган по сертификации осуществляет периодический контроль продукции, прошедшей оценку соответствия, и условий ее производства (инспекционный контроль).».	Планы периодических контролей согласовываются при каждом оформлении ОТТС. Периодичность указана в п.47. Необходимо упростить определение, так как в тексте регламента достаточно чётко определены требования. Предложение: В пункте 46 абзац первый изложить в следующей редакции: «Орган по сертификации осуществляет периодический контроль продукции, прошедшей оценку соответствия, и условий ее производства».
31.	V. Оценка соответствия 1. Проверка выполнения требований к типам	(Стр.28) В пункте 59 абзац первый изложить в следующей редакции: «Изготовитель или представитель изготовителя в период действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) обязан письменно информировать оформивший его орган по сертификации обо всех планируемых изменениях конструкции транспортных средств (шасси), об изменениях сведений, указанных в одобрении типа транспортного средства (одобрении типа шасси), а также о фактах отмены (приостановлении или окончании срока действия) доказательственных материалов, послуживших основаниями для оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси).».	Необходимо упростить, так как изменение конструкции или в документации в итоге приводит к изменению сведений в ОТТС. Добавить упрощённую ЭЦП. Предложение: «Изготовитель или представитель изготовителя в период действия одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) обязан письменно или электронным письмом, подписанным посредством упрощённой ЭЦП , информировать оформивший его орган по сертификации обо всех планируемых изменениях конструкции транспортных средств (шасси).».
32.	V. Оценка соответствия 1. Проверка выполнения требований к типам (п. 63)	(Стр. 28) 43. В пункте 63: 1) абзац второй исключить; 2) слова «или сертификатов соответствия» исключить.	Уточнение 2) излишнее, так как второй абзац, содержащий слова «или сертификатов соответствия» уже исключён по 1). Предложение: 43. В пункте 63: 1) абзац второй исключить;
33.	V. Оценка соответствия 4. Проверка выполнения требований к ТС в эксплуатации при изменении конструкции	(Стр.36) В пункте 77: Транспортные средства не подлежат проверке в следующих случаях: «3) возвращение конструкции транспортного средства с ранее внесенными изменениями в исходное состояние, то есть, к конструкции транспортного средства,	О каких справочных данных идёт речь? Источник справочных данных не определен. Предложение: 3) возвращение конструкции транспортного средства с ранее внесенными изменениями в исходное состояние, то есть, к конструкции транс-

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
		<p>прошедшего оценку соответствия требованиям настоящего технического регламента, либо до оригинального состояния согласно справочным данным.».</p>	<p>портного средства, прошедшего оценку соответствия требованиям настоящего технического регламента, либо до оригинального состояния согласно документу, на основании которого был произведён выпуск в обращение: ОТТС, СБКТС или справочным данным, полученным от изготовителя или представителя изготовителя на территории ЕАЭС (при наличии).</p>
34.	<p>V. Оценка соответствия 5. Проверка выполнения требований к типам компонентов транспортных средств перед их выпуском в обращение (п. 98)</p>	<p>(Стр. 49) 77. В пункте 98 абзац второй дополнить текстом в следующей редакции: «Орган по сертификации может использовать в качестве доказательственных материалов документы, предусмотренные приложением № 12 к настоящему техническому регламенту, подтверждающие соответствие транспортного средства и компонентов транспортного средства (шасси) требованиям, действовавшим на момент окончания производства (выпуска в обращение) транспортного средства (шасси).».</p>	<p>Обоснование: Закон Российской Федерации от 07.02.1992 N 2300-1 (ред. от 29.07.2018) "О защите прав потребителей" Статья 6. Обязанность изготовителя обеспечить возможность ремонта и технического обслуживания товара Изготовитель обязан обеспечить возможность использования товара в течение его срока службы. Для этой цели изготовитель обеспечивает ремонт и техническое обслуживание товара, а также выпуск и поставку в торговые и ремонтные организации в необходимых для ремонта и технического обслуживания объеме и ассортименте запасных частей в течение срока производства товара и после снятия его с производства в течение срока службы товара, а при отсутствии такого срока в течение десяти лет со дня передачи товара потребителю. По ТС срок службы не определен и в перечнях, для которых срок службы обязателен, ТС отсутствуют. Предложение: Оставить текст в действующей редакции ТР ТС.</p>
35.	<p>VI. Маркировка единым знаком обращения продукции на рынке</p>	<p>(Стр. 49) Пункт 100 дополнить текстом в следующей редакции:</p>	<p>1) В соответствии с Приложением N 9 к Договору о Евразийском экономическом союзе, "единый знак обращения продукции на рынке Союза" - обозначение, служащее для информирования приобретателей и потребителей о соответствии выпускаемой в обращение продукции требованиям технических регламентов Союза; Нанесение единого знака обращения продукции на рынке Союза на складе представителя изготовителя не нарушает требования о информировании приобретателей и потребителей о соответствии продукции требованиям технических регламентов Союза. 2) В соответствии со статьей 6 Закона о защите прав потребителя № 2300-1 от 07.02.1992 «изготовитель обязан обеспечивать возможность</p>

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
			<p>использования товара в течение его срока службы и для этой цели обеспечивать ремонт и техническое обслуживание товара, а также выпуск и поставку в торговые и ремонтные организации в необходимых для ремонта и технического обслуживания объеме и ассортименте запасных частей в течение срока производства товара и после снятия его с производства в течение срока службы товара, а при отсутствии такого срока в течение десяти лет со дня передачи товара потребителю.» Изготовителю затруднительно контролировать маркировку компонентов снятых с производства.</p> <p>Предложение: Пункт 100 дополнить текстом в следующей редакции: «Изготовитель транспортного средства, являющийся резидентом государства - члена Евразийского экономического союза, либо представитель изготовителя, отвечающие требованиям, предусмотренным пунктом 25 настоящего технического регламента, имеют право наносить знак обращения на рынке на собственном складе до отгрузки последующим приобретателям.»</p>
36.	VI. Маркировка единым знаком обращения продукции на рынке	(Стр. 49) Пункт 100 дополнить текстом в следующей редакции: «На импортируемую в Евразийский экономический союз продукцию нанесение единого знака обращения продукции на рынке контролируется при выпуске товара в обращение».	<p>Требование наносить маркировку до выпуска в обращение значительно влияет на конечную стоимость продукции для потребителя, что является критичным в текущей экономической ситуации. Предусмотреть возможность нанесения единого знака обращения продукции на рынке «ЕАС» на территориях государств-членов ЕАЭС на складе импортера до их конечной реализации потребителю.</p> <p>Предложение: Исключить этот пункт.</p>
37.	VI. Маркировка единым знаком обращения продукции на рынке	(Стр. 49) ... «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 техническую документацию. Если нанесение непосредственно	<p>Приведение к соответствию с Приложением 5 E/ECE/TRANS/505/Rev.3 (Женевское Соглашение 3 пересмотр).</p> <p>Предложение: В предлагаемом новом тексте пункта 102 «Е» заменить на «Е» и (), а также (перед рисунком 1) добавить текст следующего содержания: «Если официальные утверждения типа, относящиеся к колесным транспортным средствам, предметам оборудования или частям, хранятся в за-</p>

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
		<p>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 компонентах маркировки знаками официального утверждения «Е» маркировка таких компонентов (единицы продукции, упаковки, сопроводительной документации) единым знаком обращения на рынке государств-членов Евразийского экономического союза не требуется.</p> <p>...</p> <p>»</p> <p>...</p>	<p>щищенной базе данных в Интернете, то знаки официального утверждения, которые требуются Правилами ООН, могут заменяться единым идентификатором (ЕИ), которому предшествует символ (), если в Правилах ООН не указано иное. Такой единый идентификатор генерируется базой данных автоматически.»</p>
38.	V. Оценка соответствия Защитительная оговорка	<p>(Стр. 51) 83. Дополнить пунктом 1091 в следующей редакции: «109¹. 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. В подобном случае орган государственного контроля (надзора) государства – члена Евразийского экономического союза в возможно короткие сроки:</p> <p>...</p>	<p>Необходимо изначально уведомлять все стороны, и только потом, по согласованию, допустимо приостанавливать действие ОТТС, так как ТС могут быть в пути или на складах дилеров, и это создаст большие финансовые и временные проблемы у изготовителей и далее потребителей.</p> <p>Предложение: 83. Дополнить пунктом 109¹ в следующей редакции: «109¹. Если орган государственного контроля (надзора) государства – члена Евразийского экономического союза обнаружит, что выпускаемые в обращение транспортные средства (шасси) или их компоненты, несмотря на наличие документов о соответствии требованиям настоящего технического регламента, представляют серьезный риск для безопасности движения, здоровья людей или окружающей среды, то в подобном случае орган государственного контроля (надзора) государства</p>

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
			<p>- члена Евразийского экономического союза в возможно короткие:</p> <p>1) уведомляет Евразийскую экономическую комиссию, другие государства-члены Евразийского экономического союза, изготовителя транспортных средств (шасси) или их компонентов, аккредитованные органы по сертификации и испытательную лабораторию, проводившие оценку соответствия о причинах приостановки выпуска в обращение и (или) продажи транспортных средств (шасси) или их компонентов;</p> <p>2) по согласованию с изготовителем транспортных средств (шасси) или их компонентов, аккредитованных органов по сертификации и испытательной лабораторией, может приостановить на срок до шести месяцев выпуск в обращение и (или) продажу таких транспортных средств (шасси) или их компонентов.</p> <p>3) организует с участием изготовителя транспортных средств (шасси) или их компонентов, аккредитованных органов по сертификации и испытательной лаборатории, проводивших оценку соответствия, исследование, с целью выяснения причин несоответствия.</p> <p>Дальнейшие действия осуществляются в соответствии с пунктом 56 настоящего технического регламента.».</p>
39.	Приложение № 1	<p>отсутствует</p> <p>Формулировка в текущей версии ТР ТС 018:</p> <p>1.2</p> <p>1.2.1.3.</p> <p>Транспортные средства категории М3, технически допустимая максимальная масса которых свыше 12 т, и транспортные средства категории N3 (за исключением седельных тягачей) считают транспортными средствами повышенной проходимости, если они имеют одновременный привод всех колес, включая транспортные средства, в которых привод одной оси может отключаться, либо если соблюдаются следующие требования:</p>	<p>В соответствии с международными нормами и правилами ООН, седельные тягачи попадают под категорию G.</p> <p>Предложение:</p> <p>Исключить фразу - за исключением седельных тягачей:</p> <p>Транспортные средства категории М3, технически допустимая максимальная масса которых свыше 12 т, и транспортные средства категории N3 считаются транспортными средствами повышенной проходимости, если они имеют одновременный привод всех колес, включая транспортные средства, в которых привод одной оси может отключаться, либо если соблюдаются следующие требования</p>
40.	Приложение № 1 2. Компоненты транспортных средств (Таблица 4)	<p>(Стр. 59)</p> <hr/> <p>29. Бамперы, дуги защитные для мотоциклов</p> <hr/>	<p>Отсутствуют отдельные требования к данным компонентам мотоциклов.</p> <p>Предложение:</p> <p>Исключить требования из ТР ТС 018/2011.</p>

Приложение

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ										
41.	Приложение № 2 (Таблица, п.8)	<p>(Стр. 68)</p> <p>8. Устойчивость к воздействию внешних источников электромагнитного излучения и электромагнитная совместимость</p> <p>M, N, O, L</p> <p>Правила ООН № 10-03 (до 2022 г.)</p> <p>Правила ООН № 10-06 (с 2023 г.)</p>	<p>Гармонизация по Правилам ООН №144 и датам вступления Правил ООН 10-06</p> <p>1) В Правилах ООН 144, требование по Правилам ООН 10-04 и выше</p> <p>2) Правила ООН 10-06 для новых типов только (2))</p> <p>Предложение:</p> <p>1) Внести правила ООН 10-04 с 2023 года для всех типов</p> <p>2) Правила ООН 10-06 с 2024 года только для новых типов (примечание 2))</p>										
42.	Приложение № 2 (Таблица, п.11)	<p>(Стр. 69)</p> <table border="1" data-bbox="526 566 1205 670"> <tr> <td data-bbox="526 566 571 614">11.</td> <td data-bbox="571 566 795 614">Эффективность тормозных систем</td> <td data-bbox="795 566 929 614">M1, N1,</td> <td data-bbox="929 566 1108 614">Правила ООН № 13Н-00 (до 2021 г.)</td> <td data-bbox="1108 566 1205 614">16, 33), 37)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td data-bbox="929 614 1108 670">Правила ООН № 13Н-01 (с 2022 г.)</td> <td data-bbox="1108 614 1205 670">16)</td> </tr> </table>	11.	Эффективность тормозных систем	M1, N1,	Правила ООН № 13Н-00 (до 2021 г.)	16, 33), 37)				Правила ООН № 13Н-01 (с 2022 г.)	16)	<p>Необходимо сохранить текущий уровень требований в отношении оснащения транспортных средств электронными системами контроля устойчивости и помощи при экстренном торможении.</p> <p>Разработка и внедрение для всех типов ТС приведёт к необоснованному увеличению затрат по разработке, дополнительным тестам и подготовке документации, что противоречит цели изменений №3, описанных в пояснительной записке. Внедрение подобных систем для старых типов ТС может быть технически невыполнимо либо потребовать значительных финансовых затрат, что может привести к полному прекращению производства подобных ТС.</p> <p>Предложение:</p> <p>1) Убрать срок до 2021 для правил ООН 13Н-00, сохранить текст примечание 24 из текущего регламента в новом примечании XX):</p> <p>Для транспортных средств, относящихся к типу, не проходившему оценку соответствия требованиям настоящего технического регламента или законодательства государства - члена Евразийского экономического союза, оснащение электронными системами контроля устойчивости и помощи при экстренном торможении является обязательным. Допускается оценка соответствия транспортных средств категории N₁ по Правилам ООН N 13-11.</p> <p>С 1 января 2016 г. обязательно оснащение транспортных средств, не подпадающих под действие абзаца первого данного примечания, антиблокировочными тормозными системами, при этом оснащение таких транспортных средств электронными системами контроля устойчивости и помощи при экстренном торможении факультативное.</p>
11.	Эффективность тормозных систем	M1, N1,	Правила ООН № 13Н-00 (до 2021 г.)	16, 33), 37)									
			Правила ООН № 13Н-01 (с 2022 г.)	16)									

Приложение

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ								
			2) Правило ООН № 13Н-01 пометить примечанием 2) – для новых типов								
43.	Приложение № 2 (Таблица, п. 15)	<p>(Стр. 69)</p> <table border="0"> <tr> <td>15. Защита транспортного средства от несанкционированного использования</td> <td>M, N, L₆, L₇</td> <td>Правила ООН № 18-02</td> <td>4), 23)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>M₂, M₃, N₂, N₃, L₆, L₇</td> <td>Правила ООН № 18-03</td> <td>2), 4), 23), 50)</td> </tr> </table>	15. Защита транспортного средства от несанкционированного использования	M, N, L ₆ , L ₇	Правила ООН № 18-02	4), 23)		M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ , L ₆ , L ₇	Правила ООН № 18-03	2), 4), 23), 50)	<p>Примечание 13): При представлении сообщений об официальном утверждении типа транспортного средства, предусмотренных Правилами ООН N 116, сообщение об официальном утверждении типа транспортного средства, предусмотренное Правилами ООН N 18, представлять не требуется.)</p> <p>Предложение: Добавить примечание 13) к правилам ООН № 18-02, 18-03:</p>
15. Защита транспортного средства от несанкционированного использования	M, N, L ₆ , L ₇	Правила ООН № 18-02	4), 23)								
	M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ , L ₆ , L ₇	Правила ООН № 18-03	2), 4), 23), 50)								
44.	Приложение № 2 (Таблица, п.53)	<p>(Стр. 73)</p> <table border="1"> <tr> <td>Б3. Оснащение запасными колесами временного использования</td> <td>M₁, N₁</td> <td>Правила ООН № 64-02 (до 2021 г.)</td> <td>16), 20)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Правила ООН № 64-03 (с 2022 г.)</td> <td>16), 20)</td> </tr> </table>	Б3. Оснащение запасными колесами временного использования	M ₁ , N ₁	Правила ООН № 64-02 (до 2021 г.)	16), 20)			Правила ООН № 64-03 (с 2022 г.)	16), 20)	<p>Предложение: Правило ООН № 64-02 убрать срок до 2021 Правило ООН № 64-03 пометить примечанием 2) – для новых типов</p>
Б3. Оснащение запасными колесами временного использования	M ₁ , N ₁	Правила ООН № 64-02 (до 2021 г.)	16), 20)								
		Правила ООН № 64-03 (с 2022 г.)	16), 20)								
45.	Приложение № 2 (Таблица)	<p>(Стр. 73)</p> <p>Добавить позицию 31а – Правила ООН № 68-00, изменение максимальной скорости</p>	<p>1) Правила № 68 не применяются в качестве обязательных ни в одной стране, даже из числа тех стран-участниц Соглашения 1958 года, которые к ним «присоединились».</p> <p>2) Максимальная скорость декларируется при оценке соответствия требованиям по другим Правилам ООН, считаем это достаточным.</p> <p>3) Считаем требование излишним и ввиду того, что по ПДД стран ЕАЭС на дорогах общего пользования ограничение по максимальной скорости - 130 км/ч</p> <p>4) Согласно пояснительной записке к проекту Изменений [№ 3], которые вносятся в ТР ТС 018/2011.</p> <p>5) Связь между введением данного требования и улучшением безопасности транспортных средств не очевидна.</p> <p>п 9. Описание проблем, на решение которых направлена разработка проекта изменений в технический регламент:</p> <p>...</p> <p>- Сокращение затрат автопроизводителей и импортеров на проведение оценки соответствия транспортных средств и их компонентов;</p> <p>...</p> <p>Противоречие положениям, представленным в пояснительной записке к проекту изменений в регламент и тексту изменений, что приведёт к существенному увеличению затрат изготовителей.</p>								

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
			<p>Предложение: Исключить из проекта изменений.</p>
46.	Приложение № 2 (Таблица)	(Стр. 75) Измерение полезной мощности двигателей внутреннего сгорания и максимальной 30-минутной мощности систем электротяги. Правила ООН № 85-00	<p>1) Наличие сообщения по правилам ООН №51 уже подтверждает тот факт, что максимальная мощность была измерена в соответствии с методикой правил ООН №85. В правилах ООН №51 указана также и мощность. Считаю требование предоставлять отдельно документы, подтверждающие соответствие требованиям Правил ООН №85, излишним и дублирующим.</p> <p>2) Согласно пояснительной записке к проекту Изменений [№ 3], которые вносятся в ТР ТС 018/2011.</p> <p>п 9. Описание проблем, на решение которых направлена разработка проекта изменений в технический регламент:</p> <p>...</p> <p>- Сокращение затрат автопроизводителей и импортеров на проведение оценки соответствия транспортных средств и их компонентов;</p> <p>...</p> <p>Противоречие положениям, представленным в пояснительной записке к проекту изменений в регламент и тексту изменений, что приведёт к существенному увеличению затрат изготовителей.</p> <p>Предложение: Исключить п.69а Приложения №2 проекта изменений, Исключить примечание 34) после таблицы приложения 2 соответственно. или Добавить новое примечание XX) следующего содержания: В случае предоставления сообщения по Правилам ООН №51 подтверждение соответствия Правилам ООН № 85 не требуется</p>
47.	Приложение № 2 Таблица	(Стр. 76) Правила ООН № 100-01 (до 2021 г.) примечание 20)	<p>С какой целью введено примечание 20? Ранее без этого примечания не возникало проблем.</p> <p>Предложение: Исключить примечание 20.</p>
48.	Приложение № 2 П. 80	(Стр. 76) 80. Расход топлива и выбросы углекислого газа. Расход электроэнергии и запас хода транспортных средств с электроприводом M_1, N_1 Правила ООН № 101-01 16), 22)	<p>Сохранить применение данных требований только для новых типов, внедрение для всех типов приведёт к необоснованному увеличению затрат по дополнительным тестам и подготовке документации, что противоречит цели изменений №3, описанных в пояснительной записке.</p> <p>Предложение:</p>

Приложение

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
49.	Приложение № 2 Таблица	<p>(Стр. 77) в проекте изменений Сопротивление качению шин 117-02 (шины классов C1 и C2) (с 2023 г.) (шины класса C3) (с 2024 г.)</p> <p>(Стр. 33) в таблице изменений правил ООН</p> <p>Шины классов C1 и C2 С 01.01.2022 шины класса C3 с 01.01.2023</p>	<p>Сохранить 2) примечание в столбце примечаний, как в действующей редакции ТР ТС.</p> <p>Разночтение в датах</p> <p>Предложение: Принимать во внимание проект изменений, а не документ с таблицей изменений правил ООН.</p>
50.	Приложения № 2 Таблица П. 113, П. 114	<p>(Стр. 80-81)</p> <p>113. Системы вызова экстренных оперативных служб</p> <p>M₁ и N₁, относящиеся к области применения Правил ООН № 144</p> <p>M₁ и N₁, не относящиеся к области применения Правил ООН № 144; M₂; M₃; N₂; N₃.</p> <p>Правила ООН № 144-00 (часть II или III), раздел 16.1 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту</p> <p>51)</p> <p>Раздел 16.2 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту</p> <p>51)</p>	<p>1) ГОСТы по новым требованиям разделов 16.1 и 16.2 не утверждены.</p> <p>2) Техническая служба не назначена в РФ по правилам ООН №144.</p> <p>3) На данный момент уже в процессе разработка продукции без учёта новых требований разделов 16.1 и 16.2.</p> <p>4) Необходима также гармонизация с поправкой 01 Правил ООН №144.</p> <p>5) Введение данных изменений в таком формате приведёт так к невозможности распространения ОТТС по текущим моделям, так и к дополнительным значительным финансовым и временным затратам на сертификацию и к задержке вывода продукции на рынок.</p> <p>Предложение: Сохранить текущие требования до конца 2024 года и установить поэтапное введение Правил ООН 144, новые требования после детальной проработки соответственно привести, например, в новых пунктах по порядку 18.1 и 18.2.</p> <p>Добавить новые примечания для обеспечения переходного периода:</p> <p>52) Допускается альтернативное применение при оценке соответствия по требованиям п.17 с момента утверждения настоящего регламента.</p> <p>53) Допускается альтернативное применение при оценке соответствия по требованиям п. 16 с момента утверждения настоящего регламента.</p>

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ				
			113.	Оснащение устройством вызова экстренных оперативных служб	М1, не входящие в область применения Правил ООН N 94 и 95; N1, не входящие в область применения Правил ООН N 95, M2, M3, N2, N3	Пункт 16 приложения №3 (до 2024 г.)	
			114.	Оснащение системой вызова экстренных оперативных служб	М1, входящие в область применения Правил ООН N 94 и 95; N1, входящие в область применения Правил ООН N 95	Пункт 17 приложения №3 (до 2024 г.)	
				М1 и N1, относящиеся к области применения Правил ООН № 144; M2; M3; N2; N3.		Правила ООН № 144-00 (часть II или III), раздел 18.1 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту (с 2025 г.)	51) 52)
				М1 и N1, не относящиеся к области применения Правил ООН № 144; M2; M3; N2; N3.		Раздел 18.2 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту (с 2025 г.)	51) 53)
51.	Приложение № 2 Таблица	(Стр. 81) в проекте изменений Системы предупреждения о выходе из полосы движения Правила ООН № 130-00 (с 2024 г.) – примечания 41), 47) (Стр. 37) в таблице изменений правил ООН С 01.01.2024 Только на новые типы транспортных средств	Разночтение в примечаниях Предложение: Принимать во внимание проект изменений, а не документ с таблицей изменений правил ООН.				
52.	Приложение № 2 Таблица	(Стр. 81) в проекте изменений Системы автоматического экстренного торможения Правила ООН № 131-01 (с 2024 г.) - примечания 41), 47) (Стр. 38) в таблице изменений правил ООН	Разночтение в примечаниях Предложение: Принимать во внимание проект изменений, а не документ с таблицей изменений правил ООН.				

Приложение

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
		С 01.01.2024 Только на новые типы транспортных средств	
53.	Приложение № 2 Таблица	(Стр. 81) в проекте изменений Возможность повторного использования, утилизации и восстановления транспортных средств М1, N1 Правила ООН № 133-00 (с 2024 г.) - примечание 2) (Стр. 38) в таблице изменений правил ООН Требование также может быть введено в технический Регламент Таможенного союза «О требованиях к колесным транспортным средствам по обеспечению их безопасной утилизации» - для всех типов	Разночтение в примечаниях Предложение: Принимать во внимание проект изменений, а не документ с таблицей изменений правил ООН.
54.	Приложение № 2 Таблица	(Стр. 81) в проекте изменений Требования в отношении бокового удара о столб Правила ООН № 135-01 (с 2024 г.) примечание - 2) (Стр. 38) в таблице изменений правил ООН с 01.01.2022	Разночтение в датах Предложение: Принимать во внимание проект изменений, а не документ с таблицей изменений правил ООН.
55.	Приложение № 2 П. 125, п .126	(Стр. 82) 125. Системы помощи при экстренном торможении М1, N1 Правила ООН № 139-00 (с 2022 г.) 16), 33) 126. Электронные системы контроля устойчивости М1, N1 Правила ООН № 140-00 (с 2022 г.) 16), 37)	Согласно пояснительной записке к проекту Изменений [№ 3], которые вносятся в ТР ТС 018/2011. п 9. Описание проблем, на решение которых направлена разработка проекта изменений в технический регламент: ... - Сокращение затрат автопроизводителей и импортеров на проведение оценки соответствия транспортных средств и их компонентов; ... Противоречие положениям, представленным в пояснительной записке к проекту изменений в регламент и тексту изменений, что приведёт к существенному увеличению затрат изготовителей, при внедрении требований по данным пунктам для всех типов ТС. Предложение: Установить примечание 2) в столбце примечаний (применять только для новых типов ТС)
56.	Приложения № 2	(Стр. 82)	Разрешить подтверждение соответствия Правилам №142 (установка шин) как альтернативу соответствия Правилам №30, №54, №117 и дополнить таблицу приложения №2 следующим примечанием:

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ									
		<table border="1"> <tr> <td data-bbox="521 228 607 316">127.</td> <td data-bbox="607 228 768 316">Установка шин</td> <td data-bbox="768 228 831 316">M1</td> <td data-bbox="831 228 1086 316">Правила ООН № 142-00 (с 2022 г.)</td> </tr> </table>	127.	Установка шин	M1	Правила ООН № 142-00 (с 2022 г.)	<p>Предложение:</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="1238 252 1323 347">127.</td> <td data-bbox="1323 252 1507 347">Установка шин</td> <td data-bbox="1507 252 1570 347">M1</td> <td data-bbox="1570 252 1821 347">Правила ООН № 142-00 (с 2022 г.)</td> <td data-bbox="1821 252 1877 347">54</td> </tr> </table> <p>54) При наличии сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства по Правилам ООН N 142-00 предоставление копий "сообщений" по Правилам N 30, N 54 и N 117 не обязательно.</p>	127.	Установка шин	M1	Правила ООН № 142-00 (с 2022 г.)	54
127.	Установка шин	M1	Правила ООН № 142-00 (с 2022 г.)									
127.	Установка шин	M1	Правила ООН № 142-00 (с 2022 г.)	54								
57.	<p>Приложения № 2 Таблица 111. Весовые ограничения, действующие в отношении транспортных средств</p>	отсутствует	<p>Требование избыточно для автомобилей категории M1 при наличии официального утверждения по правилу ООН №55 (установка тягово-сцепных устройств). Требования п.111 Таблицы дублируются в Правиле ООН №55.</p> <p>Ограничение максимальных габаритов и максимальной массы более не рассматривается ТР ТС 018, как область регулирования, Приложение 5 исключается полностью.</p> <p>Текст пунктов 14.1 – 14.5 (в действующей редакции), а также пункта 14.6 (в предложенной редакции) не имеет смысловой нагрузки. По результатам требований пункта 14 для ТС категории M1, N1 не делается вывода ни по ограничению максимальных значений массы (из ограничений допустимых регламентационных значений), ни по свойствам движения / управления (устойчивости, управляемости, торможения, ...).</p> <p>В рамках оценки свойств системы торможения проводятся испытания при загрузке транспортного средства до полной массы, с весовым контролем, в том числе распределения по осям. В результате оценивается способность тормозить, а также сохранять траекторную устойчивость при торможении, при заявленных значениях массы и ее распределении.</p> <p>Способность управляться проверяется по Правилам ООН 79, 13 и 13Н (тест системы курсовой устойчивости), а также по требованиям пункта 4 прил. 3 ТР ТС 018. В упомянутых документах измеренное в пункте 14 или дублировано или не используется. На этом основании считаем содержание требований пункта 14 избыточным дублированием. Предлагаем исключить из данного пункта категорию M1, N1, так как оценка реального влияния на безопасность человека, окружающей среды и т.п. по упомянутому пункту не проводится. Испытания по данному пункту однозначно влияют лишь на стоимость и сроки оценки соответствия ТС.</p> <p>Предложение:</p>									

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
			Исключить категории М1 и N1 из пункта 14 из текста Пункта 14 Прил. 3 ТР ТС 018 (как из действующей, так и из редакции проекта изменений). п. 14.6 исключить из проекта изменений.
58.	Приложение № 2 Примечания к Таблице	(Стр. 82, 86) 2) Требования применяются в отношении типов транспортнх средств (шасси), не проходивших оценку соответствия настоящему техническому регламенту или на национальном уровне в государствах-членах Евразийского экономического союза до введения требований. Если требования были применены на основании настоящего примечания, то в дальнейшем они применяются к данному типу транспортного средства (шасси). 36) Требования не применяются в отношении типов транспортных средств (шасси), которые до этого не проходили оценку соответствия настоящему техническому регламенту.	Изменено Примечание 2), введено новое примечание 36) Примечание 36) стоит напротив фар ближнего и дальнего света. Требуется объяснение данного изменения примечаний 2) и 36) почему оно относится только к фарам ближнего и дальнего света
59.	Приложение № 2 Примечания к Таблице	(Стр. 88) 51) Оценка соответствия транспортных средств, оснащенных броневой защитой, бронестойкость которой подтверждена в установленном порядке, не проводится, если была проведена оценка соответствия базового транспортного средства.	Требуется убрать формулировку «бронестойкость которой подтверждена в установленном порядке», поскольку это повлечет за собой необходимость испытания гражданских автомобилей по ГОСТ на пулестойкость для инкассаторских автомобилей. Требуемая формулировка: Предложение: «51) Оценка соответствия транспортных средств, оснащенных броневой защитой, не проводится, если была проведена оценка соответствия базового транспортного средства.»
60.	Приложение № 3 Раздел 4	(Стр. 91-93) 3) раздел 4 дополнить пунктом 4.3 в следующей редакции: «4.3. Требования к устойчивости при испытаниях "рынок руля" для транспортных средств категорий М и N (кроме категории М3 класса I) Примечание: Требования пункта 4.3 настоящего приложения применяются в отношении типов транспортных средств (шасси), не проходивших оценку соответствия настоящему техническому регламенту, а с 1 января	Требования раздела 4 не распространяются на транспортные средства, оборудованные электронной системой контроля устойчивости и имеющие официальное утверждение типа по Правилам ООН N 13 (включая приложение 21) или N 13Н (включая приложение 9). (в ред. решения Совета Евразийской экономической комиссии от 16.02.2018 N 29) Не целесообразно вводить новые требования, которые не будут востребованы. В проекте изменений с 2022 года обязательно наличие электронной системы контроля устойчивости с предоставлением сообщений по правилам ООН №140.

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
		2023 г. применяются для всех типов транспортных средств (шасси).	Предложение: Исключить из проекта изменений.
61.	Приложение № 3 (новый п.6)	(Стр. 94) 5) в разделе 6: а) ввести новый пункт 6.1 в следующей редакции: «6.1. Общие положения»; б) пункт 6.1 (в прежней нумерации) считать пунктом 6.1.1. в) в абзаце третьем пункта 6.1.1 (в новой нумерации) слова «системой управления климатом» заменить словами «климатической установкой»; г) ввести новый пункт 6.1.2 в следующей редакции: «6.1.2. Считается, что транспортные средства категорий М1 и N1, оборудованы автоматической системой управления климатом (системой климат-контроля), если она удовлетворяет следующим условиям: ...	Требования п.6 прил.3 избыточны для ТС, оснащенных системой кондиционирования или климат-контролем. Не ясно чем вызваны изменения данного пункта. Изменения в таком формате приведут к необоснованному увеличению финансовых и временных расходов изготовителей, что противоречит цели изменений №3, описанных в пояснительной записке. Предложение: Исключить из проекта изменений, сохранить действующую редакцию ТР ТС.
62.	Приложение № 3 п.10	(Текущий текст ТР ТС 018/2011) 10.2.1.1. В зоне, образованной радиальными плоскостями, расположенными под углом 30 градусов в направлении движения передним ходом и 50 градусов - в направлении движения задним ходом относительно центра вращения колес, габаритная ширина устройств защиты должна быть, по крайней мере, достаточной, чтобы закрыть габаритную ширину колеса с шиной с учетом пределов комбинации шина/колесо, установленной изготовителем. В случае сдвоенных колес должна быть учтена общая ширина обоих колес с шинами.	Необходимо добавить формулировки, допускающие элементарные арифметические расчеты при интерпретации результатов испытаний: Предложение: «10.2.1.1. В зоне, образованной радиальными плоскостями, расположенными под углом 30 градусов в направлении движения передним ходом и 50 градусов - в направлении движения задним ходом относительно центра вращения колес, габаритная ширина устройств защиты должна быть, по крайней мере, достаточной, чтобы закрыть габаритную ширину колеса с шиной с учетом пределов комбинации шина/колесо, влияющей на такую ширину (вылет колеса, ширина профиля шины) , установленной изготовителем. В случае сдвоенных колес должна быть учтена общая ширина обоих колес с шинами. Допускается распространение результатов испытания, с учетом полученных при измерении запасов, на иные установленные изготовителем возможные вылеты колес и ширины профилей шин. Допускается распространение результатов испытания на иные системы защиты, отличающиеся компонентами другой формы и/или размеров, но имеющие идентичные места крепления к неизменному основному компоненту устройства защиты.

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
			Сравнение геометрических характеристик таких компонентов производится на основании чертежей или схем, предоставленных изготовителем.»
63.	Приложение № 3 (п.16)	(Стр. 98) 16.1.4.6. Обеспечение возможности обновления установленного программного обеспечения и информации, хранящейся на неснимаемой персональной универсальной многопрофильной идентификационной карте абонента, по сетям подвижной радиотелефонной связи;	Предустановленное программное обеспечение соответствует требованиям безопасности, оно сертифицируется. В случае обнаружения несоответствия, обновление программного оборудования возможно у дилеров в процессе отзывной компании. Предложение: исключить данное положение из текста изменений
64.	Приложение № 3 (п.16)	(Стр. 98) 16.1.4.10. Обеспечение возможности приема и обработки сигналов не менее трех действующих глобальных навигационных спутниковых систем, а также спутниковых систем дифференциальной коррекции.	16.1.4.10. Обеспечение возможности приема и обработки сигналов не менее двух действующих глобальных навигационных спутниковых систем (ГНСС), а также спутниковых систем дифференциальной коррекции. Предложение: Сохранить требование по двум ГНСС.
65.	Приложение № 3 (п.16)	(Стр. 98) 16.1.4.7. Обеспечение возможности работы с внешними дополнительными устройствами (включая устройства, предназначенные для определения события ДТП), подключаемыми посредством стандартизованного разъема и стандартизованного протокола передачи данных.	1. О каких устройствах идёт речь? 2. Какие разъёмы? 3. Какие протоколы? Производителям устройств нужно каким-то образом адаптировать и сертифицировать устройства ТР ТС 018/2011 Предложение: Исключить данное положение, поскольку оно не влияет на безопасность ТС.
66.	Приложение № 3 (п.16)	(Стр. 99) 16.1.4.13. Обеспечение возможности применения режима информационной поддержки пользователей через сеть связи национального оператора системы экстренного реагирования для определения координат местоположения транспортного средства. 16.1.4.16. Обеспечение возможности приема информации от национальных систем экстренного реагирования при включенном зажигании транспортного сред-	«Техническое регулирование в отношении колесных транспортных средств осуществляется в целях обеспечения социально приемлемого уровня их безопасности», а не в целях информационной поддержки. Предложение: исключить данное положение из текста изменений.

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
		ства и оповещения о поступившей информации (визуально или акустически) водителя и пассажиров транспортного средства.	
67.	Приложение № 3 (п.16)	(Стр. 99) 16.1.4.17. Обеспечение возможности определения, регистрации и передачи информации об обстоятельствах в результате дорожно-транспортного происшествия. Требование применяется с 1 января 2022 г.	-«Техническое регулирование в отношении колесных транспортных средств осуществляется в целях обеспечения социально приемлемого уровня их безопасности», а не в целях информационной поддержки. -Необходимо указать полный список информации об обстоятельствах ДТП, которую необходимо обрабатывать. -Не считаем необходимыми введение подобных новых требований в ТР ТС, так как они не относятся напрямую к безопасности ТС, и должны регламентироваться другими НПА. Предложение: исключить данное положение из текста изменений.
68.	Приложение № 3 (п.16)	(Стр. 100) 16.2.2.4. Должна исключаться возможность деактивации системы вызова экстренных оперативных служб через человеко-машинный интерфейс, который должен соответствовать требованиям пункта 15 настоящего технического регламента. Примечание: допускается функция временного отключения системы вызова экстренных оперативных служб для целей технического обслуживания или ремонта. 16.2.3. Требования к устройству формирования информационных и (или) предупреждающих сигналов системы вызова экстренных оперативных служб:	Понятия не определены, в чём необходимость? - человеко-машинный интерфейс. - устройству формирования информационных и (или) предупреждающих сигналов системы вызова экстренных оперативных служб: Предложение: дать определение или исключить понятия.
69.	Приложение № 3 (п.16)	(Стр. 101) 16.2.3.3. Диагностический визуальный предупреждающий сигнал подается в случае внутреннего отказа системы вызова экстренных оперативных служб. ... (Стр. 101) 16.2.4. Обеспечение качественной двусторонней громкой голосовой связи с экстренными оперативными	1) Возможно неоднозначное толкование определения. Неясно, о каком сигнале идёт речь - звуковом или оптическом. 2) уточнение требований. Предложение: 1) Привести в соответствие с ГОСТ 33464-2015 и дать определение: Оптический индикатор состояния УСВ. 2) 16.2.6. Обеспечение при осуществлении экстренного вызова отключения иных мультимедийных средств воспроизведения звука на транспортном средстве при первичной инициализации УВЭОС экстренного вызова,

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
		<p>службами через сети подвижной радиотелефонной связи после нажатия кнопки экстренного вызова.</p> <p>16.2.5. Обеспечение двухсторонней громкой голосовой связи и передачи сообщения о транспортном средстве, его текущем местоположении и направлении движения в автоматическом режиме при опрокидывании транспортного средства.</p> <p>16.2.6. Обеспечение при осуществлении экстренного вызова отключения иных мультимедийных средств воспроизведения звука на транспортном средстве на период голосового соединения (за исключением средств специальной связи).».</p>	<p>на период голосового соединения (при этом манипуляции водителя и пассажиров с органами управления могут привести к повторному появлению звука от мультимедийных устройств).». Данный пункт не распространяется на средства специальной связи.</p>
70.	Приложение № 3 (новый п.18)	<p>(Стр. 102) «18. Дополнительные требования к транспортным средствам, предназначенным для эксплуатации в условиях холодного климата</p>	<p>1) ГОСТ Р 50992-2019 - Автомобильные транспортные средства. КЛИМАТИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ. Технические требования и методы испытаний не гармонизирован с ГОСТ 15150-69 КЛИМАТИЧЕСКИЕ ИСПОЛНЕНИЯ. Например: - в стандарте под ХЛ попадает ещё и УХЛ, на лицо разночтение. - По температурам несовпадение, другой подход в ГОСТ Р 50992-2019.</p> <p>2) ГОСТ Р 50992-2019 отсутствует в перечне стандартов к ТР ТС 018/2011.</p> <p>3) ГОСТ 33464 -2015 (по Эре) ссылается на ГОСТ 15150-69 КЛИМАТИЧЕСКИЕ ИСПОЛНЕНИЯ.</p> <p>4) В соответствии с ФЗ РФ 187: «технический регламент - документ, который ... устанавливает обязательные для применения и исполнения требования к объектам технического регулирования...»</p> <p>5) Статья 51 Договора о Евразийском экономическом союзе "Общие принципы технического регулирования": ...- 2) установление единых обязательных требований в технических регламентах Союза или национальных обязательных требований в законодательстве государств-членов к продукции, включенной в единый перечень продукции, в отношении которой устанавливаются обязательные требования в рамках Союза (далее - единый перечень);</p> <p>6) Нельзя вводить в технический регламент «факультативные» требования.</p> <p>7) Государство-член Евразийского экономического союза в порядке, установленном нормативными правовыми актами</p>

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
			<p>этого государства, вправе на национальном уровне устанавливать дополнительные локальные факультативные требования.</p> <p>Предложение: Исключить п.18 из проекта изменений.</p>
71.	Приложение № 6	(Стр. 111) 1.6.2. Требования Правил ООН № 107 к автомобилям скорой медицинской помощи не применяются, за исключением требований, ...	<p>Добавить Правил ООН № 52. Присутствует в действующей редакции.</p> <p>Предложение: 1.6.2. Требования Правил ООН № 52, 107 к автомобилям скорой медицинской помощи не применяются, за исключением требований, ...</p>
72.	Приложение № 6	(Стр. 136) В приложении № 6 6) Дополнить пунктом 1.7.2 в следующей редакции: «1.7.2. Должны быть обеспечены наличие и возможность подключения к аппаратуре спутниковой навигации датчиков включения/выключения исполнительных механизмов (опрокидывания/опускания кузова).»; 7) Дополнить пунктом 1.9.3 в следующей редакции: «1.9.3. Должны быть обеспечены наличие и возможность подключения к аппаратуре спутниковой навигации датчиков включения/выключения исполнительных механизмов.»; Для транспортных средств для коммунальных служб и дорожного хозяйства: 1.13.22. Должны быть обеспечены наличие и возможность подключения к аппаратуре спутниковой навигации датчиков включения/выключения коробки отбора мощности и/или исполнительных механизмов.»; 16) пункт 1.23.7 изложить в следующей редакции: «1.23.7. Должны быть обеспечены наличие и возможность подключения к аппаратуре спутниковой навигации датчиков контроля условий среды внутри фургона (температуры, влажности и других).»;	<p>Аппаратура спутниковой навигации предназначена для приема сигналов от спутников и определения местонахождения транспортного средства. Нет оснований полагать, что какая-либо аппаратура спутниковой навигации на данный момент поддерживает прием сигналов от исполнительных механизмов опрокидывания/опускания кузова и способна фиксировать эти моменты.</p> <p>В чем причина введения данных требований? Возможно, определенные организации заинтересованы в установлении полного контроля за деятельностью водителей самосвалов с тем, чтобы они довозили груз до места назначения, а не сваливали его там, где это запрещено, но зачем вводить это в ТР ТС 018/2011?</p> <p>Не связано с безопасностью ТС.</p> <p>Отсутствуют требования, как это обеспечить.</p> <p>Предложение: Исключить пункты из проекта изменений.</p>

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
		18) дополнить подпунктом 2.1.8 в следующей редакции: «2.1.8. Должны быть обеспечены наличие и возможность подключения к аппаратуре спутниковой навигации датчиков включения/выключения коробки отбора мощности и/или исполнительных механизмов.»;	
73.	Приложение № 6	(Стр. 148) 1.21.5. Требования Правил ООН №№ 14, 16 к отсеку для задержанных не применяются. Требования Правил ООН №№ 36, 52 и 107 к транспортным средствам органов охраны правопорядка и исполнения наказаний...	Установленные сиденья в отсеках для задержанных таковыми не являются, так как имеют антивандальное исполнение. Добавить в исключения Правила ООН №17. Предложение: 1.21.5. Требования Правил ООН №№ 14, 16, 17 к отсеку для задержанных не применяются. Требования Правил ООН №№ 36, 52 и 107 к транспортным средствам органов охраны правопорядка и исполнения наказаний...
74.	Приложение № 6, пункт 1.23. Требования к транспортным средствам – фургонам для перевозки пищевых продуктов	(стр.151) 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)»;	На момент проектирования и изготовления ТС при отсутствии серийного поставщика данного оборудования невозможно выполнить данные условия. В отсутствие определения конструкции и параметров подключения датчиков (требования к условиям установки, крепежные размеры, требования к параметрам энергопитания) выполнение требования невозможно, либо будет сведено к формальному выполнению. Предложение: Исключить.
75.	Приложение № 6, пункт 1.23. Требования к транспортным средствам – фургонам для перевозки пищевых продуктов	Отсутствует Формулировка в текущей версии ТР ТС 018: 1.23.7. В подтверждение изотермических свойств проводятся испытания типового образца в аккредитованной испытательной лаборатории; изготовитель транспортного средства на основании вышеуказанных испытаний принимает декларацию о соответствии, удостоверяющую, что выпускаемые изотермические транспортные средства соответствуют испытанному образцу, и регистрирует ее в аккредитованном органе по сертификации.	1) В сложившейся ситуации практически отсутствует возможность выполнения испытаний в отношении требований пункта 1.23 приложения 6 в аккредитованной испытательной лаборатории ввиду отсутствия в достаточном количестве в разумной доступности таковых лабораторий. Отсутствует утвержденная методика испытаний в отношении отдельных пунктов требований. 2) Аналогичные требования периодически подтверждаются в отношении каждого транспортного средства в рамках требований СПС. 3) В текущей редакции пункта отсутствует четкое описание схемы декларирования и последующее применение зарегистрированной декларации о соответствии.

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
			<p>4) Орган по сертификации при проведении экспертизы поданных документов осуществляет контроль за полнотой и достаточностью доказательственных материалов, в том числе за полнотой и правильностью оформления указанной декларации.</p> <p>Предложение: 1.23.7. В подтверждение изотермических свойств, указанных в пунктах 1.23.5., 1.23.6. изготовитель транспортного средства или его уполномоченный представитель принимает декларацию о соответствии по схеме 1д или 7д, удостоверяющую, что выпускаемые изотермические транспортные средства соответствуют испытанному образцу, и регистрирует ее в аккредитованном органе по сертификации. Зарегистрированную декларацию заявитель предоставляет в орган по сертификации для оформления сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) требованиям пункта 1.23 приложения 6. Сведения о декларации указывают в графе «ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ» сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси).</p>
76.	Приложение № 6, Раздел 2, П. 2.5. Требования к транспортным средствам для перевозки опасных грузов	<p>Отсутствует</p> <p>Формулировка в текущей версии ТР ТС 018: 2.5.2. В подтверждение требований к конструкции и оборудованию транспортного средства, предусмотренных Главой 9.3 - 9.8 Части 9 Приложения В к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), совершенному в Женеве 30 сентября 1957 г., проводятся испытания типового образца в аккредитованной испытательной лаборатории; изготовитель транспортного средства на основании вышеуказанных испытаний принимает декларацию о соответствии, удостоверяющую, что выпускаемые транспортные средства соответствуют испытанному образцу, и регистрирует ее в аккредитованном органе по сертификации.</p>	<p>П.1.18.19 приложения №6 содержит ссылку на п.2.5 приложения №6. П. 2.5. Содержит не только требования, но и описание процедуры подтверждения соответствия. В п. 2.5 приложения №6 даны ссылки на главы 9.3 – 9.8 ДОПОГ. ДОПОГ – сложный и многоуровневый документ, содержащий перекрестные ссылки внутри документа (требования в одной главе отсылают к требованиям, приведенным в другой главе), а также содержащий не только прямые требования, но и ссылки на стандарты EN (в которых тоже есть ссылки на другие стандарты EN...) и требований ДОПОГ без применения стандартов EN, на которые ссылается ДОПОГ. Так, в текстах глав 9.3 – 9.8 ДОПОГ есть ссылки на другие главы ДОПОГ, Например, глава 9.7 «П.9.7.2.1 Встроенные или съемные металлические цистерны должны удовлетворять соответствующим требованиям главы 6.8» ... «п. 9.7.2.4 Цистерны из армированных волокном пластмасс должны удовлетворять требованиям главы 6.9» «п. 9.7.2.5 Вакуумные цистерны для отходов должны удовлетворять требованиям главы 6.10»</p>

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
			<p>Главы 6.8, 6.9., 6.10 содержат как прямые требования, так и ссылки на стандарты EN.</p> <p>В текстах стандартов EN ссылаются на другие стандарты EN...</p> <p>Схемы декларирования приведенные в тексте ТР ТС содержат требования проведения испытаний в аккредитованных лабораториях.</p> <p>Сложившийся опыт трактовки требований ТР ТС говорит о том, что «аккредитованная» — значит аккредитованная в рамках ТР ТС.</p> <p>Поскольку ТР ТС содержит прямые ссылки на ДОПОГ, а в соответствии с ДОПОГ оценка соответствия (именно оценка соответствия, т.к. стандарты EN предусматривают возможность не только испытаний, но и экспертизы расчетов, сделанных производителем) проводится по требованиям ДОПОГ и стандартов EN, а ДОПОГ и стандарты EN не включены в область аккредитации ОС и ИЛ, сегодня, формально, транспортные средства с надстройками (именно с надстройками, например цистернами) сертифицировать невозможно.</p> <p>В соответствии с ДОПОГ, некоторые типы надстроек (в т.ч. цистерны для перевозки опасных грузов) должны быть утверждены компетентным органом страны-участницы ДОПОГ в установленном порядке.</p> <p>В России, по состоянию «на сегодня», не создан Компетентный орган в рамках ДОПОГ, занимающийся утверждением типов. В странах ЕС, и в Беларуси такие органы есть.</p> <p>Поскольку ТР ТС в текущей редакции устанавливает необходимость «повторных испытаний» типовых образцов (например, цистерн) на основе одних и тех же требований:</p> <ul style="list-style-type: none"> - первый раз – в уполномоченных в рамках ДОПОГ компетентных органах с целью утверждения типа по ДОПОГ; - второй раз – в рамках подтверждения соответствия по п.2.5.2. ТР ТС. <p>Учитывая то, что ТР ТС в текущей редакции,</p> <ul style="list-style-type: none"> - не предусматривает возможности признания результатов испытаний/экспертиз, проведенных Компетентными органами в рамках ДОПОГ; - предусматривает возможность только испытаний (в т.ч. разрушающих); - не учитывая, что у производителя может быть заказ на одно изделие данного типа за пять лет, предлагаемая текущей версией ТР ТС процедура оценки соответствия цистерн сделает эту оценку соответствия необоснованно дорогой и снизит номенклатуру выпускаемой продукции;

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
			<p>считаем целесообразным применения схемы 7д с исключениями, т.е. возможности использования для декларирования пакета документов, выданных компетентным органом в рамках ДОПОГ, подтверждающего утверждение типа в рамках ДОПОГ.</p> <p>Предложение:</p> <p>1) наименование п.2.5. изложить в следующей редакции «2.5. Требования к транспортным средствам для перевозки опасных грузов. Процедура подтверждения соответствия требований к транспортным средствам для перевозки опасных грузов, включая, но не ограничиваясь их конструкцией и оборудованием».</p> <p>2) Текст п.2.5.1 изложить в следующей редакции: «2.5.1. Конструкция транспортных средств для перевозки опасных грузов должна соответствовать Правилам ООН N 105-04. Разрешается альтернативное применение требований Правил ООН N 105 более высокого уровня поправок.»</p> <p>3) Текст п.2.5.2 изложить в редакции, предложенной в переписке ниже с дополнением. «2.5.2. В подтверждение требований к конструкции и оборудованию транспортного средства, предусмотренных Главой 9.3 - 9.8 Части 9 Приложения В к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), совершенному в Женеве 30 сентября 1957 г., изготовитель транспортного средства или его уполномоченный представитель принимает декларацию о соответствии по схеме 3д или бд, удостоверяющую, что выпускаемые транспортные средства соответствуют испытанному образцу. Допускается принимать декларацию о соответствии по схеме 7д, удостоверяющую, что выпускаемые транспортные средства соответствуют испытанному образцу, в случае если типовый образец имеет подтверждение соответствия требованиям ДОПОГ, оформленное по процедуре и в порядке, предусмотренном ДОПОГ. Сведения о декларации указывают в графе «ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ» сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси).»</p> <p>4) Легализовать в установленном порядке и включить в «ПЕРЕЧЕНЬ СТАНДАРТОВ, В РЕЗУЛЬТАТЕ ПРИМЕНЕНИЯ КОТОРЫХ НА ДОБРОВОЛЬ-</p>

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
			<p>НОЙ ОСНОВЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ СОБЛЮДЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГЛАМЕНТА ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА "О БЕЗОПАСНОСТИ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ" стандарты EN, ссылки на которые содержатся в главе 6.8 ДОПОГ.</p> <p>5) Легализовать в установленном порядке и включить в «ПЕРЕЧЕНЬ СТАНДАРТОВ, СОДЕРЖАЩИХ ПРАВИЛА И МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЙ (ИСПЫТАНИЙ) И ИЗМЕРЕНИЙ, В ТОМ ЧИСЛЕ ПРАВИЛА ОТБОРА ОБРАЗЦОВ, НЕОБХОДИМЫЕ ДЛЯ ПРИМЕНЕНИЯ И ИСПОЛНЕНИЯ ТРЕБОВАНИЙ ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГЛАМЕНТА ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА "О БЕЗОПАСНОСТИ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ" И ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ОЦЕНКИ СОТВЕТСТВИЯ ОБЪЕКТОВ ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ» стандарты EN, ссылки на которые содержатся в главе 6.8 ДОПОГ.</p> <p>6) Включить ДОПОГ в «ПЕРЕЧЕНЬ СТАНДАРТОВ, В РЕЗУЛЬТАТЕ ПРИМЕНЕНИЯ КОТОРЫХ НА ДОБРОВОЛЬНОЙ ОСНОВЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ СОБЛЮДЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГЛАМЕНТА ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА "О БЕЗОПАСНОСТИ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ"».</p>
77.	Приложение № 6 Пункт 2.1.3.7.	отсутствует	<p>Возможны случаи, когда использование материалов с указанной теплопроводностью конструктивно невозможно, и, в связи с этим необходимо делать какие-то исключения.</p> <p>Предложение: Пункт 2.1.3.7. дополнить вторым абзацем: «В случае несоответствия данному требованию, рядом с органами управления и в инструкции по эксплуатации транспортного средства размещается информация об обязательном использовании оператором средств индивидуальной защиты для исключения опасности получения ожогов.»</p>
78.	Приложение № 6 Пункт 2.1.0	отсутствует	<p>Для исключения двойных трактовок пункта 2.1 приложения №6 необходимо уточнить, что является «кабиной оператора». На сегодняшний день двойная трактовка данного пункта заставляет испытательные лаборатории выдвигать избыточные требования для заявителей.</p> <p>Предложение: Ввести в раздел 2.1. пункт 2.1.0 «2.1.0 Требования к кабине, установленные в данном разделе, применяются исключительно к отдельной кабине, в которой расположено рабочее место оператора, и из которой не осуществляется управление транспортным средством.»</p>

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
79.	Приложение № 6 Пункт 3.3. «Требования к шуму на рабочем месте оператора специальных и специализированных транспортных средств»	отсутствует	<p>1) шум на рабочем месте оператора не относится к безопасности колесных транспортных средств, а в большей степени влияет на требования по защите труда.</p> <p>2) Некоторые образцы узкого сегмента специальных машин (например, вакуумные насосы) изначально не могут соответствовать данным требованиям, ввиду выполняемых ими функций. Поэтому операторам этих машин в обязательном порядке предписано использовать защитное оборудование</p> <p>Предложение: В пункте № 3.3. «Требования к шуму на рабочем месте оператора специальных и специализированных транспортных средств» необходимо добавить пункт 3.3.0 следующего содержания «3.3.0 Подтверждение соответствия данного пункта проводится по схеме 1д» изложить пункт 3.3.2.3. в следующей редакции: «3.3.2.3. Шумовые характеристики машин или предельные значения шумовых характеристик должны быть указаны в паспорте на них, руководстве (инструкции) по эксплуатации или другой сопроводительной документации. В случае превышения указанных в пункте 3.3.2.2 допустимых значений в руководстве (инструкции) по эксплуатации делается запись об обязательном использовании защитного оборудования для органов слуха, а также в области прямой видимости с места оператора наносится знак, предупреждающий о необходимости использования защитного оборудования для органов слуха».</p>
80.	Приложение № 6 1.2. Требования к автобетоносмесителям	отсутствует	<p>Предложение:</p> <p>1.2. Требования к автобетоносмесителям</p> <p>1.2.1. Конструкция автобетоносмесителей должна соответствовать требованиям пункта 2.1.1 настоящего приложения.</p> <p>1.2.2. Шумовые характеристики в рабочей зоне оператора автобетоносмесителя должны соответствовать пункту 3.3 настоящего приложения в случае применения автономного двигателя.</p> <p>1.2.3. Цвета сигнальные и знаки безопасности должны соответствовать пункту 2.3 настоящего приложения.</p> <p>1.2.4. Движущиеся части должны иметь ограждения.</p> <p>1.2.5. Конструкция рычагов управления и усилия, прилагаемые к ним, должны соответствовать пункту 2.1.3 настоящего приложения.</p>

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
			<p>1.2.6. Выпускная система двигателя должна обеспечивать гашение искр до выхода отработавших газов в атмосферу, струя отработавших газов не должна быть направлена на оператора в случае применения автономного двигателя.</p> <p>1.2.7. Конструкция автобетоносмесителей с автономным двигателем должна соответствовать требованиям пункта 2.1.2 настоящего приложения.</p>
81.	<p>Приложение № 6 1.19.10. Материалы (полимерные, синтетические, стали, сплавы и другие)</p>	<p>Отсутствует Формулировка в текущей версии ТР ТС: 1.19.10. Материалы (полимерные, синтетические, стали, сплавы и другие), предназначенные для использования в контакте с пищевыми продуктами и средами, не должны отдавать в контактирующие с ними растворы и воздушную среду вещества в количествах, вредных для здоровья человека, превышающих допустимые количества миграции либо предельно допустимые концентрации в водной и воздушной среде, а также создавать соединения, способные вызвать канцерогенный, мутагенный и другие отдаленные эффекты. Данные материалы подлежат соответствующей гигиенической оценке при проведении санитарно-химических исследований.</p>	<p>Насколько нам известно санитарно-гигиеническую оценку материалов невозможно произвести приблизительно с 2013 года. Вследствие этого, аналогичный по содержанию пункт содержащийся в пп. № 1.23.4 приложения №6 ТР ТС 018/2011 был исключен Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 16 февраля 2018 г. N 29.</p> <p>Необходимо проявить последовательность и отменить также пункт № 1.19.10 прил. №6</p> <p>Предложение: Исключить данный пункт.</p>
82.	<p>Приложение № 6 1.19. Требования к транспортным средствам, предназначенным для перевозки пищевых жидкостей</p>	<p>Отсутствует Формулировка в текущей версии ТР ТС 018: 1.19.13. В подтверждение изотермических свойств проводятся испытания типового образца; изготовитель транспортного средства выпускает декларацию о соответствии, удостоверяющую, что выпускаемые изотермические транспортные средства соответствуют испытанному образцу. На основании указанных документов компетентным органом государства - участника Соглашения СПС выдается Свидетельство о соответствии установленным нормам Соглашения СПС.</p>	<p>1) В сложившейся ситуации практически отсутствует возможность выполнения испытаний в отношении требований пункта 1.19 приложения 6 в аккредитованной испытательной лаборатории ввиду отсутствия в достаточном количестве в разумной доступности таковых лабораторий. Отсутствует утвержденная методика испытаний в отношении отдельных пунктов требований.</p> <p>2) Аналогичные требования периодически подтверждаются в отношении каждого транспортного средства в рамках требований СПС.</p> <p>3) В текущей редакции пункта отсутствует четкое описание схемы декларирования и последующее применение зарегистрированной декларации о соответствии.</p> <p>4) Орган по сертификации при проведении экспертизы поданных документов осуществляет контроль за полнотой и достаточностью доказательственных материалов, в том числе за полнотой и правильностью оформления указанной декларации.</p>

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
			<p>Предложение: 1.19.13. В подтверждение свойств, указанных в пунктах 1.19.11., 1.19.12. изготовитель транспортного средства или его уполномоченный представитель принимает декларацию о соответствии по схеме 1д или 7д, удостоверяющую, что выпускаемые изотермические транспортные средства соответствуют испытанному образцу, и регистрирует ее в аккредитованном органе по сертификации. Зарегистрированную декларацию заявитель предоставляет в орган по сертификации для оформления сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) требованиям пункта 1.19 приложения 6. Сведения о декларации указывают в графе «ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ» сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси).</p>
83.	Приложение № 7	<p>(Стр. 151) В приложении № 7 к техническому регламенту: 1) заголовок изложить в следующей редакции: «Требования к идентификации транспортных средств и их компонентов»; 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.».</p>	<p>Предложения: 1) Проработать вопрос синхронизации и обмена баз данных, где регистрируются WMI между компетентными органами стран ЕАЭС и службой SAE, чтобы исключить дублирование WMI 2) Ввести в регламент порядок и форму документа по присвоению WMI.</p>
84.	Приложение № 7	<p>(Стр. 153) 5) дополнить пунктом 1.6 в следующей редакции: «1.6. В случае уничтожения, изменения или искажения идентификационного номера транспортного средства вследствие коррозии, ремонтных работ, а также</p>	<p>Требуется расширение понятий для случаев полной замены рамы, кузова. Предложение: 5) дополнить пунктом 1.6 в следующей редакции:</p>

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
		преступных посягательств,	«1.6. В случае уничтожения, изменения или искажения идентификационного номера транспортного средства вследствие коррозии, ремонтных и восстановительных работ, а также преступных посягательств, ...»
85.	Приложение № 7	(Стр. 153) 5) дополнить пунктом 1.6 в следующей редакции: «1.6. В случае уничтожения, изменения или искажения идентификационного номера транспортного средства вследствие коррозии, ремонтных работ, а также преступных посягательств, на транспортное средство повторно наносится ранее присвоенный ему идентификационный номер. Нанесение идентификационного номера осуществляется по разрешению и под контролем подразделения органа государственного управления в сфере безопасности дорожного движения по месту регистрационного учета транспортного средства в порядке, установленном нормативными правовыми актами государства – члена Евразийского экономического союза.»;	Предложение: Разработать подобную процедуру для ТС в случае изменения VIN изготовителем до выпуска в обращение. В случае изменения идентификационного номера транспортного средства изготовителем до выпуска в обращение, каждая позиция идентификационного номера заштриховывается символом «X», на транспортное средство наносится новый присвоенный ему идентификационный номер, табличка изготовителя наносится с новым идентификационным номером. Изготовителем подготавливается официальное обоснование о внесении изменений в маркировку транспортного средства, вносится отметка в паспорт транспортного средства (шасси). Разработать форму обоснования. Обоснование передаётся в подразделения органа государственного управления в сфере безопасности дорожного движения по месту регистрационного учета транспортного средства в порядке, установленном нормативными правовыми актами государства – члена Евразийского экономического союза.»
86.	Приложение № 7 Пункт 2.1	(Стр. 154) после последнего абзаца ввести новый абзац в следующей редакции: «Изготовитель может разместить на табличке изготовителя иную информацию. В подобном случае информация, указанная в подпунктах 1)-7) выше, должна быть ограничена четко выделенной прямоугольной рамкой»	Данное требование не влияет на безопасность, но мешает унифицировать табличку изготовителя с другими странами, что, в свою очередь, может значительно отразиться на стоимости продукта для конечного потребителя и уменьшению модельного ряда. Предложение: Исключить данное требование.
87.	Приложение № 7 П. 3.	(Стр. 154) пункт 3.1 дополнить новыми абзацами в следующей редакции: «идентификационное обозначение (наименование компонента) компонента, которое должно соответствовать	- Для производителей транспортных средств, оформляющих сертификаты на компоненты по пункту 97 ТР ТС, требование наносить наименование компонента и сведения о его применимости на компонент или на ярлык, в сопроводительной документации потребует полной перестройки систем маркировки и учета компонентов на мировом уровне.

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
		<p>идентификационному обозначению типа, приведенному в сертификате соответствия или декларации о соответствии (при наличии);</p> <p>сведения о применимости компонента для конкретных типов транспортных средств (шасси) – в том случае, если эта информация известна изготовителю компонентов.</p> <p>По усмотрению изготовителя компонентов указанная в настоящем пункте информация может находиться на ярлыке или в сопроводительной документации.</p> <p>Продукция должна маркироваться непосредственно перед ее выпуском в обращение, после завершения всех процедур оценки соответствия, при этом, право нанесения знака имеют не только производители маркируемой продукции, но также импортеры и уполномоченные лица.»;</p>	<p>- Для многих изготовителей транспортных средств в текущих экономических реалиях это невозможно.</p> <p>- В настоящее время изготовители транспортных средств обеспечивают идентификацию артикулами, каталожными номерами и каталогами запасных частей.</p> <p>- Включить наименования и/или полные идентификационные признаки всех компонентов, которые изготовитель транспортного средства поставляет в качестве запасных частей, в сертификат фактически невозможно из-за количества компонентов (тысячи, десятки тысяч, сотни тысяч), высокой частоты обновления каталожных номеров, ограниченных возможностей ФГИС.</p> <p>- Данные требования значительно влияют на конечную стоимость продукции для потребителя, что является критичным в текущей экономической ситуации.</p> <p>- В соответствии со статьей 6 Закона о защите прав потребителя № 2300-1 от 07.02.1992, «изготовитель обязан обеспечивать возможность использования товара в течение его срока службы и для этой цели обеспечивать ремонт и техническое обслуживание товара, а также выпуск и поставку в торговые и ремонтные организации в необходимых для ремонта и технического обслуживания объеме и ассортименте запасных частей в течение срока производства товара и после снятия его с производства в течение срока службы товара, а при отсутствии такого срока в течение десяти лет со дня передачи товара потребителю.» Изготовителю затруднительно контролировать маркировку компонентов снятых с производства.</p> <p>Предложение:</p> <p>1) Удалить требование или сделать оговорку, что данное требование не применяется к изготовителям транспортных средств, оформляющим сертификат по процедуре, предусмотренной пунктом 97, т.к. это требование возможно целесообразно для изготовителей «неоригинальных» компонентов, поставляемых только для послепродажного обслуживания.</p> <p>2) Дополнить пункт текстом в следующей редакции: «Изготовитель транспортного средства, являющийся резидентом государства - члена Евразийского экономического союза, либо представитель</p>

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
			изготовителя, отвечающие требованиям, предусмотренным пунктом 25 настоящего технического регламента, имеют право наносить знак обращения на рынке на собственном складе до отгрузки последующим приобретателям.»
88.	Приложение № 7 ТРЕБОВАНИЯ К ИДЕНТИФИКАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ Пункт 2.1	(Стр. 154) после последнего абзаца ввести новый абзац в следующей редакции: «Изготовитель может разместить на табличке изготовителя иную информацию. В подобном случае информация, указанная в подпунктах 1)-7) выше, должна быть ограничена четко выделенной прямоугольной рамкой»	Данное требование не влияет на безопасность, но мешает унифицировать табличку изготовителя с другими странами, что в свою очередь может значительно отразиться на стоимости продукта для конечного потребителя и уменьшению модельного ряда. Предложение: Удалить данное требование.
89.	Приложении № 7	(Стр. 154) 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 может 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.»	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 должен указать на табличке изготовителя значения масс в двух столбцах: технически допустимую максимальную массу - в первом столбце , а разрешенную максимальную массу – во втором столбце . Второй столбец заполняется только для тех параметров, по которым технически допустимая максимальная масса превышает соответствующую разрешенную максимальную массу, установленную национальным нормативным правовым актом. В подобном случае в качестве заголовка второго столбца должны быть указаны коды всех стран , в которых транспортное средство может выпускаться в обращение, в соответствии со стандартом ISO 3166-1:2013.
90.	Приложение № 7 п. 3.1	(Стр. 155) «Продукция должна маркироваться непосредственно перед ее выпуском в обращение, после завершения всех процедур оценки соответствия, при этом, право нанесения знака имеют не только производители маркируемой продукции, но также импортеры и уполномоченные лица.»;	-Требования дублируются в других НПА. Нет необходимости дополнительно уточнять в ТР ТС, что продукция должна маркироваться после завершения всех процедур оценки соответствия. Важным является условие, что продукция должна маркироваться непосредственно перед ее выпуском в обращение.

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
			<p>- Пункт дублирует положения п.2 и п.4 Порядка применения единого знака обращения продукции на рынке Евразийского экономического союза (утв. Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 года N 711);</p> <p>- предложенная формулировка вводит дополнительное требование по маркировке компонентов НЕПОСРЕДСТВЕННО перед их выпуском в обращение. То есть, применительно к импортным компонентам, согласно данному пункту, продукция должна маркироваться не на производстве, не на перевалочных складах за пределами ЕАЭС, а именно: перед таможенным оформлением, что крайне усложняет и удорожает процессы маркировки и не несет какого-либо практического смысла.</p> <p>Предложение: Исключить из проекта изменений.</p>
91.	Приложение № 8	(Стр. 168) 10.22.2. Коррозия, обуславливающая видимое снижение прочности конструкции рамы или несущего кузова, а также пола кузова;	<p>По состоянию коррозии невозможно определить видимое снижение прочности Это можно определить только путём испытаний, сложных экспертиз.</p> <p>Предложение: Исключить п 10.22.2. Требование включить В ГОСТ.</p>
92.	Приложение № 8	(Стр. 168) 10.22.4. Ослабление крепления кузова или кабины к раме.	<p>Метод проверки не понятен, на вид?</p> <p>Предложение: Исключить п 10.22.4 Требование включить В ГОСТ.</p>
93.	Приложение № 8	(Стр. 168) пункт 10.12 исключить; в пункте 10.13 слово «демонтаж» заменить на слово «демонтаж»;	<p>Предложение: Пункты с 10.13 и далее переименовать соответственно Требование включить В ГОСТ.</p>
94.	Приложение № 8	(Стр. 168) 10.23. Определяемая на слух утечка воздуха из пневматической подвески не допускается. При наличии определяемой на слух утечки, ее предполагаемое место должно быть установлено, например, методом обработки мыльным раствором.»;	<p>Методика проверки не очевидна, она должна быть чётко определена и материалы быть доступны при инспекции. Предложенная методика увеличивает в разы затраты и время при проведении ТО.</p> <p>Предложение: исключить пункт 10.23.</p>

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
95.	Приложение № 8 (раздел 11)	(Стр. 168-169) 40) пункт 11.2 изложить в следующей редакции: «11.2. Транспортные средства категорий L5, L6, L7, M и N комплектуются аптечкой первой помощи (автомобильной), а транспортные средства M3 классов II и III — тремя аптечками первой помощи (автомобильными). Указанные аптечки комплектуются пригодными для использования изделиями медицинского назначения и прочими средствами. В условиях холодного климата (раздел 18 приложения № 3 к настоящему техническому регламенту) аптечка должна включать средства для обработки обмороженных участков кожи.	Требование включить в ГОСТ. Состав автомобильной медицинской аптечки утвержден Министерством здравоохранения и медицинской промышленности РФ. В ней не может быть никаких дополнительных средств и предметов. Непонятно также, какие конкретно «средства для обработки обмороженных участков кожи» имеются в виду. Предложение: Исключить. Комплектация должна соответствовать требованиям здравоохранения
96.	Приложение № 8	(Стр. 171) 13.15. Эксплуатация автобусов, с момента изготовления которых прошло более 10 лет, запрещается.	Комментарий: Необходимо уточнить определение «автобус» по категориям и дополнить исключением: кроме ТС для личного пользования и не используемые для коммерческих перевозок.
97.	Приложение № 9	(Стр. 183) 18.4. Установленное на транспортное средство устройство вызова экстренных оперативных служб должно быть работоспособным и иметь сертификат соответствия требованиям пункта 118 приложения № 10 к настоящему техническому регламенту. 18.5. Устройство вызова экстренных оперативных служб, установленное на транспортное средство, должно срабатывать в ручном режиме (при нажатии кнопки экстренного вызова). 18.6. Орган управления устройства вызова экстренных оперативных служб должен располагаться в кабине (салоне) транспортного средства таким образом, чтобы: а) обеспечивалось соблюдение требований Правил ООН № 121-01; б) был уменьшен исключен риск случайного срабатывания (нажатия кнопки экстренного вызова);	Пункт б) вызывает сразу несколько вопросов: - как это уменьшит риск? Как это проверить? Предложение: ... б) исключен риск случайного срабатывания (нажатия кнопки экстренного вызова); ...

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
		<p>в) обеспечивалось его нахождение в зоне прямой видимости с места водителя и сидящего впереди пассажира и досягаемость кнопки экстренного вызова без отсоединения ремней безопасности.</p> <p>18.7 Установленное на транспортное средство устройство вызова экстренных оперативных служб при осуществлении экстренного вызова должно обеспечивать на период голосового соединения возможность отключения иных мультимедийных средств воспроизведения звука (за исключением средств специальной связи).</p>	
98.	Приложение № 9 П.19	<p>(Стр. 183)</p> <p>19. Установка на транспортное средство системы автоматизированного управления</p> <p>19.1. Приложение № 25 к настоящему техническому регламенту.</p>	<p>Ссылка на несуществующие приложение №25</p> <p>Предложение:</p> <p>19. Установка на транспортное средство системы автоматизированного управления</p> <p>19.1. Приложение №24 к настоящему техническому регламенту.</p>
99.	Приложение № 10 ПЕРЕЧЕНЬ ТРЕБОВАНИЙ К ТИПАМ КОМПОНЕНТОВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (Таблица)	<p>(Стр. 199)</p> <hr/> <p>29. Бамперы, дуги защитные для мотоциклов</p> <hr/> <p>29. Бамперы, дуги защитные для мотоциклов бд, 11с</p> <p>Правила ООН N N 26-02 или 26-03, 42-00 и 61-00.</p>	<p>Правила 26-02, 42-00 и 61-00 НЕ распространяются на транспортные средства категории L.</p> <p>Правила ООН 26-02(03) - ЕДИНООБРАЗНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ОТНОШЕНИИ ИХ НАРУЖНЫХ ВЫСТУПОВ. Настоящие Правила применяются к наружным выступам транспортных средств категории М1</p> <p>Правила ООН 42-00 - ЕДИНООБРАЗНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ОТНОШЕНИИ УСТАНОВЛИВАЕМЫХ НА НИХ ПЕРЕДНИХ И ЗАДНИХ ЗАЩИТНЫХ УСТРОЙСТВ (БАМПЕРЫ И Т.Д.) Настоящие Правила регулируют поведение некоторых частей передней и задней конструкции легковых автомобилей в случае их столкновения на малой скорости.</p> <p>Правила ООН №61 - Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения грузовых транспортных средств в отношении их наружных выступов, расположенных перед задней панелью кабины водителя</p> <p>Предложение:</p> <p>Исключить требования из ТР ТС 018/2011.</p>
100.	Приложение № 10 П.105	<p>(Стр. 212-213)</p> <p>Домкраты</p>	<p>ГОСТ 34504-2018 - Автомобильные транспортные средства</p>

Приложение

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
		<p>... механические</p> <p>Механические домкраты должны выдерживать без разрушения, потери устойчивости и пластических деформаций приложение в количестве двух раз длительностью по 15 минут на высоте, равной 2/3 хода домкрата, нагрузки, соответствующей технически допустимой максимальной массе транспортного средства, для комплектации которого они предназначены. В рабочем состоянии должна гарантироваться надежная фиксация домкрата относительно места его установки на транспортном средстве.</p>	<p>ДОМКРАТЫ МЕХАНИЧЕСКИЕ Технические требования и методы испытаний</p> <p>Предложение: Добавить ГОСТ 34504-2018 в перечень 2 к ТР ТС 018/2011.</p>
101.	Приложение № 10 (п. 117) Абзац 3	(Стр. 215) наличие персональной универсальной многопрофильной идентификационной карты абонента для работы в сетях подвижной радиотелефонной связи стандартов GSM 900 и GSM 1800;	Слово «МНОГОПРОФИЛЬНОЙ» исключить, так как оно не имеет отношения к безопасности, использоваться будет только в коммерческих целях, для функционирования системы ЭРА-ГЛОНАСС не требуется
102.	Приложение № 10 (п. 117) Абзац 4	(Стр. 215) возможность обновления информации, хранящейся на персональной универсальной многопрофильной идентификационной карте абонента, по сетям подвижной радиотелефонной связи стандартов GSM 900 и GSM 1800;	Абзац исключить, так как он не имеет отношения к безопасности, использоваться будет только в коммерческих целях, для функционирования системы ЭРА-ГЛОНАСС не требуется
103.	Приложение № 10 (п. 118)	(Стр. 216)	<p>Согласно п. 17 Решения Комиссии Таможенного Союза № 621 от 07.04.2011 " О Положении о порядке применения типовых схем оценки (подтверждения) соответствия требованиям технических регламентов Таможенного союза":</p> <p>"17. В целях предоставления заявителю права выбора наиболее приемлемой для него схемы подтверждения соответствия в техническом регламенте для конкретной продукции рекомендуется устанавливать несколько типовых схем, равнозначных по степени доказательности соответствия требованиям технического регламента с учетом условий их применения."</p> <p>Предложение:</p>

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)				Комментарии и предложения АЕБ								
		N п/п	Компоненты транспортного средства	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования	<p>1. Необходимо расширить формы и схемы подтверждения соответствия, допустить декларирование соответствия требованиям к автомобилям в отношении ЭРА-ГЛОНАСС. Таблицу приложения 10 в пункте 118 дополнить схемой декларирования с соответствующим примечанием:</p> <table border="1" data-bbox="1245 411 1899 890"> <thead> <tr> <th data-bbox="1245 411 1305 699">N п/п</th> <th data-bbox="1305 411 1469 699">Компоненты транспортного средства</th> <th data-bbox="1469 411 1585 699">Форма и схема подтверждения соответствия</th> <th data-bbox="1585 411 1899 699">Требования или наименование документа, содержащего требования</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1245 699 1305 890">118</td> <td data-bbox="1305 699 1469 890">Устройство вызова экстренных оперативных служб</td> <td data-bbox="1469 699 1585 890">1с, 2с 1д*</td> <td data-bbox="1585 699 1899 890"></td> </tr> </tbody> </table> <p>* - схема декларирования возможна к применению только при подтверждении соответствия транспортных средств, предусмотренного пунктом 35 настоящего технического регламента (за исключением малых партий).</p>	N п/п	Компоненты транспортного средства	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования	118	Устройство вызова экстренных оперативных служб	1с, 2с 1д*	
N п/п	Компоненты транспортного средства	Форма и схема подтверждения соответствия	Требования или наименование документа, содержащего требования											
118	Устройство вызова экстренных оперативных служб	1с, 2с 1д*												
104.	Приложение № 10 (п. 118)	<p>(Стр. 215, 217) 54) в позиции 118 в колонке «Требования или наименование документа, содержащего требования»: г) дополнить абзацами в следующей редакции: «возможность приема и обработки сигналов не менее трех действующих глобальных навигационных спутниковых систем, а также спутниковых систем дифференциальной коррекции; ... возможность применения режима информационной поддержки пользователей через сеть связи национального оператора системы экстренного реагирования»</p>				<p>Вводятся новые требования к архитектуре электроники устройства вызова экстренных оперативных служб, что потребует разработки новых устройств. Если в этом есть жизненная потребность, обусловленная опытом эксплуатации систем ЭРА-ГЛОНАСС, то автопроизводителям требуется для НИОКР не менее 5 лет. В проекте изменений производителю дается максимум 4 года в соответствии с: «3.2.6. Сертификаты соответствия в отношении устройств и систем вызова экстренных оперативных служб и их установки на транспортные средства, выданные до вступления в силу настоящих изменений к техническому регламенту, сохраняют действие до истечения указанного в них срока.»</p>								

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ				
		<p>для определения координат местоположения транспортного средства;</p> <p>...</p> <p>возможность формирования и передачи информации при использовании резервного канала передачи данных по узкополосным сетям беспроводной связи с низким энергопотреблением на основе технологий LPWAN;</p> <p>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>Предложение: П.118 оставить без изменений, добавить новый п.119 в Приложение №10</p> <table border="1" data-bbox="1238 323 2134 496"> <tr> <td data-bbox="1238 323 1317 496">п. 119.</td> <td data-bbox="1317 323 1480 496">Устройство вызова экстренных оперативных служб</td> <td data-bbox="1480 323 1541 496">1с, 2с, 10с</td> <td data-bbox="1541 323 2134 496"> Правила ООН № 144 (разделы 7 и 17). Примечания: 1. Требования применяются в отношении устройств вызова экстренных оперативных служб, предназначенных для транспортных средств категорий М1 и N1 </td> </tr> </table> <p>В новых пунктах 18.1, 18.2 Приложения №3 исправить все ссылки к п.118 на новый п. 119 Приложения №10.</p>	п. 119.	Устройство вызова экстренных оперативных служб	1с, 2с, 10с	Правила ООН № 144 (разделы 7 и 17). Примечания: 1. Требования применяются в отношении устройств вызова экстренных оперативных служб, предназначенных для транспортных средств категорий М1 и N1
п. 119.	Устройство вызова экстренных оперативных служб	1с, 2с, 10с	Правила ООН № 144 (разделы 7 и 17). Примечания: 1. Требования применяются в отношении устройств вызова экстренных оперативных служб, предназначенных для транспортных средств категорий М1 и N1				
105.	Приложение № 10 П. 118	<p>(Стр. 217)</p> <p>наличие неснимаемой персональной универсальной многопрофильной идентификационной карты абонента, предназначенной для работы в сетях подвижной радиотелефонной связи , содержащей профили сетей подвижной радиотелефонной связи, обеспечивающих функционирование действующих национальных систем экстренного реагирования при авариях, и автоматическое переключение на профиль сети связи национальной системы экстренного реагирования при осуществлении экстренного вызова</p>	<p>Согласно пояснительной записке к проекту Изменений № 3, которые вносятся в ТР ТС 018/2011.</p> <p>п 9. Описание проблем, на решение которых направлена разработка проекта изменений в технический регламент:</p> <p>...</p> <p>- Сокращение затрат автопроизводителей и импортеров на проведение оценки соответствия транспортных средств и их компонентов;</p> <p>...</p> <p>Противоречие положениям, представленным в пояснительной записке к проекту изменений в регламент и тексту изменений, что приведёт к существенному увеличению затрат изготовителей и разработкам поставщиков компонентов ЭРЫ ГЛОНАСС.</p> <p>-Оставить текущий уровень требований. не вводить до тех пор, пока не будет готова инфраструктура во всех странах ЕАЭС. На данный момент не во всех странах ЕАЭС запущены и существуют национальные системы экстренного реагирования.</p> <p>Предложение: Исключить из проекта изменений ТР ТС.</p>				
106.	Приложение № 10 (п. 118)	<p>(Стр. 218)</p> <p>П. 118 таблицы</p> <p>...</p> <p>Устройство, устанавливаемое на транспортных средствах категорий М1 и N1, должно обеспечивать</p>	<p>Непонятно, что имеется в виду под «контролем обстоятельств причинения вреда транспортному средству в результате ДТП». Это регистрация скорости/направления движения/ ускорения ТС непосредственно перед ДТП, или также какая-то видеозапись?</p> <p>Недопустимо вводить в технический регламент какие-либо требования как обязательные при отсутствии четко сформулированных технических</p>				

Приложение

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
		<p>возможность определения, регистрации и передачи информации об обстоятельствах дорожно-транспортного происшествия. Требование применяется с 1 января 2024 г.</p> <p>...</p>	<p>требований и методов проверки/ испытаний. Необходимо, по крайней мере, сначала разработать и утвердить стандарт, устанавливающий основные понятия и технические требования к «средствам контроля обстоятельств причинения вреда транспортному средству в результате ДТП» и методы проверки соответствия этим требованиям.</p> <p>ГОСТ отсутствует в проекте внесения изменений в перечни стандартов применяемых к ТР ТС.</p> <p>Разночтения по датам: В п. 118 применение с 1 января 2024 г. В п 16.1.17 – с 1 января 2022 г.</p> <p>Не считаем необходимым введение подобных новых требований в ТР ТС, так как они не относятся напрямую к безопасности ТС, и должны регламентироваться другими НПА.</p> <p>Предложение: Исключить из проекта изменений.</p>
107.	Приложение № 10 П. 118	<p>(Стр. 218) возможность обновления установленного программного обеспечения и информации, хранящейся на неснимаемой персональной универсальной многопрофильной идентификационной карте абонента, по сетям подвижной радио-телефонной связи</p>	<p>Согласно пояснительной записке к проекту Изменений [№ 3], которые вносятся в ТР ТС 018/2011.</p> <p>п 9. Описание проблем, на решение которых направлена разработка проекта изменений в технический регламент:</p> <p>...</p> <ul style="list-style-type: none"> - Сокращение затрат автопроизводителей и импортеров на проведение оценки соответствия транспортных средств и их компонентов; ... <p>Противоречие положениям, представленным в пояснительной записке к проекту изменений в регламент и тексту изменений, что приведёт к существенному увеличению затрат изготовителей и разработкам поставщиков компонентов ЭРЫ ГЛОНАСС.</p> <ul style="list-style-type: none"> -Оставить текущий уровень требований. Не вводить до тех пор, пока не будет готова инфраструктура во всех странах ЕАЭС. - Не во всех странах ЕАЭС запущены и существуют национальные системы экстренного реагирования. <p>Предложение: Исключить из проекта изменений ТР ТС.</p>
108.	Приложении № 11	<p>(Стр. 223) 1) после пункта 1 ввести примечания в следующей редакции:</p>	<p>Сборочный завод может приобретать и терять статус сборочного завода или статус независимого изготовителя в силу различных причин, в первую очередь - в следствие смены собственника с соответствующим</p>

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
		<p>«Примечания:1. Не являются новым типом транспортные средства, изготавливаемые на том же сборочном заводе в том случае, когда сборочный завод приобретает статус изготовителя транспортного средства с присвоением самостоятельного идентификационного кода изготовителя, либо когда сборочный завод теряет статус изготовителя транспортного средства и становится сборочным заводом другого изготовителя.</p> <p>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>изменением QMS, систем контроля качества, поставщиков, комплектующих и пр., что существенно сказывается на изменении оценки уровня соответствия продукции установленным требованиям. В соответствии же с п.1 Приложения 11, тип определяется изготовителем.</p> <p>Отсутствует определение транспортных средств – аналогов (как и шасси). Абсолютно не обосновано разделение по территориальному признаку: являются ли одним типом ТС-аналоги, выпускаемые за пределами ЕАЭС (например, в Европе и Китае)?</p> <p>Предложение: Примечание 1 удалить в полном объеме.</p>
109.	Приложение № 12 П. 1.1.1.	<p>Отсутствует</p> <p>Формулировка в текущей версии ТР ТС 018: 1.1.1. общее техническое описание типа транспортного средства в объеме, достаточном для оформления одобрения типа транспортного средства (форма одобрения типа транспортного средства приведена в приложении № 14 к техническому регламенту), включающее необходимые для идентификации транспортного средства эскизы общего вида, а также перечень компонентов (устройства световой и звуковой сигнализации, ремни безопасности, стекла, шины, зеркала), имеющих маркировку, с указанием этой маркировки (номеров официального утверждения). Документы представляются в двух экземплярах, с указанием даты их составления, фамилии и должности подписавшего их лица;</p>	<p>1) Маркировки компонентов есть в ТО по свойствам (Правила 24, 46, 48, 30, 117). Значение этого перечня ничтожно. Применить невозможно ни для каких целей.</p> <p>2) Практика показывает, что второй экземпляр не используется.</p> <p>Предложение: 1.1.1. общее техническое описание типа транспортного средства в объеме, достаточном для оформления одобрения типа транспортного средства (форма одобрения типа транспортного средства приведена в приложении № 14 к техническому регламенту), включающее необходимые для идентификации транспортного средства эскизы общего вида. Документы предоставляются в одном экземпляре.</p>
110.	Приложение № 12	<p>(Стр. 225)</p> <p>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 технической экспертизы предоставленных заявителем доказатель-</p>	<p>Почему только приложение №2? добавить приложения №3, №6, №10.</p> <p>Предложение: 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</p>

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
		<p>ственных 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>технической экспертизы предоставленных заявителем доказательственных материалов (протоколов испытаний) в отношении отдельных требований по перечню приложений № 2, №3, №6, №10 к настоящему техническому регламенту и (или) протокол идентификации и результатов испытаний комплектного транспортного средства.»;</p>
111.	<p>Приложение № 14 П. 80</p>	<p>(Стр. 230) «Приложение № 5 к одобрению типа транспортного средства Результаты измерения массы выбросов углекислого газа, расхода топлива, расхода электроэнергии, запаса хода на электротяге в соответствии с Правилами ООН № 101...»</p>	<p>Предоставление результатов по всем модификациям по измерениям массы выбросов углекислого газа, расхода топлива, расхода электроэнергии, запаса хода на электротяге в соответствии с Правилами ООН № 101 приведёт к существенному увеличению пакета документов и данных для ОТТС, это обернётся необоснованными трудозатратами, что противоречит цели изменений №3, описанных в пояснительной записке. Нет необходимости дополнительно дублировать данные из Правил ООН № 101 в ОТТС. Предложение: Исключить новое приложение №5 из проекта изменений.</p>
112.	<p>99. В приложении № 14 к техническому регламенту: 1) в форме одобрения типа транспортного средства 99. В приложении № 14 к техническому регламенту: 2) в приложении № 1 формы одобрения типа транспортного средства:</p>	<p>(стр.230) а) после строки «Базовое транспортное средство/шасси» вставить строку: «Изготовитель базового транспортного средства/шасси»; (Стр. 231) г) после строки «Двигатель внутреннего сгорания (марка, тип)» добавить новую строку в следующей редакции: «- обозначение на блоке цилиндров»; , аналогично на стр. 233</p>	<p>Вызывает опасение, что кузовостроителям будет запрещено иметь в одном ОТТС шасси, идентичные в своей конструкции, но произведенные в разных местах (на территории ЕАЭС и вне территории ЕАЭС), что приведет к двукратному удорожанию работ сертификации. Создает излишнюю нагрузку на бизнес, может отличаться на различных двигателях для различных модификаций в пределах одного типа, не регулируется ни одним документом, не приводится ни в одном сертификационном иностранном документе. Предложение: Исключить.</p>
113.	<p>Приложение № 22</p>	<p>(Стр. 242) 2. При оформлении сообщения об официальном утверждении типа выполняется следующая последовательность действий:</p>	<p>Необходимо уточнить, на каких языках должны готовиться документы.</p>
114.	<p>Приложение № 22</p>	<p>(Стр. 242) ... е) Заявитель подготавливает типовой образец (типовые образцы) транспортных средств (шасси) из модификации</p>	<p>Необходима гармонизация с текстом пункта 1.6. Приложения 3 документа E/ECE/TRANS/505/Rev.3 (пересмотр 3 Женевского Соглашения 1958). Необходимо будет работать по этому принципу при получении сообщений по Правилам ООН, предлагается сблизить эти два случая. Предложение: 1) е) пункта 2 приложения 22:</p>

№ п/п	Раздел в ТР ТС 018/2011	Формулировка, предложенная в проекте «Изменений № 3» (№ страницы по тексту изменений)	Комментарии и предложения АЕБ
		<p>фикаций, согласованных с аккредитованной испытательной лабораторией, и предоставляет его (их) в аккредитованную испытательную лабораторию.</p> <p>...</p>	<p>«е) заявитель подготавливает образец (образцы), являющийся репрезентативным для типа, подлежащему официальному утверждению. Применяется принцип «наиболее неблагоприятного сценария» путем выбора того варианта или версии упомянутого типа, который(ая) для целей испытания будет представлять тип, подлежащий официальному утверждению, при наиболее неблагоприятных условиях. По согласованию с органом по официальному утверждению, допускается выбор образца (образцов), который, не будучи репрезентативным для типа, подлежащего официальному утверждению, сочетает в себе ряд неблагоприятных характеристик, влияющих на эксплуатационные параметры, требуемые в соответствии с Правилами ООН или требованиями отдельных пунктов настоящего технического регламента (наиболее неблагоприятный сценарий). Для обоснования выбора наиболее неблагоприятного сценария могут использоваться и приниматься виртуальные методы испытаний.»</p> <p>2) Во всех пунктах порядка исключить прилагательное типовые перед образцами.</p>
115.	<p>Приложение № 2 Приложение № 24</p>	<p>(Стр. 74) (Стр. 253) Таблица требований приложения №2</p> <p>65. Рулевое управление М, N, O Правила ООН № 79-01 4) (до 2021 г.) Правила ООН № 79-03 4) (с 2022 г.)</p> <p>Таблица требований приложения № 24 (Стр. 253) 5. Обеспечение для пассажиров возможности аварийной остановки автономного транспортного средства («стоп-кран») (маневр минимального риска – Правила ООН № 79-02).</p>	<p>79-02 не описаны в таблице приложения №2 но присутствуют в приложении №24 Невозможно использовать 79-03, так как они становятся обязательными только с 2022 года.</p> <p>Предложение: Добавить в таблицу приложения №24 после таблицы требований</p> <p>Примечание: Разрешается альтернативное применение требований более высокого уровня, чем установленные в перечне требований.</p>
116.	<p>Приложение № 24</p>	<p>(Стр. 257) Декларирование безопасности транспортных средств, имеющих системы автоматизированного управления</p>	<p>Комментарий: Требования по транспортным средствам, имеющим системы автоматизированного управления, должны быть гармонизированы с Правилами ООН, а не базироваться на ГОСТах.</p>