

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

об оценке регулирующего воздействия
на проект технического регламента Таможенного союза
«О безопасности колесных транспортных средств»

Министерство экономического развития Российской Федерации в целях выполнения решения Комиссии Таможенного союза № 492 от 8 декабря 2010 г. «О графике разработки первоочередных технических регламентов Таможенного союза», а также в соответствии с пунктом 2 раздела II Протокола заседания подкомиссии по техническому регулированию Правительственной по экономическому развитию и интеграции под председательством Первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации И.И. Шувалова от 15 февраля 2011 г. № 1, рассмотрело проект технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (далее – проект регламента) и сообщает следующее.

Настоящим проектом регламента устанавливается ряд содержательных требований к объектам регулирования (замечания по ключевым из устанавливаемых требований приведены в пунктах 1 – 3 настоящего заключения), а также ряд требований к процессам, связанным с объектами регулирования (замечания по ключевым из устанавливаемых требований приведены в пунктах 4 – 13 настоящего заключения). Кроме того, некоторые требования, устанавливаемые проектом регламента, являются новыми (замечания по указанным требованиям приведены в пунктах 3, 4, 6 настоящего регламента) по сравнению с требованиями, установленными действующим национальным техническим регламентом «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 г. № 720.

1. Пунктом 12 проекта регламента устанавливается требование в отношении выпускаемых в обращение транспортных средств категорий M2, M3, N2 и N3,

осуществляющих коммерческие перевозки грузов и пассажиров, по оснащению их техническими средствами контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха. В случае, если разработчики проекта регламента под термином «технические средства контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха» имели ввиду тахографы, требования к которым и соответствующая оценка соответствия установлены приложениями 1, 10 к проекту регламента, представляется необходимым внести соответствующие определения в пункт 5 проекта регламента.

Также пунктом 12 проекта регламента определяется, что транспортные средства, находящиеся в эксплуатации, оснащаются указанными техническими средствами в порядке, установленном нормативными правовыми актами государств Единого экономического пространства. Предлагаемой нормой проекта регламента не устанавливаются конкретные требования к такой аппаратуре и формы оценки соответствия такой аппаратуры, что определяет ее отсылочный характер к национальным законодательствам государств-участников Таможенного союза, что в свою очередь противоречит нормам соглашения (оснатив транспортное средство техническими средствами контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха в порядке, установленном нормативными правовыми актами Российской Федерации, на территории Республики Беларусь прохождение государственного технического осмотра может быть невозможным).

Необходимо обратить внимание, что Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), участником которого является и Российская Федерация, предписывает с 28 февраля 1994 года оснащать транспортные средства, участвующие в международных автомобильных перевозках, контрольными устройствами. С 16 июня 2010 года, все указанные транспортные средства Российской Федерации, попадающие в сферу регулирования ЕСТР подлежат оснащению электронными тахографами. В соответствии со статьей 2 ЕСТР его действие не распространяется на транспортные средства: 1) которые используются для перевозки грузов и их разрешенный максимальный вес, включая вес прицепов

или полуприцепов, не превышает 3,5 т; 2) которые используются для перевозки пассажиров и в силу своей конструкции и оборудования могут перевозить не более 9 человек, включая водителя, что соответствует требованиям проекта регламента. Однако ЕСТР предусматривает и ряд других исключений. Так, требования ЕСТР также не применяются к транспортным средствам:

- которые используются на регулярных линиях протяженностью не более 50 км;

- разрешенная максимальная скорость которых не превышает 30 км/ч;

- которые используются в чрезвычайных обстоятельствах или в ходе спасательных операций;

- которые используются вооруженными силами, органами гражданской обороны, пожарной службы и силами поддержания общественного порядка или которые находятся в их ведении;

- которые используются службами канализации, защиты от наводнений, водо-, газо- и электроснабжения, для технического обслуживания и ремонта дорог, для сбора и удаления мусора, службами телеграфа и телефона, для перевозки почтовых отправлений, службами радио и телевидения и для обнаружения радио- и телевизионных передатчиков и приемников;

- которые используются в медицинских целях (специальные транспортные средства);

- которые перевозят цирковое или ярмарочное оборудование;

- которые являются аварийными транспортными средствами;

- которые проходят дорожные испытания в целях совершенствования техники, ремонта или обслуживания, и новыми или переоборудованными транспортными средствами, которые еще не сданы в эксплуатацию;

- которые используются для некоммерческих перевозок грузов для личного пользования;

- которые используются для сбора молока на фермах и возвращения на фермы молочной тары и молочных продуктов, предназначенных для кормления животных.

Однако настоящим проектом регламента не предусматривается таких исключений в отношении транспортных средств, попадающих в его сферу регулирования.

Кроме того, установление такого требования в настоящем проекте регламента способно привести к возникновению ряда проблем на практике. Оценка возможных последствий принятия нормы, установленной пунктом 12 проекта регламента, в настоящей редакции приведена в Приложении 1 к настоящему заключению.

2. Пунктом 18 проекта регламента устанавливается прямой запрет на выпуск в обращение транспортных средств с правым расположением рулевого управления в настоящее время не установленный действующими нормативными правовыми актами. Предлагаемая норма представляется избыточной, в связи с отсутствием каких-либо данных, указывающих на большую (по сравнению с транспортными средствами с левым расположением рулевого управления) опасность транспортных средств с правосторонним расположением рулевого управления для жизни и здоровья человека, имущества и окружающей среды.

Тем же пунктом 18 проекта регламента предусматривается возможность для государства Единого экономического пространства разрешить выпуск в обращение на своей территории транспортных средств с правым расположением рулевого управления (кроме категории М2 и М3). Указанная норма на практике приведет к возможности субъектов предпринимательской и иной деятельности приобретать указанные транспортные средства на территории такого государства с целью эксплуатации его на территории других государств-участников Таможенного союза, что в свою очередь делает предлагаемую норму неработоспособной. Таким образом, в проекте регламента необходимо установить норму либо запрещающую выпуск в обращение на территории Таможенного союза транспортные средства с правосторонним расположением рулевого управления, либо разрешающую выпуск в обращение указанных транспортных средств.

3. Пунктом 5 проекта регламента, в том числе определяется, что «единичное транспортное средство» - транспортное средство, ранее допущенное к участию в дорожном движении в государствах, не входящих в Единое экономическое

пространство, при условии, что с момента изготовления транспортного средства прошло более трех лет. Предлагаемая норма в действующих нормативных правовых актах Российской Федерации не установлена. Пунктом 73 проекта регламента устанавливается оценка соответствия в отношении единичных транспортных средств (после идентификации каждого транспортного средства) перед их выпуском в обращение, в том числе в форме технической экспертизы конструкции.

Разработчиками проекта регламента не представлены данные, обосновывающие целесообразность установления таких требований в отношении транспортных средств, с момента изготовления которых прошло более трех лет. В настоящей редакции указанная норма приведет к ограничению или прекращению деятельности, связанной с импортом транспортных средств, с момента выпуска которых прошло более трех лет. Наличие настоящей нормы в проекте регламента на практике служит целям защиты производителей государств-членов Таможенного союза и регулирования рынка транспортных средств, что противоречит пункту 2 статьи 4 соглашения, которым установлено, что принятие технических регламентов Таможенного союза в целях иных, нежели в целях обеспечения на таможенной территории Таможенного союза защиты жизни и (или) здоровья человека, имущества, окружающей среды, жизни и (или) здоровья животных и растений, предупреждения действий, вводящих в заблуждение потребителей, а также в целях обеспечения энергетической эффективности и ресурсосбережения не допускается. Кроме того, разработчиками проекта регламента не представлена информация о существующем недопустимом риске и оценка такого риска в отношении транспортных средств, с момента изготовления которых прошло более трех лет.

4. Статьей 115 проекта регламента, устанавливается процедура осуществления государственного контроля (надзора) в том числе и *на этапе эксплуатации* транспортного средства, посредством произвольной проверки соответствия свойств и характеристик выбранного случайным образом образца транспортного средства (шасси) или компонента транспортного средства отдельным требованиям проекта регламента. Кроме того, такая проверка может быть связана с испытаниями, которые должны осуществляться в аккредитованных испытательных лабораториях.

4.1. Фактически, предлагаемые нормы означают, что любое транспортное средство, в том числе и эксплуатируемое, может быть подвергнуто процедуре оценки соответствия в форме государственного контроля (надзора), с изъятием транспортного средства для проведения испытаний.

Предлагаемое регулирование в отношении эксплуатируемых транспортных средств противоречит пункту 86 проекта регламента, которым устанавливается, что документом, удостоверяющим соответствие находящегося в эксплуатации транспортного средства требованиям настоящего технического регламента является талон государственного технического осмотра, который выдается по итогам проведения такого осмотра. Следовательно, транспортное средство, прошедшее государственный технический осмотр и получившее талон государственного технического осмотра соответствует требованиям настоящего проекта регламента и не должно подвергаться процедуре оценки соответствия в форме государственного контроля (надзора), что приводит к выводу о внутренней противоречивости норм проекта регламента.

4.2. Между тем, в соответствии с пунктом 114 технического регламента мероприятия по государственному контролю (надзору) проводятся в соответствии с нормативными правовыми актами государств Единого экономического пространства, то есть нормы указанного пункта имеют отсылочный к национальным законодательствам характер. Остается неясным вопрос, какой форме должен соответствовать талон государственного технического осмотра, какие требования и какого из государств-участников Таможенного союза должны быть соблюдены при определении такой формы и установлении к ней требований. Кроме того, решением Комиссии Таможенного союза от 2 марта 2011 г. № 563 «О Единых формах документов об оценке (подтверждении) соответствия (декларации о соответствии техническим регламентам Таможенного союза, сертификата соответствия техническим регламентам Таможенного союза)» форма талона государственного технического талона не устанавливается.

4.3. Пунктом 84 проекта регламента устанавливается оценка соответствия транспортных средств, находящихся в эксплуатации, осуществляемая в отношении

каждого зарегистрированного транспортного средства, в том числе в форме государственного контроля (надзора) за соблюдением нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения. Таким образом, проект регламента устанавливает требования о соответствии объектов регулирования требованиям, установленным рядом действующих национальных нормативных правовых актов (в том числе не касающихся технического регулирования) государств-участников Таможенного союза. Указанная норма противоречит пункту 4 статьи 2 соглашения, которой определяется, что к обращающейся на территории Таможенного союза продукции, соответствующей требованиям технического регламента Таможенного союза не предъявляются дополнительные по отношению к содержащимся в техническом регламенте требования и не проводятся дополнительные процедуры оценки соответствия.

5. Пунктом 6 проекта регламента устанавливаются документы, удостоверяющие соответствие требованиям настоящего технического регламента при выпуске в обращение в том числе, одобрение типа транспортного средства, одобрение типа шасси, свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства. Кроме того, пунктом 7 проекта регламента устанавливается необходимое условие для выпуска транспортного средства (шасси) в обращение, а именно наличие в документе, идентифицирующем транспортное средство и выдаваемом в соответствии с нормативными правовыми актами государств Единого экономического пространства номера одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) или свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства. Так в пункте 7 проекта регламента устанавливаются фрагментарные требования к «документу, идентифицирующему транспортное средство», при этом проектом регламента не определяется ни форма ни содержание такого документа. Кроме того, настоящий пункт содержит отсылочные нормы к национальным законодательствам государств-участников Таможенного союза, что противоречит нормам соглашения.

Помимо указанного выше, решением Комиссии Таможенного союза от 2 марта 2011 г. № 563 «О Единых формах документов об оценке (подтверждении)

соответствия (декларации о соответствии техническим регламентам Таможенного союза, сертификата соответствия техническим регламентам Таможенного союза)» устанавливаются единые формы документов об оценке (подтверждении) соответствия (декларации о соответствии техническим регламентам Таможенного союза, сертификата соответствия техническим регламентам Таможенного союза), в то же время не предусмотрены формы упоминаемых в проекте регламента документов (одобрение типа транспортного средства, одобрение типа шасси, свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства, документ, идентифицирующий транспортное средство).

Таким образом, принятие предлагаемых норм в настоящей редакции способно привести к возникновению избыточных обязанностей субъектов предпринимательской и иной деятельности.

6. Пунктом 1 проекта регламента определяется его сфера регулирования, а именно, что им устанавливаются требования к колесным транспортным средствам при их выпуске в обращение *и нахождении в эксплуатации* на территории государств Единого экономического пространства.

Пунктами 84-92 проекта регламента устанавливаются требования в отношении осуществления оценки соответствия транспортных средств, находящихся в эксплуатации на территории государств Единого экономического пространства. Однако пунктом 3 статьи 2 соглашения устанавливается, что оценка (подтверждения) соответствия выпускаемой в обращение продукции требованиям технических регламентов Таможенного союза осуществляется до выпуска ее в обращение. Таким образом, согласно соглашению, никакая форма оценки соответствия в отношении продукции, находящейся в обращении невозможна. Следовательно, нормы, установленные указанными пунктами проекта регламента, регламентирующие оценку соответствия транспортных средств на этапе эксплуатации после их выпуска в обращение, противоречат нормам соглашения и должны быть исключены из настоящего проекта регламента.

7. Последним абзацем пункта 41 проекта регламента устанавливается, что для каждого типа транспортного средства (типа шасси) в государствах Единого

экономического пространства одновременно не могут действовать два и более одобрений типа транспортного средства (одобрений типа шасси). Предлагаемая норма приводит к необходимости для субъектов предпринимательской деятельности, осуществляющим деятельность по производству и импорту транспортных средств на территорию Таможенного союза, проходить заново процедуру одобрения типа в отношении поставляемых и производимых транспортных средств. Также остается нерешенным вопрос, какой из субъектов предпринимательской деятельности и иной деятельности и какого государства-участника Таможенного союза будет обязан проводить процедуру одобрения типа согласно нормам проекта регламента. Вместе с тем, целесообразность указанного требования вызывает сомнение в связи с одинаковыми параметрами типов транспортных средств в отношении аналогичных по своим характеристикам транспортных средств. Таким образом, в отношении предлагаемой нормы проекта регламента необходимо установление переходного периода, учитывающего сроки истечения действия существующих одобрений типа.

Кроме того, подпунктом 9) пункта 25 проекта регламента устанавливается, что уполномоченным органом исполнительной власти государства Единого экономического пространства рассматривается, утверждается и осуществляется регистрация одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси). Следовательно, в целях выполнения норм пункта 41 проекта регламента необходимо принятие соответствующих нормативных правовых актов Таможенного союза, с целью организации единого реестра выданных на территории Таможенного союза одобрений типов транспортных средств.

8. Пункт 89 проекта регламента к объектам оценки соответствия, в том числе относит единичные транспортные средства, выпущенные в обращение и прошедшие государственную регистрацию, у которых изменены конструктивные параметры, оказывающие влияние на характеристики транспортного средства, предусмотренные пунктами 14 и 15 настоящего технического регламента и заменены снятые с производства компоненты на компоненты, находящиеся в производстве, для увеличения ресурса транспортного средства.

Фактически, настоящая норма приводит к тому, что объектом оценки соответствия может стать практически любое эксплуатируемое транспортное средство, в котором при Государственном техническом осмотре будет выявлена замена хотя бы одной детали на модернизированную оригинальную или же на прямо не разрешенную к установке изготовителем транспортного средства. Однако все запасные части, оказывающие влияние на характеристики транспортного средства, предусмотренные пунктами 14 и 15, проходят обязательную процедуру сертификации, в том числе и неоригинальные, поставляемые независимыми импортерами. Следовательно, предлагаемая норма устанавливает конкурентное преимущество аффилированных с производителем поставщиков оригинальных запасных частей, облагает дополнительным обременением владельцев автомобилей в виде процедуры регистрации изменений в конструкции транспортного средства в случае установки ими неоригинальных компонентов (тормозной системы, рулевого управления, подвески автомобиля и других). Таким образом, данная процедура будет ограничивать реализацию таких компонентов, что дает предпосылки для монополизации данного сегмента рынка.

9. Пунктом 2.1.9. приложения 4 к проекту регламента устанавливается, что транспортные средства категорий М2, М3, N2, N3, О3 и О4 с количеством осей не более четырех должны оборудоваться антиблокировочными тормозными системами (АБС).

Указанная норма проекта регламента способна привести к ограничению предпринимательской и иной деятельности или к избыточным обязанностям субъектов предпринимательской и иной деятельности, эксплуатирующих транспортные средства, в том числе в условиях Крайнего Севера и Камчатского края и осуществляющих обеспечение снабжение топливом и продуктами первой необходимости отдаленных районов Российской Федерации. Указанные субъекты в своей деятельности эксплуатируют снятые с баланса Вооруженных сил Российской Федерации транспортные средства, которые невозможно будет легально использовать в народном хозяйстве, так как многие пункты приложения № 4 к проекту регламента не выполнимы для снятых с консервации транспортных средств.

По оценкам представителей указанных субъектов в настоящее время эксплуатируется десятки тысяч единиц таких транспортных средств (ГАЗ-66, ЗиЛ-131, Урал-4320, УАЗ-469). Указанная норма способна привести к избыточным расходам субъектов предпринимательской и иной деятельности, связанные с утилизацией всего парка указанных транспортных средств и покупкой новых транспортных средств, соответствующих требованиям проекта регламента. Также необходимо учесть, что в случае принятия проекта регламента в настоящей редакции, ввести в гражданский оборот военную технику, списываемую с баланса Вооруженных сил, будет невозможно или крайне затруднительно, что приведет к недополучению доходов соответствующих бюджетов и к расходам, направленным на утилизацию такой техники Вооруженными силами.

Кроме того, указанное требование представляется избыточным, учитывая, что в отношении легковых транспортных средств категории М₁, выпускаемых в настоящее время на территории Таможенного союза, обязательное оснащение АБС настоящим проектом регламента не предусматривается.

Таким образом, указанные нормы проекта, направленные на предотвращение незначительного ущерба в масштабах Таможенного союза, способны привести к избыточным обязанностям и необоснованным расходам субъектов предпринимательской и иной деятельности существенно большего масштаба.

10. Согласно пояснительной записке, представленный проект регламента является проектом регламента Таможенного союза, который утверждается Комиссией Таможенного союза. Вместе с тем, указанный проект регламента устанавливает требования к колесным транспортным средствам при их выпуске в обращение и нахождении в эксплуатации на территории государств Единого экономического пространства (предисловие, пункты 1, 3, 4, 5, 7, 11, 12, 13 и другие) независимо от места их изготовления. Согласно предисловию, проект регламента разработан на основании Соглашения об основах гармонизации технических регламентов государств-членов Евразийского экономического сообщества от 24 марта 2005 г. и Соглашения о проведении согласованной политики в области технического регулирования, санитарных и фитосанитарных мер от

25 января 2008 г. (далее – соглашения). Однако указанные соглашения не регламентируют техническое регулирование и не определяют соответствующие термины в рамках Таможенного союза, а также не содержат норм, на основании которых, разрабатываются и принимаются технические регламенты Таможенного союза. Кроме того, технические регламенты Таможенного союза разрабатываются, принимаются, изменяются и отменяются в соответствии с соглашением, которым определяется ряд терминов в редакции, отличной от определения соответствующих терминов, установленных соглашениями. Так, например, в соглашениях термин «сертификация» определяется как форма обязательного подтверждения соответствия органом по сертификации (оценке (подтверждению) соответствия) *продукции или иных объектов* требованиям технических регламентов ЕврАзЭС. В то же время, в соглашении термин «сертификация» определяется как форма обязательного подтверждения соответствия органом по сертификации (оценке (подтверждению) соответствия) *выпускаемой в обращение продукции* требованиям технических регламентов Таможенного союза.

Таким образом, настоящая редакция проекта регламента нуждается в приведении используемой терминологии в соответствие с нормами соглашения.

11. Пунктом 27 проекта регламента, в том числе устанавливается и наличие у изготовителя транспортных средств *системы организационных и технических мероприятий* на этапах *проектирования*, производства, контроля, испытаний и модернизации продукции. Таким образом, проект регламента устанавливает требования к процессам *проектирования и предусматривает оценку соответствия к таким процессам*. Между тем, статьей 1 соглашения определяется, что технический регламент Таможенного союза - документ, устанавливающий обязательные для применения и исполнения на таможенной территории Таможенного союза требования к продукции либо к продукции и связанным с требованиями к продукции процессам производства, монтажа, наладки, эксплуатации (использования), хранения, перевозки (транспортирования), реализации и утилизации. Таким образом, технический регламент Таможенного союза не может устанавливать требования к процессам *проектирования*.

Кроме того, термин «*система организационных и технических мероприятий*» представляется достаточно неопределенным и требующим дополнительного пояснения, поскольку не представляется возможным определить о какой «*системе мероприятий*» идет речь в рассматриваемом случае, ее содержание, компоненты, цели.

Таким образом, принятие предлагаемых норм в настоящей редакции способно привести к возникновению избыточных обязанностей субъектов предпринимательской и иной деятельности.

12. В отношении проекта регламента также имеется ряд существенных замечаний правового характера.

12.1. Согласно части 3 статьи 4 соглашения, в технических регламентах Таможенного союза устанавливаются требования к продукции либо к продукции и связанным с требованиями к продукции процессам производства, монтажа, наладки, эксплуатации (использования), хранения, перевозки (транспортирования), реализации и утилизации, а также правила идентификации, формы, схемы и процедуры оценки (подтверждения) соответствия.

Указанная норма не предполагает наличие положений в техническом регламенте, устанавливающих: обязанности и ответственность субъектов технического регулирования (подпункт 2 пункта 23, пункт 27 (последний абзац), пункты 29, 40, 63, 76, 99), порядок выпуска в обращение объектов технического регулирования в случае, если изготовителем продукции является нерезидент государств-участников Единого экономического пространства (пункт 28).

В этой связи указанные положения требуют исключения, как не относящиеся к предмету технического регулирования.

12.2. В перечень обязательных условий для оформления одобрения типа транспортного средства включена также *процедура восстановления соответствия* выпускаемых в обращение транспортных средств. Однако в рамках проекта цели, содержание, порядок осуществления указанной процедуры не предусмотрены. Более того, Соглашение и иные международные нормативные правовые акты также не

раскрывают значение, а также порядок восстановления соответствия объектов технического регулирования.

В отсутствие соответствующих правовых оснований, представляется целесообразным исключить рассматриваемое положение из проекта регламента.

12.3. В соответствии с пунктом 35 проекта регламента урегулированная процедура проведения оценки соответствия типа транспортного средства применяется *однократно*. При этом не ясны правила осуществления оценки соответствия типа транспортного средства после истечения срока действия одобрения типа транспортного средства.

12.4. Из представленного проекта регламента не представляется возможным определить: перечень «отдельных» не применяемых требований (подпункт 3 пункта 16); перечень «документации, относящейся к оформлению одобрения типа транспортного средства (пункт 47); критерии определения необходимого количества образцов продукции для проведения процедуры подтверждения соответствия (пункт 103).

Между тем, отсутствие соответствующих уточнений может привести к трудностям при применении проектируемых положений проекта, в связи с чем, указанные положения требуют дополнительного урегулирования.

Также необходимо обратить внимание, что при проектировании положений технического регламента используются такие неоднозначные, двусмысленные формулировки, как: «прочностные» характеристики (пункт 9), «эффективное» действие, «минимизация» воздействий (пункт 14), «большая» вместимость (пункт 15), «детализированные» описания (пункт 32), «конкретные» данные, «существенное» изменение (пункт 49), «стабильное» соответствие (пункт 58) и другие.

Учитывая цели технического регулирования, определенные частью 2 статьи 4 Соглашения, представляется целесообразным уточнить указанные положения.

13. По итогам оценки регулирующего воздействия проекта технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» выявлены положения, вводящие избыточные административные и иные

ограничения и обязанности для субъектов предпринимательской и иной деятельности или способствующие их введению, а также способствующие возникновению необоснованных расходов субъектов предпринимательской и иной деятельности.

14. В рамках оценки регулирующего воздействия были проведены публичные консультации с представителями предпринимательского сообщества. Соответствующие запросы были направлены в Торгово-промышленную палату Российской Федерации, Российский союз промышленников и предпринимателей, Общероссийскую общественную организацию малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ», Общероссийскую общественную организацию «Деловая Россия» и другие (справка о результатах публичных консультаций – Приложение 2 к настоящему заключению). В результате консультаций были получены предложения, касающиеся уточнения отдельных формулировок проектов технических регламентов. Предлагается рассмотреть вопрос о целесообразности их учета в текстах проектов.

15. В рамках оценки регулирующего воздействия была проведена рабочая встреча сотрудников Минэкономразвития России с представителями Минпромторга России и представителями ФГУП «НАМИ» (разработчики проекта регламента). В процессе проведения рабочей встречи, представители ФГУП «НАМИ» согласились с большинством замечаний Минэкономразвития России, приведенных в настоящем заключении об оценке регулирующего воздействия на проект регламента. По итогам проведения, участники рабочей встречи решили учесть замечания Минэкономразвития при разработке окончательной редакции проекта регламента.

Не удалось достигнуть взаимоприемлемой позиции по замечаниям, приведенным в пункте 2 настоящего заключения.

