

Приложение 2
к заключению об оценке регулирующего воздействия
по проекту технического регламента Таможенного союза
«О безопасности колесных транспортных средств»

Справка
о результатах проведения публичных консультаций
с представителями субъектов предпринимательской и иной деятельности
по проекту технического регламента Таможенного союза
«О безопасности колесных транспортных средств»

Согласно подпункту «в» пункта 11 Положения о порядке подготовки заключений об оценке регулирующего воздействия, утвержденного приказом Минэкономразвития России от 31 августа 2010 г. № 398, Департаментом оценки регулирующего воздействия проведены публичные консультации с представителями субъектов предпринимательской и иной деятельности по проекту технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (далее – проект регламента) и сообщает следующее.

Проект регламента и перечень вопросов по нему были размещены на официальном сайте Минэкономразвития России и 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».

Получен ряд позиций от представителей субъектов предпринимательской деятельности, в том числе получены ответы Российского союза промышленников и предпринимателей (письмо от 01.04.2011 г. № 475/05), Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ» (письмо от 30.03.2011 г. № 267), Ассоциации международных

автомобильных перевозчиков (письмо от 29.03.2011 г. № АСМАП-4/4-1209), ОАО «ТНК-ВР Менеджмент», ОАО «СИБУР - Русские шины», ОАО «Навигационно-информационные системы», саморегулируемой организацией «Некоммерческое Партнерство дорожных проектных организаций «РОДОС», а также еще 9 позиций других представителей субъектов предпринимательской и иной деятельности.

Представители субъектов предпринимательской и иной деятельности высказали ряд замечаний в отношении проекта регламента, наиболее значимые из которых были учтены в заключении об оценке регулирующего воздействия на проект регламента.

1. Общероссийская общественная организация малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ» представила позицию в отношении проекта регламента и сообщает следующее.

Пунктом 80 проекта регламента устанавливается, что аккредитованная испытательная лаборатория проводит техническую экспертизу конструкции транспортного средства, в том числе, необходимые измерения, в отношении соответствия требованиям, предусмотренным пунктами 9 – 12 и приложениями №№ 4 – 6 и 8 к настоящему проекту регламента.

Очевидно, что многие положения приложения 4 предназначены для вновь конструируемых транспортных средств и могут быть применены, в лучшем случае, в рамках процедуры получения Одобрения типа транспортного средства заводами-производителями (оценка огнестойкости, устойчивости к деформации и т.п.). Однако, подобные требования не выполнимы для импортируемой техники, тем более ввозимой в единичных экземплярах. Формальное следование настоящим нормам проекта регламента в принципе не позволит ввезти на территорию Таможенного союза даже один образец спецтехники, да и оплата работ лаборатории по проверке на каждом единичном транспортном средстве десятков предписанных параметров, потребует от импортера несоизмеримых затрат в десятки или сотни тысяч рублей.

Таким образом, независимым импортерам практически перекрывается возможность ввоза в страны Таможенного союза специальной техники (фургонов

для перевозки продуктов, манипуляторов, эвакуаторов, автобетоносмесителей и другой строительной и дорожной техники), в то время как подобной техникой уже много лет активно и успешно пользуются тысячи предприятий малого и среднего бизнеса. Сужение существующего рынка спецтехники негативно скажется не только на импортерах, но и на потребителях, причем невозможность обновления парка повлечет за собой его постепенную деградацию, увеличение доли морально устаревших и физически изношенных транспортных средств, что само себе противоречит интересам безопасности.

ОПОРА России делает вывод, что многие нормы проекта регламента служат интересам сертификационных органов и крупного бизнеса - автопроизводителей и официальных дилеров, и ведут к окончательному перераспределению автомобильного рынка, искусственному созданию по одному монополисту для каждой из представленных на рынке марок. В результате принятия проекта регламента в представленной редакции, понесут дополнительные расходы и будут вытесняться из бизнеса независимые импортеры и поставщики поддержанных автомобилей из Европы, Америки, ОАЭ, Кореи и Японии. Вслед за изменением автомобильного парка произойдет и перераспределение рынков запасных частей, услуг по ремонту и обслуживанию автомобилей в пользу крупных компаний и дилеров. Через несколько лет это серьезно ударит по независимым автосервисам и независимым поставщикам запчастей, которые в основном являются компаниями малого и среднего бизнеса.

Так же ОПОРА России отмечает, что важной целью принятия регламента является снижение тяжести последствий ДТП. Однако при этом в проекте регламента неоправданно откладывается внедрение требований к пассивной и активной безопасности новых транспортных средств. Отсутствие требований к безотлагательному и тотальному оснащению ABS и подушками безопасности не только является преференцией для отечественных производителей, но и позволяет компаниям с мировым именем сертифицировать и продвигать на нашем рынке упрощенные модификации автомобилей без этих систем в самом популярном и массовом сегменте рынка новых машин.

Представители ОПОРЫ России полагают, что несмотря на долгое обсуждение и многочисленные предложения правок, проект регламента требует учета современных реалий и дополнительной доработки. Отдельные положения проекта регламента фактически направлены на ограничение конкуренции в корпоративных интересах отдельных субъектов предпринимательской и иной деятельности. Принятие проекта регламента в представленной редакции не приведет к кардинальному улучшению безопасности и сокращению числа жертв ДТП, при этом используемые в нем механизмы приведут к избыточному и необоснованному давлению на субъектов предпринимательской и иной деятельности и послужат росту социального напряжения в обществе. Фактически проект регламента является не техническим документом, но инструментом нетарифного регулирования рынка, защищающий отдельных автопроизводителей и официальных дилеров от конкурентов.

2. Согласно позиции Российского союза промышленников и предпринимателей, представляется целесообразным внести изменения в пункт 3 Приложения 3 к проекту регламента. Так, необходимо включить в параметры загрязнения воздуха в транспортном средстве значения ПДК рабочей зоны для кабины водителя согласно ГН 2.2.5.1313-03. «Химические факторы производственной среды. Предельно допустимые концентрации (ПДК) вредных веществ в воздухе рабочей зоны. Гигиенические нормативы», утвержденные Главным государственным санитарным врачом Российской Федерации 27 апреля 2003 г. Кроме того, неверно приведены название и ПДК группы предельных углеводородов.

Предлагается изложить Таблицу 3.1 в следующей редакции:

Таблица 3.1

Вредное (загрязняющее) Вещество	Предельная концентрация в воздухе транспортного средства, мг/м ³		Типы двигателей, в отношении которых осуществляется проверка
	кабина водителя (ПДК р.з.)	пассажи́рское помещение (ПДК ж.з.)	
оксид углерода СО	20	5,0	1, 2, 3

Диоксид азота NO ₂	2	0,20	1, 2, 3
оксид азота NO	5	0,40	1, 2, 3
метан CH ₄	7000	50	3
углеводороды алифатические предельные	900/300	*	1
формальдегид CH ₂ O	0,5	0,035	2

*Примечание: Согласно Письму ОАО «НИИ Атмосфера» №07-2-409/10-0 от 05 мая 2010 г.:

- углеводороды алифатические предельные C₁-C₅*
- углеводороды алифатические предельные C₆-C₁₀*

Кроме того, Российский союз промышленников и предпринимателей предлагает внести поправки в Приложение 10 к проекту регламента в части дополнения таблицы строкой 113 следующего содержания:

113 .	Терминал вызова экстренных оперативных служб	5с	Правила ЕЭК ООН № 10. Подпункты 13.9-13.12 Приложения № 3 к настоящему техническому регламенту.
-------	--	----	---

3. Саморегулируемая организация «Некоммерческое Партнерство дорожных проектных организаций «РОДОС» представила свою позицию в отношении проекта регламента и сообщила следующее.

В соответствии с Соглашением об основах гармонизации технических регламентов государств-членов евразийского экономического сообщества (далее – ЕврАзЭС) (Астана, 24 марта 2005 года) технические регламенты ЕврАзЭС принимаются в целях гармонизации законодательства государств Сторон в сфере технического регулирования, защиты жизни и здоровья граждан, охраны окружающей среды, предупреждения действий, вводящих в заблуждение потребителей, и устранения необоснованных ограничений во взаимной торговле.

Принятие технических регламентов ЕврАзЭС в иных целях не допускается. Все государства - члены ЕврАзЭС являются членами ЕЭК ООН и присоединились к Соглашению о принятии единообразных условий официального утверждения о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств (заключено в Женеве 20 марта 1958 года) и Соглашению о принятии единообразных предписаний для периодических

технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров (совершено в Вене 13 ноября 1997 года).

Указанные выше международные соглашения совместно с принятыми Правилами ЕЭК ООН полностью гармонизируют требования к выпускаемым в обращение транспортным средствам и Правила для периодических технических осмотров колесных транспортных средств, зарегистрированных или допущенных к эксплуатации на их территории государств участниц. Если сопоставить проект технического регламента с указанными выше международными актами, принятыми Российской Федерацией, Республикой Беларусь и Республикой Казахстан, то следует отметить, что проект технического регламента включает полностью переписанные Правила ЕЭК ООН касающиеся транспортных средств или их частей и не удачно переписанных положений двух указанных выше соглашений ЕЭК ООН.

Представители саморегулируемой организации «Некоммерческое Партнерство дорожных проектных организаций «РОДОС» отмечают неопределенность цели, с которой принимается проект технического регламента и насколько его принятие будет соответствовать положению последнего абзаца части 1 статьи 2 Соглашения об основах гармонизации технических регламентов государств-членов ЕврАзЭС.

Кроме того, саморегулируемая организация «Некоммерческое Партнерство дорожных проектных организаций «РОДОС» считает, что проект технического регламента по форме и содержанию не соответствует основным принципам «нового подхода» в стандартизации, предусматривающих разделение основных (существенных) требований и конкретных требований к техническим характеристикам и параметрам между техническим регламентом и стандартами. Документ, содержащий 478 страниц текста со ссылками на стандарты и правила ЕЭК ООН труден для практического применения, лишен гибкости и будет требовать постоянного внесения изменений и дополнений на уровне решений глав государств, например в случае внесения изменений в стандарт или любой другой ссылочный документ.

По форме и содержанию проект технического регламента должен быть максимально приближен к содержанию аналогичных международных европейских

актов, включая Соглашение о принятии единообразных условий официального утверждения о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств (заключено в Женеве 20 марта 1958 года) и Соглашение о принятии единообразных предписаний для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров (совершено в Вене 13 ноября 1997 года).

Текст проекта технического регламента не учитывает международный характер содержащихся в нем требований и в частности требований, предъявляемых к изготовителям, и не учитывает, что значительная часть обращаемых на территории Российской Федерации и других государств таможенного союза транспортных средств изготавливается в третьих странах, на которые не распространяется действие рассматриваемого проекта технического регламента. Требования к процедуре технического осмотра не учитывают интересы международных автоперевозчиков, которым необходим не талон государственного технического осмотра, а международный сертификат соответствия, о котором в проекте технического регламента не сказано ни слова.

4. Согласно мнению ОАО «СИБУР – Русские шины» предлагаемый проектом регламента переходный период является недостаточным, что приведет к возникновению существенных материальных издержек. Так при отсутствии переходного периода будет невозможна (запрещена) продажа более 10% ассортимента ОАО «СИБУР – Русские шины», что в денежном выражении может составить более 1 млрд. руб. потерь в год.

Данные потери отразятся на графике реализации инвестиционных проектов, осуществляемых компанией. Так за период с 2007 года по настоящее время компанией было инвестировано более 8 млрд. рублей в модернизацию существующих производственных мощностей. Таким образом, в случае вступления в силу настоящего проекта регламента в срок, установленный проектом, по существующим оценкам, производители запасных частей и автокомпонентов могут недополучить до 10% годовой прибыли, что отразится на сроках и объемах реализуемых ими инвестиционных программ в модернизацию производства.

5. Согласно позиции, представленной ОАО «Навигационно-информационные системы», для повышения безопасности колесных транспортных средств категорий М и N необходимо оснастить их терминалами вызова экстренных оперативных служб. Эти терминалы должны в автоматическом режиме передавать информацию о пострадавшем в ДТП транспортном средстве.

Представители ОАО «Навигационно - информационные системы» указывают на то, что в настоящее время в Европе и Российской Федерации создаются системы экстренного реагирования при авариях, которые должны обеспечить:

сокращение времени реагирования экстренных оперативных служб при дорожно-транспортных происшествиях (ДТП);

уменьшение тяжести последствий ДТП (снижение уровня смертности, последствий травматизма, сокращение количества вторичных аварий).

Таким образом, наличие терминала вызова экстренных оперативных служб на транспортном средстве в конечном итоге повышает безопасность его использования.

ОАО «Навигационно-информационные системы» обращает внимание на то, что редакция пункта 11 проекта регламента отличается от редакции пункта 8 постановления Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 г. N 720 «Об утверждении технического регламента о безопасности колесных транспортных средств».

ОАО «Навигационно-информационные системы» предлагает изменить Приложение 2 к проекту регламента в части дополнения таблицы строкой 18 следующего содержания:

110.	Терминал вызова экстренных оперативных служб	С	С	М, N	Правила ЕЭК ООН № 10, пункт 13 Приложения № 3 к настоящему техническому регламенту (с 1 января 2013 г.)	29
------	--	---	---	------	---	----

29) Требования применяются к типам транспортных средств, выпускаемых в обращение на таможенной территории государств Единого экономического пространства и прошедших одобрение типа после 1 января 2013 года.»

ОАО «Навигационно-информационные системы» также предлагает дополнить проект регламента пунктом 13 следующего содержания:

«13. Требования к транспортным средствам в отношении терминала вызова экстренных оперативных служб

13.1. Установка терминала вызова экстренных оперативных служб должна производиться с соблюдением следующих требований:

13.1.1. если блок датчиков аварии не совмещен с терминалом вызова экстренных оперативных служб:

13.1.1.1. крепление терминала вызова экстренных оперативных служб к элементам транспортного средства должно выдерживать нагрузку, возникающую с учетом массы терминала при дорожно-транспортном происшествии;

13.1.1.2. крепление блока датчиков аварии к элементам транспортного средства должно, по возможности, осуществляться вблизи центра тяжести транспортного средства и выдерживать нагрузку, возникающую с учетом массы блока датчиков аварии при дорожно-транспортном происшествии;

13.1.1.3. крепление блока датчиков аварии к элементам транспортного средства должно обеспечивать измерение датчиками ускорений до 24 G;

13.1.1.4. терминал вызова экстренных оперативных служб и блок датчиков аварии должны устанавливаться в месте, где снижен риск деформации элементов транспортного средства, к которым прикреплен блок датчиков аварии;

13.1.2. если блок датчиков аварии совмещен с терминалом вызова экстренных оперативных служб:

13.1.2.1. крепление терминала вызова экстренных оперативных служб к элементам транспортного средства должно, по возможности, осуществляться вблизи центра тяжести транспортного средства и выдерживать нагрузку, возникающую с учетом массы блока датчиков аварии при дорожно-транспортном происшествии;

13.1.2.2. крепление терминала вызова экстренных оперативных служб к элементам транспортного средства должно обеспечивать измерение датчиками ускорений до 24 G;

13.1.2.3. терминал вызова экстренных оперативных служб должен устанавливаться в месте, где снижен риск деформации элементов транспортного средства, к которым прикреплен терминал.

13.2. Подключение терминала вызова экстренных оперативных служб к электрической сети транспортного средства должно обеспечивать его работу во всех предусмотренных режимах, включая режимы громкой связи и зарядки встроенной резервной аккумуляторной батареи.

13.3. Блок интерфейса пользователя должен быть установлен в месте, которое:

13.3.1. легкодоступно с места водителя и позволяет нажать кнопку экстренного вызова без изменения положение тела водителя за рулем и отсоединения ремней безопасности;

13.3.2. легкодоступно с места переднего пассажира (мест передних пассажиров) и позволяет нажать кнопку экстренного вызова передними пассажирами, если кабина автотранспортного средства предполагает перевозку людей в передней части транспортного средства рядом с местом водителя;

13.3.3. позволяет разместить индикатор состояния системы в области прямой видимости с места водителя и передних пассажиров, если кабина автотранспортного средства предполагает перевозку людей в передней части автотранспортного средства рядом с местом водителя;

13.3.4. снижает риск повреждения блока интерфейса пользователя и кабеля подключения блока интерфейса пользователя к терминалу вызова экстренных оперативных служб при дорожно-транспортном происшествии.

13.4. Микрофон (микрофоны) громкой связи должен быть установлен в месте, которое:

13.4.1. обеспечивает достаточное качество передачи голоса водителя при осуществлении двусторонней голосовой связи с оператором экстренных оперативных служб;

13.4.2. обеспечивает достаточное качество передачи голоса по крайней мере одного переднего пассажира при осуществлении двусторонней голосовой связи с

оператором экстренных оперативных служб, если кабина автотранспортного средства предполагает перевозку людей в передней части автотранспортного средства рядом с местом водителя;

13.4.3. акустически изолировано от источников шума в кабине транспортного средства, таких как система вентиляции и кондиционирования;

13.4.4. исключает дребезг и скрипы корпуса и элементов отделки салона транспортного средства в месте крепления микрофона;

13.4.5. при дорожно-транспортном происшествии снижает риск повреждения микрофона и кабеля подключения микрофона к терминалу вызова экстренных оперативных служб.

13.5. Терминал вызова экстренных оперативных служб должен быть подключен непосредственно к динамикам аудиосистемы транспортного средства либо к дополнительным динамикам при помощи усилителя звука, установленного внутри терминала вызова экстренных оперативных служб.

13.6. Установка динамиков, подключенных к терминалу вызова экстренных оперативных служб, должна обеспечивать выполнение следующих требований:

13.6.1. водитель и, по крайней мере, один передний пассажир могут осуществить двустороннюю голосовую связь с оператором экстренных оперативных служб;

13.6.2. при дорожно-транспортном происшествии снижен риск повреждения динамика и кабеля подключения динамика к терминалу вызова экстренных оперативных служб.

13.7. Установка антенны для приема сигналов ГЛОНАСС или общей антенны для приема сигналов ГЛОНАСС и GPS должна производиться в месте, которое обеспечивает наилучшую область видимости спутников.

13.8. Установка антенны GSM 900 и GSM 1800, а также UMTS должна производиться в месте, отвечающем следующим требованиям:

13.8.1. обеспечивается устойчивая связь по сетям подвижной радиотелефонной связи стандартов GSM 900 и GSM 1800, а также UMTS;

13.8.2. достаточно удаленном от источников радиоизлучения и помех, а также электронных блоков управления транспортного средства;

13.8.3. при дорожно-транспортном происшествии снижен риск повреждения антенны GSM 900 и GSM 1800, а также UMTS, а также кабеля подключения антенны к терминалу вызова экстренных оперативных служб.

13.9. Терминал вызова экстренных оперативных служб должен иметь неснимаемую персональную идентификационную карту абонента для работы в сетях подвижной радиотелефонной связи стандартов GSM 900 и GSM 1800, а также UMTS.

13.10. Терминал вызова экстренных оперативных служб должен быть работоспособен при температуре окружающего воздуха от минус 40 градусов Цельсия до плюс 85 градусов Цельсия и выдерживать воздействие влажности, которой он подвергается.

13.11. Терминал вызова экстренных оперативных служб считается работоспособным, если обеспечивается:

13.11.1. передача по сетям подвижной радиотелефонной связи стандартов GSM 900 и GSM 1800, а также UMTS данных о транспортном средстве в автоматическом режиме при дорожно-транспортном происшествии, последствия которого угрожают жизни или здоровью водителя и пассажиров, находящихся в транспортном средстве;

13.11.2. передача по сетям подвижной радиотелефонной связи стандартов GSM 900 и GSM 1800, а также UMTS данных о транспортном средстве в ручном режиме путем нажатия кнопки экстренного вызова;

13.11.3. назначение элемента категории сервиса при установлении соединения в сетях подвижной радиотелефонной связи GSM 900 и GSM 1800, а также UMTS согласно следующему правилу:

бит 6 устанавливается равным 1, если вызов осуществлен в ручном режиме путем нажатия кнопки экстренного вызова;

бит 7 устанавливается равным 1, если вызов осуществлен в автоматическом режиме;

13.11.4. определение местоположения транспортного средства при дорожно-транспортном происшествии с использованием навигационного приемника ГЛОНАСС или ГЛОНАСС совместно с GPS с погрешностью не более 30 метров;

13.11.5. передача данных о транспортном средстве при дорожно-транспортном происшествии с использованием внутрисетового модема, работающего через установленное голосовое соединение в сетях подвижной радиотелефонной связи стандартов GSM 900 и GSM 1800, а также UMTS;

13.11.6. передача коротких сообщений SMS (Short Message Service);

13.11.7. пакетная передача данных;

13.11.8. установление голосового соединения с оператором экстренных оперативных служб;

13.11.9. подключение к бортовой электрической сети транспортного средства;

13.11.10. возможность автономной работы терминала вызова экстренных оперативных служб при отсутствии питания от бортовой электрической сети за счет использования встроенной резервной аккумуляторной батареи, обеспечивающей 10 минут голосового соединения и 8 часов работы терминала вызова экстренных оперативных служб в режиме «ожидания». Срок службы встроенной резервной аккумуляторной батареи должен быть не менее 5 лет;

13.11.11. возможность проверки работоспособности терминала вызова экстренных оперативных служб в автоматическом и в ручном режимах;

13.11.12. включение и выключение ручного режима тестирования при помощи интерфейса пользователя без использования специального оборудования;

13.11.13. автоматическое выключение режима тестирования при удалении от точки проведения тестирования;

13.11.14. самодиагностика терминала вызова экстренных оперативных служб и пакетная передача данных о его состоянии периодически и при обнаружении неисправности;

13.11.15. режим громкой связи в салоне транспортного средства, обеспечивающий достаточное качество двусторонней голосовой связи при наличии

шума и эха в кабине транспортного средства, в том числе с использованием встроенной резервной аккумуляторной батареи терминала вызова экстренных оперативных служб, предусматривающий отключение иных средств воспроизведения звука на период голосового соединения, за исключением средств специальной связи;

13.11.16. визуальное отображение состояния и режима работы в зоне видимости с места водителя транспортного средства;

13.11.17. сохранение работоспособности в условиях дорожно-транспортного происшествия, в том числе в условиях нагрузок не ниже таких, которые вызывают срабатывание всех систем аварийного удержания в транспортном средстве данной категории;

13.11.18. фиксирование в энергонезависимой памяти данных о параметрах движения автомобиля, в том числе значения ускорения транспортного средства в трех направлениях, до и во время дорожно-транспортного происшествия. Массив данных об ускорении при дорожно-транспортном происшествии должен охватывать интервал времени не менее чем 250 миллисекунд с разрешением не более 5 миллисекунд после дорожно-транспортного происшествия и 20 секунд с разрешением 100 миллисекунд до дорожно-транспортного происшествия. Ускорение транспортного средства должно сохраняться в следующих диапазонах в трех направлениях с точностью 10% и разрешением не хуже, чем указанное ниже:

боковое: от -5 G до +5 G (разрешение 0,1 G),

продольное: от -24 G до +24 G (разрешение 0,1 G в диапазоне от -10 G до +10 G и 0,5 G за пределами диапазона от -10 G до +10 G),

вертикальное: от -5 G до +5 G (разрешение 0,1 G).

13.12. Терминал вызова экстренных оперативных служб должен передавать данные о транспортном средстве при дорожно-транспортном происшествии в формате (формат минимального набора данных), приведенном в Таблице 13.1.

Таблица 13.1

Номер блока	Название	Тип	Ед. измерения	Обязательность данных	Описание
1	ID (идентификация)	Целое число	-	O	Версия формата минимального набора данных. Устанавливается равным 1.
		Целое число	-	O	Идентификатор сообщения. Начальное значение равно 1, увеличивается с каждой повторной отправкой минимального набора данных после события.
2	Байт управления	Целое число	-	O	<p>Бит 0 характеризует тип срабатывания: устанавливается равным 1, если вызов осуществлен в автоматическом режиме; устанавливается равным 0, если вызов осуществлен в ручном режиме.</p> <p>Бит 1 характеризует тип вызова: устанавливается равным 1, если осуществлен тестовый вызов; устанавливается равным 0, если осуществлен экстренный вызов.</p> <p>Бит 2 характеризует достоверность данных о местоположении: устанавливается равным 1, если местоположение недостоверно; устанавливается равным 0, если местоположение достоверно.</p> <p>Примечание:</p> <p>Бит 2 устанавливается равным 1, если местоположение не могло быть определено с точностью ± 150 м с достоверностью 95%.</p> <p>Биты 3-7 характеризует тип ТС;</p> <p>устанавливается равным 1 для транспортного средства категории M_1;</p> <p>устанавливается равным 2 для транспортного средства категории M_2;</p> <p>устанавливается равным 3 для транспортного средства категории M_3;</p> <p>устанавливается равным 4 для транспортного средства категории N_1;</p> <p>устанавливается равным 5 для транспортного средства категории N_2;</p> <p>устанавливается равным 6 для транспортного средства категории N_3.</p>

3	Идентификатор ТС	Строка	-	0	<p>Указывается идентификационный номер транспортного средства, VIN определяется в соответствии с международным стандартом ИСО 3779 и Приложением №8 к настоящему техническому регламенту.</p> <p>Указывается мировой индекс изготовителя WMI (World Manufacturer Index).</p> <p>Указывается описательная часть VDS (Vehicle Type Descriptor).</p> <p>Указывается отличительная часть VIS (Vehicle Identification Sequence).</p>
4	Тип топлива	Целое число	-	0	<p>Определяет тип топлива транспортного средства: устанавливается равным 0, если бак/накопитель для данного типа топлива отсутствует; устанавливается равным 1, если бак/накопитель для данного типа топлива присутствует.</p> <p>Если тип топлива неизвестен, все биты устанавливаются равными 0.</p> <p>Бит 7: не используется.</p> <p>Бит 6: не используется.</p> <p>Бит 5: устанавливается равным 1, если в качестве топлива используется водород.</p> <p>Бит 4: устанавливается равным 1, если используется электрическая батарея (более 42 В и более 100 А).</p> <p>Бит 3: устанавливается равным 1, если в качестве топлива используется сжиженный пропан.</p> <p>Бит 2: устанавливается равным 1, если в качестве топлива используется природный газ под давлением.</p> <p>Бит 1: устанавливается равным 1, если в качестве топлива используется дизельное топливо.</p> <p>Бит 0: устанавливается равным 1, если в качестве топлива используется бензин.</p>
5	Время	Целое число	секунды, UTC	0	<p>Время происшествия. Секунды с полуночи 01.01.1970 согласно универсальному синхронизированному времени (UTC). При отсутствии времени происшествия устанавливается равным 0.</p>
6	Местоположение ТС	Целое число	Миллисекунды	0	<p>Широта (ИСО 6709)</p> <p>При отсутствии информации все биты устанавливаются равными 1.</p>
		Целое число	Миллисекунды	0	<p>Долгота (ISO 6709)</p> <p>При отсутствии информации все биты устанавливаются равными 1.</p>
	Направление движения транспортного средства	Целое число	2 градуса	0	<p>Направление движения с шагом 2 градуса, от направления на северный магнитный полюс (0 – 358 по часовой стрелке).</p> <p>При отсутствии информации устанавливается равным 255.</p>

7	Предыдущее местоположение n-1	Целое число	100 мил лисе кунд	НО	Разность широты (“+” - севернее, “-“ – южнее) по отношению к данным в блоке 6. Находится в диапазоне (-512..511).
		Целое число	100 мил лисе кунд	НО	Разность долготы (“+” - восточнее, “-“ – западнее) по отношению к данным в блоке 6. Находится в диапазоне (-512..511).
8	Предыдущее местоположение n-2	Целое число	100 мил лисе кунд	НО	Разность широты (“+” - севернее, “-“ – южнее) по отношению к данным в блоке 6. Находится в диапазоне (-512..511).
		Целое число	100 мил лисе кунд	НО	Разность долготы (“+” - восточнее, “-“ – западнее) по отношению к данным в блоке 6. Находится в диапазоне (-512..511).
9	Число пассажиров	Целое число	-	НО	Число застегнутых ремней безопасности. При отсутствии информации устанавливается равным 255.
10	Дополнительные данные	Строка	-	НО	Не используется.

Примечания:

О – обязательные данные, НО – необязательные данные.»

Между тем, в предложении ОАО «Навигационно - информационные системы» отсутствует обоснование необходимости принятия такого регулирования, нет оценки положительных эффектов предлагаемого регулирования и соответствующих расчетов. Таким образом, указанное предложение требует серьезного обоснования и в его отсутствие не может быть принято во внимание.

6. Союз «ТехЭксперт» обращают внимание на противоречие некоторых норм проекта регламента действующим нормативным правовым актам. Так, например, определение термина «дефект» в проекте регламента не соответствует термину «дефект», определенному в ГОСТ Р 53480-2009 «Надежность в технике. Термины и определения», утвержденному приказом Ростехрегулирования от 9 декабря 2009 г. № 649-ст.

7. ООО «СОЮЗ-96» представил позицию в отношении некоторых норм проекта регламента и сообщил следующее.

Нормы, установленные пунктом 9 проекта регламента и устанавливающие запрет на установку на транспортные средства выступающих вперед конструкций, представляются избыточными в условиях отсутствия статистических данных по

количеству пострадавших в ДТП от таких конструкций. В указанном случае проблема безопасности пешеходов решается фактическим запретом целого класса защитных конструкций для транспортного средства. Также, указанная норма не учитывает потребность в оборудовании подобными устройствами транспортных средств, эксплуатируемых в условиях автомобильных дорог ненадлежащего качества в районах Сибири и Дальнего Востока.

Кроме того, предлагаемые нормы фактически приведут к прекращению деятельности субъектов предпринимательской и иной деятельности, основанной на производстве защитных аксессуаров для транспортных средств и на автосервисных услугах. Указанные нормы устанавливаются без учета Европейского опыта, где подобные конструкции разрешены к применению при условии соблюдения в отношении них повышенных требований по травмобезопасности. ООО «СОЮЗ-96» полагает, что при разработке норм Проекта, необходимо использовать опыт Европейского Союза и других развитых стран, в законодательстве которых нет требований по сути повторной сертификации компонентов автомобиля. Там в конкурентной среде прекрасно развиваются альтернативные производители компонентов и аксессуаров, давая возможность потребителю самостоятельно выбирать из всего многообразия поставщиков сертифицированных компонентов и услуг.

Фактически положения проекта регламента приводят к необходимости пройти целый комплекс согласований для владельца транспортного средства, в случае использования любой запчасти или автоаксессуара «не с конвейера», что приведет к материальным издержкам граждан Российской Федерации и к закрытию значительного количества предприятий.

8. Согласно позиции Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (далее – АСМАП), проектом технического регламента (п.п. 73, 74 и др.) предлагается проведение проверки технического состояния транспортного средства перед его выпуском в обращение, что представляется нецелесообразным требованием, противоречащим постановлению Правительства Российской Федерации от 31.07.1998 № 880 «О порядке проведения государственного

технического осмотра транспортных средств, зарегистрированных в Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации», которым установлено, что проверка технического состояния транспортных средств, зарегистрированных в органах ГИБДД и находящихся в эксплуатации, осуществляется в рамках проведения государственного технического осмотра. Целью выпуска в обращение транспортного средства может быть владение, хранение, демонстрация и др., не связанное с эксплуатацией транспортного средства. Кроме того, проверку технического состояния транспортных средств проводят специально уполномоченные организации, располагающие обученным и аттестованным персоналом и необходимым контрольно-диагностическим оборудованием. Техническим регламентом предлагается возложить проведение этих работ на испытательные лаборатории, которые, как правило не соответствуют установленным требованиям.

Представители АСМАП полагают, что пункт 85 проекта регламента противоречит Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 №1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»), которыми установлен конкретный, ограниченный Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств.

Кроме того, согласно позиции АСМАП, требования проекта регламента по оснащению всех вводимых в обращение транспортных средств категорий N2 (грузовых автомобилей, имеющих технически допустимую максимальную массу свыше 3,5 т, но не более 12 тонн) так называемыми «тахографами» представляются избыточными, по крайней мере, на начальном этапе. Транспортные средства указанной категории N2 в основном осуществляют городские, а не междугородные

перевозки, и в силу специфики работы адекватный учет режимов труда и отдыха на них в принципе невозможен. При этом стоимость оборудования и установки начинается от 30 тысяч рублей.

9. ПК НПФ «Экип» считает принципиально важным установить в проекте регламента требования к специализированным транспортным средствам, осуществляющим перевозки сжиженного природного газа по аналогии с требованиями, установленными в отношении специализированных транспортных средств, перевозящих сжиженные углеводородные газы.

10. Кроме того, представители предпринимательской и иной деятельности вносят ряд предложений и замечаний в отношении норм проекта регламента, указанных в Таблице 1.

11. Минэкономразвития России в целом поддерживает позицию, представленную представителями субъектов предпринимательской и иной деятельности.

Однако, в отношении позиции, представленной ОАО «Навигационно-информационные системы» в пункте 5 настоящего приложения к заключению об оценке регулирующего воздействия проекта регламента, необходимо отметить, что включать указанные нормы в проект регламента в настоящее время представляется нецелесообразным, в связи с необходимостью внесения соответствующих изменений в действующие нормативные правовые акты Российской Федерации, которыми необходимо установить требования к терминалам вызова экстренных оперативных служб, формам оценки соответствия таких терминалов, а также методы испытаний таких терминалов в целях проведения их оценки соответствия установленным требованиям.

Замечания и предложения субъектов предпринимательской и иной деятельности
в отношении проекта технического регламента Таможенного союза
«О безопасности колесных транспортных средств»

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
Предисловие, абзац первый	«Предисловие Настоящий технический регламент, обеспечивающий формирование Единого экономического пространства Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации (далее – государства Единого экономического пространства), разработан на основании Соглашения об основах гармонизации технических регламентов государств-членов Евразийского экономического сообщества от 24 марта 2005 г. и Соглашения о	Абзац первый предисловия изложить в следующей редакции: «Предисловие Настоящий технический регламент устанавливает обязательные требования для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и (или) использованы на колесных транспортных средствах и которые должны применяться при проведении административных процедур связанных одобрением типа транспортного средства и его частей для допуска их в обращение на территории государств Единого экономического пространства.» и перенести его в пункт 1 раздела I «Общие положения.	Проект технического регламента не может и не должен обеспечивать формирование Единого экономического пространства Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации. Это понятие более широкое и не может быть обеспечено только требованиями к конструкции транспортных средств, которые устанавливаются с целью обеспечения безопасности при их использовании. Сфера его действия, а точнее правового регулирования должна ограничиваться требованиями, предъявляемыми к транспортным средствам, которые должны применяться при «одобрении типа» транспортного средства и его частей для допуска в обращение на территории

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
	<p>проведении согласованной политики в области технического регулирования, санитарных и фитосанитарных мер от 25 января 2008 г.»</p>		<p>государств Единого экономического пространства.</p> <p>Представленная формулировка расширяет действие технического регламента и не соответствует положениям Соглашения о принятии единообразных условий официального утверждения о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств (заключено в Женеве 20 марта 1958 года) и Соглашения о принятии единообразных предписаний для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров (совершено в Вене 13 ноября 1997 года).</p> <p>Кроме того, Соглашения об основах гармонизации технических регламентов государств-членов Евразийского экономического сообщества от 24 марта 2005 года и Соглашение о проведении согласованной политики в области</p>

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
			<p>технического регулирования, санитарных и фитосанитарных мер от 25 января 2008 года не являются основанием для разработки рассматриваемого проекта технического регламента, который разрабатывается на основании графика разработки первоочередных технических регламентов Евразийского экономического сообщества, утвержденного Решением Межгоссовета ЕврАзЭС от 12 декабря 2008 года № 405.</p>
п. 1.	<p>Настоящий технический регламент устанавливает требования к колесным транспортным средствам при их выпуске в обращение и нахождении в эксплуатации на территории государств Единого экономического пространства независимо от места их изготовления в целях защиты жизни и здоровья человека,</p>	<p>Настоящий технический регламент устанавливает требования к колесным транспортным средствам при их выпуске в обращение <i>и дальнейшем (последующем) нахождении в эксплуатации</i> на территории государств Единого экономического пространства независимо от места их изготовления в целях защиты жизни и здоровья человека, имущества, охраны окружающей среды и предупреждения действий,</p>	<p>Предложенная в проекте формулировка имеет двойное толкование. Если не будет этой вставки, то «вне закона» оказывается подавляющее большинство нынешнего автопарка России.</p>

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
	имущества, охраны окружающей среды и предупреждения действий, вводящих в заблуждение потребителей.	вводящих в заблуждение потребителей.	
п. 5		Необходимо дополнительно привести следующие определения: «разрешенная максимальная масса», «разрешенная масса, приходящаяся на ось (группу осей)», «контурная маркировка», «аппаратура спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS», «тягач», «прицеп», «полуприцеп». Привести в данном пункте также определение «интерфейса», исключив его из п.13.	
п. 5	«Дизель» – двигатель внутреннего сгорания, работающий по принципу воспламенения от сжатия.	Изложить: «дизель» – двигатель внутреннего сгорания, работающий на дизельном или другом аналогичном топливе по принципу воспламенения от сжатия.	По аналогии с двигателями, работающими на бензине и газе.
п. 5		Дополнить абзацем следующего содержания:	Предложение разработано в целях повышения безопасности колесных

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
		«терминал вызова экстренных оперативных служб» - навигационно-коммуникационное устройство, определяющее местоположение транспортного средства по сигналам глобальных навигационных спутниковых систем и передающее сообщение о транспортном средстве при дорожно-транспортном происшествии;».	транспортных средств указанных категорий за счет оснащения их аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS. Предлагаемая редакция по смыслу соответствует действующему п.8 постановления Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 г. N 720 «Об утверждении технического регламента о безопасности колесных транспортных средств» (с изменениями от 10 сентября 2010 г.).
п.5 абзац 3	«Автопоезд» - комбинация транспортных средств, состоящая из тягача и полуприцепа или прицепа (прицепов), соединенных тягово-сцепным устройством (устройствами).	Изложить в следующей редакции: «автопоезд» - состав транспортных средств, а также шасси, соединенных тягово-сцепным устройством (устройствами)».	
п.5	«Технически допустимая максимальная масса автопоезда» - установленная изготовителем максимальная суммарная	После слов «или прицепа» добавить слова «(полуприцепа)».	

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
	масса тягача и буксируемого им прицепа или прицепов.		
п.5	Отсутствует	«Тип компонента – компоненты с общими конструктивными признаками, зафиксированными в техническом описании, изготовленные одним изготовителем».	В разделе 5 Регламента есть данный термин, но не дано определение.
п.5	«Зимняя шина» - шина, материал, конструкция и рисунок протектора которой специально предназначены для достижения повышенной эффективности в обеспечении трогания с места, движения и остановки транспортного средства на обледеневшем или заснеженном дорожном покрытии.	“Зимняя шина” - шина, рисунок протектора или конструкция которой предназначены прежде всего для обеспечения на снегу более высоких показателей, чем у обычной шины, в том, что касается ее способности приводить транспортное средство в движение, поддерживать или останавливать его движение, имеет маркировку M+S в соответствии с правилами ЕЭК ООН и/или в виде горной вершины с тремя пиками и снежинкой внутри нее (рис.1).	Привести определение в соответствие с Правилами ЕЭК ООН №117-02. Внесение дополнения в определение считаем целесообразным в связи с тем, что на территории РФ и ЕЭП в эксплуатации находится много зимних шин, имеющих отличную от указанной в Приложении 7, раздел 5, п.5.5.1 маркировку. В случае внесения данной маркировки в обязательные требования к шинам в эксплуатации, при прохождении Технического осмотра многие потребители столкнутся с проблемой. Также столкнутся с

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
		 <p data-bbox="987 427 1541 528">Рис. 1. Маркировка, наносимая на зимнюю шину»</p>	<p data-bbox="1574 228 2175 520">проблемой при проведении сертификации шин на соответствие ТР производители шинной продукции, т.к. зимние шины, уже выпускающиеся предприятиями имеют маркировку в соответствии с правилами ЕЭК ООН (M+S).</p>
п.11	<p data-bbox="497 724 952 1315">Конструкция транспортных средств категории М, используемых для коммерческих перевозок пассажиров, категории N, используемых для перевозки опасных грузов, а также специальных транспортных средств обеспечивает возможность оснащения аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS.</p> <p data-bbox="497 1326 952 1396">Оснащение указанной аппаратурой</p>	<p data-bbox="978 724 1547 1396">Транспортные средства категории М, используемые для коммерческих перевозок пассажиров, категории N, используемые для перевозки опасных грузов, а также специальные транспортные средства подлежат оснащению аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS. Конструкция указанных транспортных средств должна обеспечивать возможность оснащения указанной аппаратурой. Оснащение указанной аппаратурой осуществляется в порядке,</p>	<p data-bbox="1574 724 2175 1362">Предложение разработано в целях повышения безопасности колесных транспортных средств указанных категорий за счет оснащения их аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS. Предлагаемая редакция по смыслу соответствует действующему п.8 постановления Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 г. N 720 «Об утверждении технического регламента о безопасности колесных транспортных средств» (с изменениями от 10 сентября 2010 г.).</p>

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
	осуществляется в порядке, установленном нормативными правовыми актами государств Единого экономического пространства.	установленном нормативными правовыми актами государств Единого экономического пространства.	
п. 11, п. 12		<p>между пунктами 11 и 12 вставить пункт следующего содержания:</p> <p>«Транспортные средства категорий М и N должны быть оснащены терминалом вызова экстренных оперативных служб. Конструкция названных транспортных средств должна обеспечивать возможность оснащения указанным терминалом. Оснащение указанным терминалом транспортных средств осуществляется в порядке, установленном нормативными правовыми актами государств Единого экономического пространства.».</p>	Предложения разработаны в целях повышения безопасности колесных транспортных средств.
п. 14	Конструкция транспортного средства с учетом его категории и назначения обеспечивает:	Дополнить подпунктом 17 следующего содержания»: «17) оперативное информирование экстренных оперативных служб о дорожно-транспортном	Предложения разработаны в целях повышения безопасности колесных транспортных средств.

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
п. 16 подпункт 3		<p>происшествия».</p> <p>Исключить слова «При несоответствии транспортных средств установленным габаритным и (или) весовым ограничениям, предусмотренным приложением № 5, в одобрении типа транспортного средства или свидетельстве о безопасности конструкции транспортного средства делается запись о необходимости оформления специального разрешения государственного органа исполнительной власти для их эксплуатации».</p>	
раздел II	<p>«Вредные вещества» - содержащиеся в воздухе примеси, оказывающие неблагоприятное действие на здоровье человека, - оксид углерода, диоксид азота, оксид азота, метан, углеводороды алифатические предельные, формальдегид и дисперсные частицы сажи.</p>	<p>Изложить:</p> <p>«вредные (загрязняющие) вещества» - содержащиеся в воздухе примеси, оказывающие неблагоприятное действие на здоровье человека, - оксид углерода, диоксид азота, оксид азота, метан, углеводороды алифатические предельные, формальдегид и дисперсные частицы сажи.</p>	<p>Предлагаемая формулировка соответствует терминологии действующего технического регламента «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ», утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 12 октября 2005 г. №</p>

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
			609.
раздел II	«Выбросы» – выбрасываемые в атмосферный воздух вредные вещества, содержащиеся в отработавших газах двигателей внутреннего сгорания и испарениях топлива автомобильной техники, которыми являются оксид углерода (CO), углеводороды (HC), оксиды азота (NO _x) и дисперсные частицы (PM).	Изложить: «выбросы» – выбрасываемые в атмосферный воздух вредные (загрязняющие) вещества, содержащиеся в отработавших газах двигателей внутреннего сгорания и испарениях топлива автомобильной техники, которыми являются оксид углерода (CO), углеводороды (C _m H _n), оксиды азота (NO _x) и дисперсные частицы (PM).	Предлагаемая формулировка соответствует терминологии действующего технического регламента «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ», утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 12 октября 2005 г. № 609.
далее по тексту	HC	C _m H _n	
раздел II	«уровень выбросов» – предельные значения выбросов, которые отражают максимально допустимую массу выбросов в атмосферу в расчете на единицу произведенной транспортным средством и двигателем внутреннего сгорания работы или	Изложить: «уровень выбросов» - устанавливаемые в отношении автомобильной техники и двигателей внутреннего сгорания нормативы выбросов вредных (загрязняющих) веществ, которые отражают максимально допустимую массу выбросов в атмосферу в расчете на единицу произведенной автомобильной	Предлагаемая формулировка соответствует терминологии действующего технического регламента «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ», утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 12 октября 2005 г. №

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
	пробега	техникой и двигателями внутреннего сгорания работы или пробега	609.
раздел II	«Экологический класс» - классификационный код, характеризующий транспортное средство или двигатель внутреннего сгорания в зависимости от уровня выбросов вредных веществ, а также уровня требований к системам бортовой диагностики и обеспечения поддержания соответствующего уровня выбросов вредных веществ во время эксплуатации транспортного средства или двигателя внутреннего сгорания.	Изложить: «экологический класс» - классификационный код, характеризующий транспортное средство или двигатель внутреннего сгорания в зависимости от уровня выбросов вредных (загрязняющих) веществ, а также уровня требований к системам бортовой диагностики и обеспечения поддержания соответствующего уровня выбросов вредных веществ во время эксплуатации транспортного средства или двигателя внутреннего сгорания.	Предлагаемая формулировка соответствует терминологии действующего технического регламента «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ», утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 12 октября 2005 г. № 609.
п. 73		Необходимо исключить слова «и проверки технического состояния транспортного средства».	
п. 74		Необходимо исключить подпункт 7, а также из абзаца 9-го слова «и результатов проверки технического	

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
		состояния транспортного средства»	
п. 85		Целесообразно установить конкретный Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств.	В соответствии с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 №1090.
п. 113	Маркировка компонентов знаками официального утверждения «Е» или «е» (рис. 1) приравнивается к маркировке знаком обращения на рынке.	Привести в соответствие.	Приравнивание маркировки компонентов знаками официального утверждения «Е» или «е» (рис. 1) в других странах к маркировке знаком обращения на рынке государств Единого экономического пространства противоречит требованию формы подтверждения соответствия в виде обязательной сертификации.
приложение 1			Данные, представленные в табличной форме, не соответствуют данным действующего технического регламента «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
			территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ», утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 12 октября 2005 г. № 609.
приложение 1, п.2		Дополнить таблицу строкой 113 следующего содержания: «113. Терминал вызова экстренных оперативных служб».	Предложения разработаны в целях повышения безопасности колесных транспортных средств категорий М и N за счет оснащения их терминалами вызова экстренных оперативных служб. Эти терминалы должны в автоматическом режиме или при нажатии специальной кнопки передавать информацию о пострадавшем в ДТП транспортном средстве.
приложение 1		-в п. 1 после слов «Мототранспортные средства» добавить слова «, в том числе»; - в п.п. 1.1. слова «Мопеды, мотовелосипеды, мокики, в том числе:» исключить; - в п.п. 1.2. слова «Мотоциклы, мотороллеры, трициклы, в том числе:» исключить;	

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
		<ul style="list-style-type: none"> - в п.п. 1.3. слова «Квадрициклы, в том числе:» исключить; - в п.п. 2.1. слова «Автомобили легковые, в том числе:» исключить; - в п.п. 2.2. слова «Автобусы, троллейбусы, специализированные пассажирские транспортные средства и их шасси, в том числе:» исключить; - в п.4 вместо слов «легковым и грузовым автомобилям, мотоциклам, мотороллерам и квадрициклам» записать слова «транспортным средствам категорий L, M, N»; - в п. 1 слова «Двухколесное транспортное средство», «Трехколесное транспортное средство», «Четырехколесное транспортное средство» и все связанные по смыслу с ними слова изложить во множественном числе; - в п. 2 и 3 вместо слова «используемые» записать слово «предназначенные»; - в 1-м абзаце п. 3 исключить слова 	

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
		«-автомобили грузовые»;	
приложение 2	Оценка соответствия типов транспортных средств (шасси) перед их выпуском в обращение.	Пункты 6 и 17 объединить	Необходимо одно наименование.
приложение 2, п. 20	Правила ЕЭК ООН № 24-03.	Изложить: Правила ЕЭК ООН № 49-01, Правила ЕЭК ООН № 83-02, Правила ЕЭК ООН № 49-02, Правила ЕЭК ООН № 83-04, Правила ЕЭК ООН № 83-05, Правила ЕЭК ООН № 49-04, Правила ЕЭК ООН № 96-01, Правила ЕЭК ООН № 49-04, Правила ЕЭК ООН № 49-05, Правила ЕЭК ООН № 83-06, Правила ЕЭК ООН № 49-05.	В отношении категорий М и N (как указано в таблице).
приложение 2, п.25, примечание	20)	Исключить	Требование должно выполняться при выпуске в обращение, а не только при установке на транспортное средство.
приложение 2, п.25	М, N, O, L6, L7	М1, О1 и О2	В соответствии с Правилами ЕЭК ООН №30
приложение 2 п. 33	Правила ЕЭК ООН № 40-		В пп. 20 для категорий L6 и L7

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
	01.		указаны правила ЕЭК ООН № 24-03, а в пп. 33 для этих же категорий - Правила ЕЭК ООН № 40-01.
приложение 2, п.45	M, N, O, L6, L7	M2, M3, N, O3 и O4	В соответствии с Правилами ЕЭК ООН №54
приложение 2, п.45, примечание	20)	Исключить	Требование должно выполняться при выпуске в обращение, а не только при установке на транспортное средство.
приложение 2, п.90, примечание		Ввести ссылку 31)	Ссылка 31): Не применяются в отношении шин, устанавливаемых на специальные транспортные средства (в соответствии с Приложением №6 настоящего регламента). Данные шины имеют рисунок повышенной проходимости и разработаны и разрабатываются для применения в специальных условиях эксплуатации для обеспечения выполнения специальных задач. В основном они не применяются на дорогах общего пользования. Согласно проекту Правил ЕЭК ООН №117-02 они относятся к категории «профессиональные шины», в РФ это в том числе шины с

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
			регулируемым давлением. Шины этой категории не могут выполнить требование Правил ЕЭК ООН №117 в отношении уровня звука из-за особенностей рисунка протектора.
Приложение 2, п.90	<p>Правила ЕЭК ООН № 117-02, стадия 1 (по 31 декабря 2015 г.)</p> <p>Правила ЕЭК ООН № 117-02, стадия 2 (с 1 января 2016 г.)</p>	<p>Правила ЕЭК ООН № 117-02, стадия 1 (по 31 декабря 2018 г.)</p> <p>Правила ЕЭК ООН № 117-02, стадия 2 (с 1 января 2019 г.)</p>	<p>В связи с тем, что в настоящий момент уровень технологии, применяемых материалов и конструкций в Российской шинной промышленности отстает от западного, считаем преждевременным введение с 01.01.2016г. требований Правил ЕЭК ООН №117-02, стадия 2 на территории Российской Федерации и ЕЭП.</p> <p>В связи с тем, что процесс модернизации потребует значительных усилий и вложений в технологию, считаем целесообразным перенести срок введения требований Правил ЕЭК ООН №117-02, стадия 2 на 01.01.2019г. для обеспечения соответствия отечественной шинной продукции международному уровню и исключения останова предприятий</p>

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
			отрасли.
Приложение 2, п.92	Правила ЕЭК ООН № 117-02 (с 1 января 2015 г.)	Правила ЕЭК ООН № 117-02 (с 1 января 2019 г.)	См.выше
Приложение 2, п.92	Правила ЕЭК ООН № 117-02, стадия 1 (с 1 января 2016 г.)	Правила ЕЭК ООН № 117-02, стадия 1 (с 1 января 2019 г.)	См.выше
приложение 3; п.12, таблица 12.1			Данные, представленные в табличной форме, не соответствуют данным действующего технического регламента «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ», утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 12 октября 2005 г. № 609 (в части наименований правил ЕЭК ООН).
приложение 3 п. 3, табл. 3.1			Необходимо включить в параметры загрязнения воздуха в транспортном средстве значения ПДК рабочей зоны для кабины водителя согласно ГН 2.2.5.1313-03. «Химические

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
			<p>факторы производственной среды. Предельно допустимые концентрации (ПДК) вредных веществ в воздухе рабочей зоны. Гигиенические нормативы», утв. Главным государственным санитарным врачом Российской Федерации 27 апреля 2003 г.).</p> <p>Неверно приведены название и ПДК группы предельных углеводородов.</p>
приложение 3; табл. 9.1			Отсутствуют требования к содержанию углеводородов (C_mH_n)
Приложение 7, раздел 5	<p>5.5. Шина считается непригодной к эксплуатации при:</p> <p>5.5.1. Остаточной высоте рисунка протектора шин, не снабженных индикаторами износа, не более указанных предельных значений: для транспортных средств категорий:</p> <p>для транспортных средств категорий L – 0,8 мм;</p> <p>для транспортных средств категорий N2, N3, O3, O4 –</p>	<p>5. Шина считается непригодной к эксплуатации при:</p> <p>5.5.1 Появлении индикаторов износа, в двух соседних по окружности рядах.</p> <p>5.5.2 Остаточной высоте рисунка протектора шин не более:</p> <p>Для транспортных средств категорий M2, M3 – 2,00мм;</p> <p>Для эксплуатации на обледеневшем или заснеженном дорожном покрытии – 4,00мм.</p>	<p>В связи с тем, что с начала 80-х гг прошлого века все выпускаемые шины, на которые распространяется действие ТР, имеют индикаторы износа п.п. 5.5.2 и 5.5.3 исключить, т.к. п.5.5.1 приведенной редакции полностью закрывает данные вопросы.</p> <p>В п.п.5.5.2 указаны особые случаи по рисунку протектора, обеспечивающие безопасность движения в специальных условиях эксплуатации.</p> <p>Изменение по зимним шинам – не</p>

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
	<p>1,0 мм;</p> <p>для транспортных средств категорий М1, N1, O1, O2 – 1,6 мм;</p> <p>для транспортных средств категорий М2, М3 – 2,0 мм;</p> <p>для зимних шин, маркированных знаком в виде горной вершины с тремя пиками и снежинки внутри нее (рис. 4.1) – 4,0 мм;</p> <div data-bbox="546 983 719 1158" data-label="Image"> </div> <p>Рис. 4.1. Маркировка, наносимая на зимнюю шину</p>		<p>все шины, эксплуатирующиеся в зимних условиях, относятся к категории зимняя и имеют специальную маркировку, но при остаточной высоте рисунка протектора менее 4,00мм эксплуатация шин в таких условиях опасна.</p>

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
	<p>5.5.2. Наличии участка беговой дорожки, на котором высота рисунка протектора по всей длине меньше указанной в пункте 5.5.1. Размер участка ограничен прямоугольником, ширина которого не более половины ширины беговой дорожки протектора, а длина равна $1/6$ длины окружности шины (соответствует длине дуги, хорда которой равна радиусу шины), если участок расположен посередине беговой дорожки протектора. При неравномерном износе шины учитывается несколько участков с разным износом, суммарная площадь которых имеет такую же величину;</p> <p>5.5.3. Появлении одного индикатора износа</p>		

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
	(выступа по дну канавки беговой дорожки, высота которого соответствует минимально допустимой высоте рисунка протектора шин) при равномерном износе или двух индикаторов в каждом из двух сечений при неравномерном износе беговой дорожки.		
приложение 5, примечание к таблице 1 п.2.1		Вместо слова «тягачам» записать слова «автопоездам в составе 2-осного тягача», после слов «на каждую» добавить слово «ось».	
приложение 5, п.3.1		Изложить в следующей редакции: «3.1. Если габаритные размеры транспортного средства превышают значения, указанные в пункте 1 настоящего Приложения, то в одобрении типа транспортного средства или свидетельстве о безопасности конструкции транспортного средства, а также в регистрационных документах	

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
		<p>транспортного средства делается запись о том, что транспортное средство является негабаритным и для его проезда по территории государств Единого экономического пространства требуется оформление специального разрешения.».</p>	
приложение 5		<p>Добавить новый пункт 3.2. следующего содержания:</p> <p>«3.2. Если технически допустимая максимальная масса транспортного средства, или технически допустимая максимальная масса автопоезда, или технически допустимая максимальная масса, приходящаяся на ось (группу осей), превышает значения, указанные в пунктах 2.1 и 2.2 настоящего приложения, то при проезде такого транспортного средства по территории государств Единого экономического пространства в случае фактического превышения</p>	

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
		<p>нормативных весовых параметров, установленных нормативными документами государств Единого экономического пространства, регламентирующими весовые параметры транспортных средств при перевозке грузов, перевозчик должен получить специальное разрешение.»</p> <p>При этом Пункт 3.2. Приложения № 5 считать пунктом 3.3</p>	
<p>приложение 7, раздел 5</p>	<p>5.7.4. На задней оси транспортных средствах категории М, средних и задней осях транспортных средств категории N, на любых осях транспортных средств категории О допускается применение шин с отремонтированными местными повреждениями, а в случае шин, имеющих маркировку «Regroovable», также с рисунком протектора, углубленным</p>	<p>5.7.4. На задней оси транспортных средствах категории М, средних и задней осях транспортных средств категории N, на любых осях транспортных средств категории О допускается применение шин с отремонтированными местными повреждениями, а в случае шин, имеющих маркировку «Regroovable», также с рисунком протектора, углубленным методом нарезки, в соответствии с рекомендациями изготовителя шин.</p>	

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
	методом нарезки.		
приложение 4 п. 2.1.9	2.1.9. Транспортные средства категорий М2, М3, N2, N3, О3 и О4 с количеством осей не более четырех должны оборудоваться антиблокировочными тормозными системами (АБС).	Изложить: 2.1.9. Транспортные средства категорий М2, М3, N2, N3, О3 и О4 с количеством осей не более четырех должны быть оборудованы антиблокировочными тормозными системами (АБС).	
приложение 6 п 1.18.4.2	Защита от статического электричества транспортных средств должна соответствовать требованиям правил защиты от статического электричества в производствах химической, нефтехимической и нефтеперерабатывающей промышленности.	Защита от статического электричества транспортных средств должна соответствовать требованиям правил защиты от статического электричества в производствах химической, нефтехимической и нефтеперерабатывающей промышленности. Каждая автоцистерна должна иметь электропроводно соединенные с сосудом заземляющую цепочку с длиной, обеспечивающей при ненагруженной автоцистерне соприкосновение с землей отрезка не менее 200 мм, и заземляющий	По аналогии с п. 1.20.10.3. Необходимо отметить, что документ, на который сделана ссылка, не регламентирует чётко: -на каких цистернах надо устанавливать заземляющую цепочку, на каких необязательно (например, на масловозах, битумовозах и т.п.), -порядок их использования (при движении, стоянке, сливе и т.д.), -каждый трактует по-своему этот документ (ГИБДД, руководители транспортных предприятий, водители – все они имеют своё, по-своему правильное мнение). То есть, ясности в этом вопросе нет,

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
		трос со штырем-струбциной на конце для заглубления в землю или подсоединения к заземляющему контуру.	поэтому переносить подобные ссылки на этот документ в новый Регламент не вполне корректно.
приложение 6 п 1.18.21.5	Авиатопливозаправщики должны оснащаться дизелями с защитой от попадания авиатоплива и противоводокристаллизационных жидкостей - присадок на узлы и агрегаты двигателей.	Дизели авиатопливозаправщиков должны быть оснащены защитой от попадания на узлы и агрегаты двигателей авиатоплива и противоводокристаллизационных жидкостей - присадок.	
приложение 6 п. 21.9.1	Демонтаж или неработоспособное состояние зажимов для подключения заземляющего провода, тросов и других элементов защиты автоцистерны от статического электричества, предусмотренных изготовителем транспортного средства.	Демонтаж или неработоспособное состояние зажимов для подключения заземляющего провода, тросов, заземляющих цепочек и других элементов защиты автоцистерны от статического электричества, предусмотренных изготовителем транспортного средства.	
приложение 9, п. 8	Установка оборудования для питания двигателя газообразным топливом	Исключить данное требование в случае наличия подтверждения соответствия компонентов	Данное положение серьезно препятствует развитию переоборудованию транспортных

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
	(компримированным природным газом - КПГ, сжиженным нефтяным газом – СНГ) и демонтаж такого оборудования.	требованиям Правил ЕЭК ООН № 67 и 110.	средств находящихся в эксплуатации на питание их двигателей газообразным топливом, и влечет необходимость в получении дополнительных сертификатов, заключений и проводить испытания для единичных транспортных средств.
приложение 10; п 1; п. 2			Данные, представленные в табличной форме, не соответствуют данным действующего технического регламента «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ», утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 12 октября 2005 г. № 609 (в части наименований правил ЕЭК ООН).
приложение 10, п.20, п.21	максимальное количество шипов на один погонный метр протектора - 65 шт.;	Исключить	Закрепление требования по количеству шипов на погонный метр к шинам, предназначенным для установки шипов противоскольжения, считаем преждевременным, т.к. в настоящий

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
			<p>момент директива ЕС только находится в разработке и данное требование не подтверждено экспериментально. Требование по количеству шипов является важным требованием, оказывающим значительное влияние на безопасность транспортных средств и требует детального и серьезного изучения, проведения комплекса испытаний, разработки методик испытаний</p>
<p>приложение 10, п.110</p>	<p>Масса шипа, не более: 1,6 г для легковых шин, 2,8 г для легких грузовых шин, 3,5 г для грузовых шин.</p>	<p>Масса шипа, не более: 2,4г – для легковых шин; 5,0г – для легких грузовых шин; 8,0г – для грузовых шин</p>	<p>Исходя из особенностей российского рынка (дорожно-климатические условия) габаритные размеры шипов, их конфигурация и материал не могут изменяться для обеспечения безопасности дорожного движения по крайней мере до 2017г.</p> <p>Снижение массы шипа за счет алюминиевых сплавов для изготовления корпуса приведет к быстрому разрушению шипа из-за коррозии в среде химических реагентов, которыми обрабатываются дороги в РФ.</p>

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
			По типам, размерам, массе и количеству шипов в шине отечественные шинники и должны руководствоваться своим опытом, своими исследованиями. Разумеется, опыт скандинавских стран должен постоянно подвергаться анализу и его выводы учитываться при изменении дорожных условий в Российской Федерации и на территории ЕЭП, но в настоящий момент вводить эти требования преждевременно.
приложение 14	Таблица «Общие характеристики транспортного средства» в приложении № 1 к форме одобрения типа транспортного средства.	В последней строке после слова «антенна» записать «терминал вызова экстренных оперативных служб (маркировка)».	
приложение 15	Таблица «Общие характеристики шасси» в приложении № 1 к форме одобрения типа шасси.	В последней строке после слова «антенна» записать «терминал вызова экстренных оперативных служб (маркировка)».	