

**Министерство экономического развития
Российской Федерации**

О проекте технического регламента ЕврАзЭС
“О безопасности колесных транспортных средств”

Саморегулируемая организация Некоммерческое Партнерство дорожных проектных организаций «РОДОС» рассмотрела проект технического регламента ЕврАзЭС «О безопасности колесных транспортных средств» и сообщает следующие замечания по проекту этого документа.

1. Не понятно насколько обосновано принятие настоящего технического регламента ЕврАзЭС в соответствии с Соглашением об основах гармонизации технических регламентов государств-членов евразийского экономического сообщества (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 евразийского экономического сообщества являются членами ЕЭК ООН и присоединились к Соглашению о принятии единообразных условий официального утверждения о взаимном признании официально 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).

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 Россией, республикой Беларусь и республикой Казахстан то следует отметить, что регламент включает полностью переписанные Правила ЕЭК ООН касающиеся транспортных средств или их частей и не удачно переписанных положений двух указанных выше соглашений ЕЭК ООН.

Поэтому не понятно, с какой целью принимается настоящий технический регламент и насколько его принятие будет соответствовать положению

последнего абзаца части 1 статьи 2 Соглашения об основах гармонизации технических регламентов государств-членов евразийского экономического сообщества.

2. Проект технического регламента по форме и содержанию не соответствует основным принципам «нового подхода» в стандартизации предусматривающее 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.

Очевидно, 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 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).

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

3. Предлагаемая форма для замечаний и предложений по проекту технического регламента содержащая около 500 страниц не приемлема т.к. требует от рецензента огромных затрат времени, поэтому в прилагаемую таблицу оформленную по установленной форме включены лишь основные замечания.

Приложение: прилагаемое по тексту на 15 листах.

С уважением,

Президент
Некоммерческого Партнёрства
дорожных проектных организаций
«РОДОС»



О.В. Скворцов

**Комитет РСПП по техническому
регулированию, стандартизации и
оценке соответствия**

О проекте технического регламента ЕврАзЭС
“О безопасности колесных транспортных средств”

Саморегулируемая организация Некоммерческое Партнерство дорожных проектных организаций «РОДОС» рассмотрела проект технического регламента ЕврАзЭС «О безопасности колесных транспортных средств» и сообщает следующие замечания по проекту этого документа.

1. Не понятно насколько обосновано принятие настоящего технического регламента ЕврАзЭС в соответствии с Соглашением об основах гармонизации технических регламентов государств-членов евразийского экономического сообщества (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 евразийского экономического сообщества являются членами ЕЭК ООН и присоединились к Соглашению о принятии единообразных условий официального утверждения о взаимном признании официально 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).

Указанные выше международные Соглашения совместно с принятыми Правилами ЕЭК ООН полностью гармонизируют требования к выпускаемым в обращение транспортных средств 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 Россией, республикой Беларусь и республикой Казахстан то следует отметить, что регламент включает полностью переписанные Правила ЕЭК ООН касающиеся транспортных средств или их частей и не удачно переписанных положений двух указанных выше соглашений ЕЭК ООН.

Поэтому не понятно, с какой целью принимается настоящий технический регламент и насколько его принятие будет соответствовать положению последнего абзаца части 1 статьи 2 Соглашения об основах гармонизации технических регламентов государств-членов евразийского экономического сообщества.

2. Проект технического регламента по форме и содержанию не соответствует основным принципам «нового подхода» в стандартизации предусматривающее 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.

Очевидно, 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 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).

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

3. Предлагаемая форма для замечаний и предложений по проекту технического регламента содержащая около 500 страниц не приемлема т.к. требует от рецензента огромных затрат времени, поэтому в прилагаемую таблицу оформленную по установленной форме включены лишь основные замечания.

Приложение: прилагаемое по тексту на 15 листах.

С уважением,

Президент
Некоммерческого Партнёрства
дорожных проектных организаций
«РОДОС»

О.В. Скворцов

ЗАМЕЧАНИЯ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ
саморегулируемой организации «Некоммерческое Партнёрство дорожных проектных организаций «РОДОС»
к проекту технического регламента, обеспечивающего формирование Единого экономического пространства Республики Беларусь,
Республики Казахстан и Российской Федерации «О безопасности колесных транспортных средств»
 (далее – проект технического регламента)

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
Общие замечания			
	<p>1. Не понятно насколько обоснованно принятие проекта технического регламента. 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 единых условий официального утверждения о взаимном признании официального утверждения и частей механических транспортных средств (заключено в Женеве 20 марта 1958 года) и Соглашению о принятии единых 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 выпускаемому в обращение транспортным средствам и Правила для периодических технических осмотров колесных транспортных средств, зарегистрированных или допущенных к эксплуатации на их территории государств-членов. 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.</p> <p>Поэтому не понятно, с какой целью 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.</p>		
		<p>2. 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 посто-</p>	

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
	<p>янного внесения изменений и дополнений на уровне решений глав государств, например в случае внесения изменений в стандарт или любой другой ссылочный документ.</p> <p>Очевидно, 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).</p> <p>Текст проекта технического регламента не учитывает международный характер содержащихся в нем требований и в частности требований предъявляемым 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 перевозчиков, которым необходим не наш талон, а международный сертификат соответствия, о котором в проекте технического регламента не сказано ни слова.</p>		
Предисловие, абзац первый	<p>«Предисловие</p> <p>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 проведении согласованной политики в области технического регулирования, санитарных и фитосанитарных мер от 25 января 2008 г.»</p>	<p>Абзац первый предисловия изложить в следующей редакции:</p> <p>«Предисловие</p> <p>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.»</p> <p>и перенести его в пункт 1 раздела I «Общие</p>	<p>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 при-</p>

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
		положения.	<p>меняться при «одобрении типа» транспортного средства и его частей для допуска в обращение на территории государств Единого экономического пространства.</p> <p>Представленная формулировка расширяет действие технического регламента и не соответствует положениям Соглашения о принятии единых 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 единых технических 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 технических регулирования, санитарных и фитосанитарных мер от 25</p>

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
Предисловие, абзац второй	<p>«Предисловие</p> <p>... Требования настоящего технического регламента гармонизированы с требованиями Правил Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (Правила ЕЭК ООН), принимаемых на основании «Соглашения о принятии единых различных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний», заключенного в Женеве 20 марта 1958 г. (далее – Соглашение 1958 года), и Глобальных технических правил, принятых на основании «Соглашения о введении Глобальных технических правил для</p>	<p>Абзац второй предисловия изложить в следующей редакции:</p> <p>«Предисловие</p> <p>... Требования настоящего технического регламента гармонизированы с требованиями Правил Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (Правила ЕЭК ООН), принимаемых на основании «Соглашения о принятии единых различных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний», заключенного в Женеве 20 марта 1958 г. (далее – Соглашение 1958 года), и Глобальных технических правил, прини-</p>	<p>января 2008 года не являются основанием для разработки технического регламента, который разрабатывается на основании графика разработки первоочередных технических регламентов Евразийского экономического сообщества, утвержденному Решением Межгоссовета ЕврАзЭС от 12 декабря 2008 года № 405.</p>

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
Раздел I, пункт 1	<p>колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах», заключенного в Женеве 25 июня 1998 г. (далее – Соглашение 1998 года).»</p>	<p>маемых на основании «Соглашения о введении Глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах», заключенного в Женеве 25 июня 1998 г. (далее – Соглашение 1998 года), Соглашения о принятии единых правил предписаний для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров, совершенного в Вене 13 ноября 1997 года.».</p>	
Раздел I, пункт 1	<p>«I. Общие положения</p> <p>1. 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, имущества, охраны окружающей среды и предупреждения действий, вводящих в заблуждение потребителей.»</p>	<p>Пункт 1 раздела I изложить в следующей редакции:</p> <p>«I. Общие положения</p> <p>1. Настоящий технический регламент устанавливает требования к колесным транспортным средствам при их выпуске в обращение и правила для периодических технических осмотров колесных транспортных средств, зарегистрированных или допущенных к эксплуатации 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, вводящих в заблуждение потребителей.»</p> <p>Настоящий технический регламент ус-</p>	<p>Как следует из текста проекта технического регламента авторы совершили серьезную ошибку, распространив сферу его деятельности на эксплуатацию транспортных средств, т.к. полностью не учли положения международных норм и в частности Соглашения «О принятии единых правил предписаний для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров», совершенным в Вене 13 ноября 1997 года внося тем самым огромную путаницу в терминологию и содержание проекта технического регламента.</p>

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
Раздел III, пункт 6, абзац шестой	<p>«III. Правила обращения на рынке или ввода в эксплуатацию</p> <p>...</p> <p>6. Документами, удостоверяющими соответствие требованиям настоящего технического регламента при выпуске в обращение, являются:</p> <p>...</p> <p>Документы, удостоверяющие соответствие требованиям настоящего технического регламента действительны на территории всех государств Единого экономического пространства.»</p>	<p>танавливает обязательные требования для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и (или) используются 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.»</p>	Предложенная редакция сужает роль технического регламента, а также сферу правового регулирования, ограничивая ее территорией государств Единого экономического пространства (см. 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).
Раздел V, подраздел	«V. Оценка соответствия	<p>Абзац первый пункта 84 подраздела 3 раздела V изложить в следующей редакции:</p>	Текст проекта технического регламента не соответствует терминологии других государств.»

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
3, пункт 84, абзац первый	3. Оценка соответствия транспортных средств, находящихся в эксплуатации 84. Оценка соответствия транспортных средств, находящихся в эксплуатации на территории государств Единого экономического пространства, проводится в отношении каждого зарегистрированного в установленном порядке в государствах Единого экономического пространства транспортного средства в форме проверки его конструкции и технического состояния, которые осуществляются в рамках государственного технического осмотра, а также государственного контроля (надзора) за соблюдением нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения.»	«V. Оценка соответствия ... 3. Оценка соответствия транспортных средств, находящихся в эксплуатации 84. Оценка соответствия транспортных средств, находящихся в эксплуатации на территории государств Единого экономического пространства, проводится в отношении каждого зарегистрированного в установленном порядке в государствах Единого экономического пространства транспортного средства, проводится в форме периодических технических осмотров, проводимых в соответствии с требованиями настоящего технического регламента.»	ги и нормам, установленным Соглашением о принятии единообразных предписаний для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров, совершенным в Вене 13 ноября 1997 года. Кроме изменения данного пункта следует переработать весь подраздел 3 «Оценка соответствия транспортных средств, отвечающих в эксплуатации» раздела V «Оценка соответствия» проекта технического регламента.
Раздел V, подраздел 3, пункт 84, абзац второй	«V. Оценка соответствия ... 3. Оценка соответствия транспортных средств, находящихся в эксплуатации 84. ... Целью проверки конструкции транспортного средства является удостоверение в том, что в конструкцию транспортного средства не были внесены несанкционированные изменения.»	Абзац второй пункта 84 подраздела 3 раздела V изложить в следующей редакции: «V. Оценка соответствия ... 3. Оценка соответствия транспортных средств, находящихся в эксплуатации 84. ... Целью периодического технического осмотра является осмотр любых предметов оборудования и частей, которые используются на колесных транспортных средствах, и характеристики которых оказывают влияние на безопасность дорожного движения, охрану окружающей среды и	Авторы проекта технического регламента абсолютно не понимают цели и назначение технического осмотра, который должен обязательно носить периодический характер и целью которого является осмотр любых предметов оборудования и частей, которые используются на колесных транспортных средствах, и характеристики которых оказывают влияние на безопасность дорожного движения, охрану окружающей среды и экономию энергии.

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
Раздел V, подраздел 3, пункт 84, абзац пятый	<p>«V. Оценка соответствия ...</p> <p>3. Оценка соответствия транспортных средств, находящихся в эксплуатации 84. ...</p> <p>При проверке технического состояния не разрешается проводить ремонт и регулировку транспортного средства, за исключением регулирования направления света фар, если предусмотрена возможность такой регулировки без применения специального инструмента.»</p>	<p>экономии энергии и оценка соответствия их требованиям настоящего технического регламента.».</p> <p>Абзац пятый пункта 84 подраздела 3 раздела V исключить.</p>	<p>Закон должен защищать интересы потребителей, а не органов власти. Практически во всех цивилизованных странах мира можно получить сертификат технического осмотра на аккредитованной станции технического обслуживания, которая вправе по желанию заявителя ускорить выявленные дефекты.</p> <p>Предлагаемая проектом технического регламента норма, заставляющая владельца транспортного средства тратить время на проезд с пункта технического осмотра на станцию техобслуживания и обратно носит коррупционный характер.</p>
Раздел V, подраздел 3, пункт 86	<p>«V. Оценка соответствия ...</p> <p>3. Оценка соответствия транспортных средств, находящихся в эксплуатации ...</p> <p>86. Документом, удостоверяющим соответствие транспортного средства требованиям настоящего технического регламента является талон государственного технического осмотра. Наличие у водителя транспортного средства</p>	<p>Пункт 86 подраздела 3 раздела V изложить в следующей редакции:</p> <p>«V. Оценка соответствия ...</p> <p>3. Оценка соответствия транспортных средств, находящихся в эксплуатации ...</p> <p>86. Документом, удостоверяющим соответствие транспортного средства требованиям настоящего технического регламента в части касающ-</p>	<p>Документом, удостоверяющим соответствие эксплуатационного транспортного средства требованиям безопасности является в соответствии с международной терминологией (см. Соглашения о принятии единых предписаний для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров, совер-</p>

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
	<p>ва, зарегистрированного в установленном порядке на территории государства Единого экономического пространства, действующего талона государственного технического осмотра, является необходимым условием для допуска такого транспортного средства к участию в дорожном движении в государствах Единого экономического пространства.»</p>	<p>шейся правил для периодических технических осмотров колесных транспортных средств является сертификат талон технического осмотра.</p> <p>Наличие у водителя транспортного средства, зарегистрированного в установленном порядке на территории государства Единого экономического пространства, действующего сертификата технического осмотра (приложение №___), а при движении в международном сообщении международного сертификата технического осмотра (приложение №___) является необходимым условием для допуска такого транспортного средства к участию в дорожном движении в государствах Единого экономического пространства.»</p>	<p>шенное в Вене 13 ноября 1997 года), не талон, а сертификат технического осмотра, а условиями допуска при международных перевозках международный сертификат технического осмотра по установленной форме.</p> <p>Кроме этого технический осмотр не должен быть государственным. В приложениях к проекту технического регламента должны быть приведены формы сертификатов технического осмотра транспортного средства.</p>
<p>Раздел V, подраздел 5, пункт 105, абзац второй</p>	<p>«V. Оценка соответствия ... «5. Подтверждение соответствия типов компонентов транспортных средств перед их выпуском в обращение ... 105. ... Система менеджмента качества изготовителя должна обеспечивать соответствие изготавливаемой продукции технической документации и требованиям настоящего технического регламента. Заявитель должен выполнять требования, вытекающие из положений</p>	<p>Абзац второй пункта 105 подраздела 5 раздела V исключить.</p>	<p>Авторы проекта технического регламента не достаточно знакомы с положениями международных норм по данной проблеме наивно полагают, что например заводы «Мерседес» или «Вольво» будут руководствоваться настоящим техническим регламентом.</p>

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
Приложение № 5, пункт 1, подпункт 1.1, абзац пятый	<p>сертифицированной системы менеджмента качества, и поддерживать ее функционирование надлежащим образом.»</p> <p>«1. Требования к размерам транспортных средств</p> <p>1.1. Максимальная длина не должна превышать:</p> <p>... автопоезда в составе тягача и прицепа (полуприцепа) – 20 м;»</p>	<p>Абзац пятый подпункта 1.1 пункта 1 приложения № 5 изложить в следующей редакции:</p> <p>«1. Требования к размерам транспортных средств</p> <p>1.1. Максимальная длина не должна превышать:</p> <p>... автопоезда в составе тягача и прицепа (полуприцепа) – 22 м;».</p>	<p>Не понятно, на каком основании длина автопоезда ограничивается 20 метрами, в то время как в нормах проектирования автомобильных дорог в качестве расчетного автомобиля принят автопоезд в составе тягача и прицепа (полуприцепа) длиной 22 метра. Требования об ограничении длины до 20 м приняты в Европе с целью ограничения проникновения на европейский рынок американских грузовиков, которые из-за меньшей максимальной нагрузки на ось (9,5 тонн) больше подходят к условиям Российской Федерации.</p>
Приложение № 5, пункт 3 подпункт 3.1	<p>«3. Порядок оформления одобрения типа транспортного средства или свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства при несоответствии измеряемых параметров требованиям настоящего приложения.</p> <p>3.1. Если габаритные размеры транспортного средства превышают значения, указанные в пункте 1 настоящего приложения, либо если технически допустимая максимальная масса транспортного средства, или технически допустимая максимальная мас-</p>	<p>Подпункт 3.1 пункта 3 приложения № 5 исключить.</p>	<p>Вопросы регулирования выдачи и оформления специальных разрешений регулируют порядок использования автомобильных дорог, что выходит за пределы правового регулирования данного технического регламента.</p> <p>Также следует учитывать, что ус-танавливаемая проектом технического регламента разрешенная максимальная осевая масса для различных категорий транспорт-</p>

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
	<p>са автопоезда, или технически допустимая максимальная масса, приходящаяся на ось (группу осей), превышает значения, указанные в пунктах 2.1 и 2.2 настоящего положения, то в одобрении типа транспортного средства или свидетельстве о безопасности конструкции транспортного средства делается запись о необходимости оформления специального разрешения для перемещения такого транспортного средства по территории государств Единого экономического пространства.»</p>		<p>ных средств 11,5 тонн и полная разрешенная масса 44 тонны больше нагрузок, на которые проектируются автомобильные дороги в Российской Федерации. В соответствии с ГОСТ Р 52748-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Нормативные нагрузки, расчетные схемы нагружения и габариты приближения», введенным в действие с 1 января 2008 года, допустимая нагрузка на одиночную ось равная 11,5 тонн предусматривается для автомобильных дорог I и II категорий, 10 тонн для автомобильных дорог III и IV категорий и 6 тонн для автомобильных дорог V технической категории, при максимальной массе расчетного транспортного средства и нагрузок АК-14, на которые проектируются автодорожные мосты. При этом следует принять во внимание, что подавляющая часть эксплуатируемых мостов (99 процентов) в Российской Федерации проектировалась по СНиП 2.05.03-84* «Мосты и трубы» где проектные нагрузки были еще меньше. Принятые в проекте технического</p>

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
Приложение № 6, раздел 2, пункт 2.3	«2. Требования к совокупности типов транспортных средств. ... 2.3. Требования к цветам сигнальным, знакам безопасности и разметке сигнальной	Пункт 2.3 раздела 2 приложения № 6 исключить.	<p>регламенте габариты транспортно-го средства по ширине 2,6 метра и по высоте 4,0 метра, превышают предельные габариты, установленные СНиП 2.05.02-85 «Автомобильные дороги», которые составляют соответственно 2,5 метра и 3,8 метра (для дорог V категории). При таком завышении по сравнению с проектными значениями на грузовок и габаритов создается опасность не только для преждевременного разрушения автомобильных дорог, но и возникает угроза безопасности водителю и имуществу особенно в случаях обрушения мостов, не рассчитанных на такие нагрузки и габариты.</p> <p>Это дает основание утверждать, что представленный проект технического регламента не обеспечивает достижения целей защиты жизни или здоровья граждан, имущества физических или юридических лиц, государственного или муниципального имущества.</p> <p>Вопросы, связанные с использованием дорожной разметки, регулируются Конвенцией о дорожных знаках и сигналах, а так же соответствующим международным</p>

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
	<p>2.3.1. Сигнальные цвета, знаки безопасности и сигнальная разметка применяются для обеспечения однозначного понимания определенных требований, касающихся безопасности, сохранения жизни и здоровья людей, снижения материального ущерба, без применения слов или с их минимальным количеством.</p> <p>2.3.2. Для предотвращения опасных ситуаций необходимо:</p> <p>2.3.2.1. Обозначать виды опасности, опасные места и возможные опасные ситуации сигнальными цветами, знаками безопасности и сигнальной разметкой;</p> <p>2.3.2.2. Обозначать с помощью знаков безопасности места размещения средств личной безопасности и средств способствующих сокращению возможного материального ущерба в случаях возникновения пожара, аварий или других чрезвычайных ситуаций.</p> <p>2.3.3. Окрашивание узлов и элементов оборудования, машин, механизмов и т.п. лакокрасочными материалами сигнальных цветов и нанесение на них сигнальной разметки должен проводить их изготовитель. В случае необходимости дополнительное окрашивание и нанесение сигнальной разметки на оборудование, машины, механизмы и т.п., находящиеся в эксплуатации, проводит организация,</p>		<p>протоколом и принятых во исполнение этих международных актов законодательных и нормативных правовых актов государств таможенного союза.</p> <p>Эти нормы не должны содержаться в настоящем техническим регламентом, сфера правового регулирования которого должна быть ограничена требованиями к транспортным средствам.</p>

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
	<p>эксплуатирующая это оборудование, машины, механизмы.</p> <p>Размещение (установку) знаков безопасности на оборудовании, машинах, механизмах должен проводить изготовитель. При необходимости, дополнительное размещение (установку) знаков безопасности на оборудовании, машинах, механизмах, находящихся в эксплуатации, проводит эксплуатирующая их организация.</p> <p>2.3.4. Необходимо применять следующие сигнальные цвета: красный, желтый, зеленый, синий. Для усиления зрительного восприятия цветографических изображений знаков безопасности и сигнальной разметки сигнальные цвета следует применять в сочетании с контрастными цветами - белым или черным. Контрастные цвета необходимо использовать для выполнения графических символов и поясняющих надписей.»</p>		
<p>Приложение № 6, раздел 2, пункт 2.5, подпункт 2.5.1.1</p>	<p>«2. Требования к совокупности типов транспортных средств.</p> <p>...</p> <p>2.5. Требования к цветографическим схемам, опознавательным знакам, надписям, специальным световым и звуковым сигналам транспортных средств оперативных служб.</p> <p>...</p>	<p>Подпункт 2.5.1.1 пункта 2.5 раздела 2 приложения № 6 дополнить словами «дорожных служб».</p>	<p>С целью обеспечения безопасности дорожного движения транспортных средств дорожных служб, осуществляющие дорожные работы в пределах проезжей части должны оборудоваться спецсигналами и иметь специальную раскраску.</p>

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
	<p>2.5.1.1. Требования настоящего пункта распространяются на транспортные средства оперативных служб: скорой медицинской помощи; пожарной охраны; органов охраны правопорядка и безопасности; военной автомобильной инспекции (ВАИ); аварийно-спасательных. ...»</p>		

Президент саморегулируемой организации
 «Некоммерческое Партнёрство
 дорожных проектных организаций «РОДОС»

О.В. Скворцов