

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

об оценке регулирующего воздействия по проекту изменений № 3 в технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) и комплекту документов к нему от 2 декабря 2024 г. № 73/ТР

В соответствии с пунктом 28 Порядка разработки, принятия, изменения и отмены технических регламентов Евразийского экономического союза (далее соответственно – Порядок, ЕАЭС), утвержденного Решением Совета Евразийской экономической комиссии (далее – ЕЭК, Комиссия) от 20 июня 2012 г. № 48 (в редакции Решения Совета ЕЭК от 18 октября 2016 г. № 147), рассмотрены проект изменений № 3 в технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) в части актуализации, связанной с выполнением государствами – членами ЕАЭС обязательств по участию в международных соглашениях по согласованию требований безопасности в отношении транспортных средств (далее соответственно – проект изменений, ТР ТС 018/2011), и комплект документов к нему, направленные Департаментом технического регулирования и аккредитации ЕЭК для подготовки заключения об оценке регулирующего воздействия.

В соответствии с пунктом 15 раздела II плана разработки технических регламентов Евразийского экономического союза и внесения в них изменений (далее – План), утвержденного Решением Совета ЕЭК от 23 апреля 2021 г. № 57, ответственным разработчиком проекта изменений является Российская Федерация, в которой уполномоченным органом по разработке проекта изменений определено Министерство промышленности и торговли Российской Федерации (далее – разработчик).

Разработчиком проведено публичное обсуждение проекта изменений и комплекта документов к нему в период с 21 марта 2020 г. по 1 июня 2020 года.

Информация о проведении публичного обсуждения проекта изменений и комплекта документов к нему размещена на официальном сайте ЕАЭС в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» по адресу:

http://docs.eaeunion.org/pd/ru-ru/0104542/pd_04032020.

По результатам рассмотрения установлено, что при подготовке проекта изменений **процедуры**, предусмотренные пунктами 21, 23 – 25, 43 и 44 Порядка, разработчиком **в целом соблюдены**.

Вместе с тем следует отметить, что разработчиком в комплект документов к проекту изменений включено решение Коллегии ЕЭК «О внесении изменений в технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011)», которое содержит положения, регулирующие не только вопросы действия документов об оценке (подтверждении) соответствия колесных транспортных средств **и их компонентов** требованиям ТР ТС 018/2011, выданных до вступления в силу проекта изменений, но и предусматривающие утверждение перечней стандартов к ТР ТС 018/2011.

В свою очередь, согласно подпунктам «а» и «г» пункта 25 Порядка (с учетом положений пункта 42 Порядка) в комплект документов к проекту изменений включаются проект изменений в перечни стандартов к техническому регламенту ЕАЭС и проект решения Коллегии ЕЭК о введении в действие изменений в технический регламент ЕАЭС и о переходных положениях в отношении внесения этих изменений.

Учитывая изложенное, разработчику предлагается подготовить два отдельных проекта решения Коллегии ЕЭК и включить их в комплект документов с целью их дальнейшего рассмотрения и согласования в соответствии с процедурами, предусмотренными Порядком:

- «О порядке введения в действие изменений в технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011)», в котором должны быть урегулированы вопросы действия документов об оценке (подтверждении) соответствия колесных транспортных средств и их компонентов требованиям ТР ТС 018/2011, выданных до вступления в силу проекта изменений;

- «О внесении изменений в Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 25 декабря 2018 г. № 219», которым должны быть внесены изменения в перечни стандартов к ТР ТС 018/2011, взаимосвязанные с проектом изменений.

По результатам проведения оценки регулирующего воздействия проекта изменений и комплекта документов к нему можно сделать следующие выводы.

Проблемы, на решение которых направлена разработка проекта изменений, разработчиком определены не вполне точно.

По информации разработчика, разработка проекта изменений направлена на:

- повышение уровня безопасности транспортных средств и их компонентов;
- упорядочивание перечня объектов технического регулирования, установленных требований и применяемых процедур оценки соответствия;
- сокращение затрат автопроизводителей и импортеров на проведение оценки соответствия транспортных средств и их компонентов;
- приведение положений ТР ТС 018/2011 в соответствие с нормативными правовыми актами ЕАЭС, принятыми после вступления ТР ТС 018/2011 в силу.

Вместе с тем разработчиком взамен проблем, в связи с наличием которых подготовлен проект изменений, ошибочно указаны цели принятия проекта изменений.

В этой связи пункт 9 пояснительной записки к проекту изменений рекомендуется доработать в части указания конкретных проблем, наличие которых вызвало необходимость подготовки проекта изменений.

Представляется, что такими проблемами могут быть:

- недостаточный уровень безопасности транспортных средств и их компонентов с учетом современного научно-технологического уровня развития автомобильной промышленности;
- необходимость оптимизации затрат автопроизводителей и импортеров на проведение оценки соответствия транспортных средств и их компонентов;

- необходимость актуализации отдельных положений ТР ТС 018/2011 с учетом практики его применения, в том числе в части перечня объектов технического регулирования ТР ТС 018/2011, требований к транспортным средствам и их компонентам, а также применяемых процедур оценки соответствия.

Цели регулирования разработчиком обозначены в целом обозначены верно.

По информации разработчика, целями принятия проекта изменений являются:

- реализация пункта 5.1 Решения Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877 (далее – Решение КТС № 877), согласно которому Российская Федерация обязана не реже одного раза в три года подготавливать предложения по внесению изменений в ТР ТС 018/2011 для его актуализации, связанной с выполнением государствами – членами ЕАЭС обязательств по участию в международных соглашениях по согласованию требований безопасности в отношении транспортных средств;

- учет практики применения ТР ТС 018/2011 с 1 января 2015 г. и учет предложений, поступивших от заинтересованных лиц за время его действия;

- учет изменений нормативных правовых актов ЕАЭС, оказывающих влияние на применение положений ТР ТС 018/2011.

В соответствии с абзацем третьим пункта 28 Порядка Департаментом развития предпринимательской деятельности ЕЭК 28 ноября 2024 г. по вопросу о подготовке заключения об оценке регулирующего воздействия проведены консультации с представителями разработчика, а также Департамента технического регулирования и аккредитации ЕЭК, которыми были даны комментарии в отношении замечаний и предложений к проекту изменений.

По результатам рассмотрения проекта изменений и комплекта документов к нему сделан вывод о том, что проект изменений в целях исключения рисков его негативного влияния на условия ведения предпринимательской деятельности нуждается в доработке с учетом замечаний и предложений, указанных в разделе 1 приложения к настоящему заключению.

В частности, указанные замечания и предложения касаются необходимости:

- обоснования целесообразности и правомерности дополнения ТР ТС 018/2011 требованиями к раскрытию изготовителями транспортных средств сервисной информации для операторов рынка услуг технического обслуживания и ремонта транспортных средств, прошедших оценку соответствия в форме одобрения типа;

- дополнительного рассмотрения вопроса о целесообразности установления в ТР ТС 018/2011 положений, касающихся оформления и регистрации сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) в отношении региональных требований, предусмотренных приложениями № 2, 3 и 6 к ТР ТС 018/2011;

- обоснования целесообразности введения ограничений на оформление нового одобрения типа транспортного средства (шасси) на малую партию транспортных средств (шасси) в соответствии с процедурой, предусмотренной пунктом 35 ТР ТС 018/2011, а также проработки вопроса о сокращении продолжительности срока действия такого ограничения (один год);

- переноса даты введения в действие отдельных требований Правил ООН к транспортным средствам различных категорий на более поздний срок и их увязки с датой вступления проекта изменений в силу;

- корректировки отдельных отсылочно-бланкетных норм к положениям Соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) от 30 сентября 1957 года;

- обоснования целесообразности дополнения формы одобрения типа транспортного средства приложением № 5 «Результаты измерения массы выбросов углекислого газа, расхода топлива, расхода электроэнергии, запаса хода на электротяге в соответствии с Правилами ООН № 101 (только для транспортных средств категорий M₁ и N₁ при подтверждении соответствия указанным Правилам)»;

- доработки отдельных положений проекта изменений в целях обеспечения их правовой определенности и согласованности с актами, входящими в право ЕАЭС;

- переноса отдельных положений проекта изменений в Решение КТС № 877 в проект решения Совета «О внесении изменений в технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011)» (далее – проект решения Совета ЕЭК);

- увеличения срока вступления в силу проекта решения Совета ЕЭК с 12 месяцев до 36 месяцев;

- подготовки проекта решения Коллегии ЕЭК «О порядке введения в действие изменений в технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011)» (далее – проект решения Коллегии ЕЭК) взамен проекта решения Коллегии ЕЭК «О внесении изменений в технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011)».

Одновременно разработчику рекомендуется доработать пояснительную записку к проекту изменений с учетом замечаний и предложений, указанных в настоящем заключении и приложении к нему.

Приложение: на 13 л. в 1 экз.

Член Коллегии (Министр)
по экономике и финансовой политике ЕЭК,
руководитель рабочей группы ЕЭК
по проведению оценки регулирующего
воздействия проектов решений ЕЭК

Б.Т. Султанов

ПРИЛОЖЕНИЕ

к заключению об оценке регулирующего воздействия по проекту изменений № 3 в технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) и комплекту документов к нему

1. Информация о наличии (отсутствии) в проекте изменений избыточных обязанностей, ограничений и (или) запретов для субъектов предпринимательской деятельности, необоснованных расходов субъектов предпринимательской деятельности, барьеров для свободного движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы на таможенной территории ЕАЭС.

1.1. Разработчиком предусмотрена подготовка двух отдельных изменений, а именно – проект изменений в Решение КТС № 877 и проект изменений № 3 в ТР ТС 018/2011.

При этом проект изменений в Решение КТС № 877, корректирующий действующие положения Решение КТС № 877 и дополняющий его новыми нормами, предлагается принять в виде отдельного решения Коллегии ЕЭК, что не соответствует практике внесения изменений в технические регламенты ЕАЭС.

В частности, согласно нормотворческой практике ЕЭК:

- положения, касающиеся переходных положений, включаются в решение Коллегии ЕЭК о введении в действие изменений в технический регламент ЕАЭС;

- положения, касающиеся отложенной даты введения в действие отдельных положений проекта изменений, а также «порученческие» пункты о подготовке актов «второго уровня», необходимых для реализации проекта изменений, включаются в решение Совета ЕЭК о внесении изменений в технический регламент ЕАЭС.

В этой связи разработчику предлагается перенести положения, предусмотренные проектом изменений в Решение КТС № 877, в проект решения Коллегии ЕЭК и проект решения Совета ЕЭК с учетом указанной нормотворческой практики, в целом исключив из комплекта документов проект изменений в Решение КТС № 877.

1.2. Абзацем третьим пункта 2 проекта изменений в Решение КТС № 877 предусмотрено дополнение Решения КТС № 877 пунктом 3.2.6 следующего содержания:

«3.2.6. Компоненты, используемые в качестве запасных частей для послепродажного обслуживания транспортных средств, прошедшие оценку соответствия до вступления в силу Решения Коллегии Евразийской экономической комиссии от ____ № ____ [текущего Решения], не подпадают под положения пункта 22¹ настоящего технического регламента.»

С учетом предложений, указанных в пункте 1.1 настоящего приложения к заключению, положение о нераспространении пункта 22¹ ТР ТС 018/2011 на компоненты, используемые в качестве запасных частей для послепродажного обслуживания транспортных средств, прошедшие оценку соответствия

до вступления в силу проекта изменений, **представляется целесообразным перенести в проект решения Совета ЕЭК.**

Кроме того, следует отметить, что пункт 3.2 действующей редакции Решения КТС № 877 включает подпункты 3.2.1 – 3.2.11.

В этой связи при переносе указанных положений в проект решения Совета ЕЭК, **предлагается скорректировать нумерацию дополняемых подпунктов 3.2.5 и 3.2.6 на 3.2.12 и 3.2.13 соответственно, заменив наименование структурного элемента «пункты» на «подпункты».**

1.3. Пунктом 3 проекта изменений в Решение КТС № 877 предусмотрено дополнение указанного решения пунктом 5.6, в соответствии с которым Российской Федерации поручается в срок до 31 декабря 2027 г. разработать и представить в ЕЭК для утверждения порядок раскрытия изготовителями колесных транспортных средств сервисной информации для операторов рынка услуг технического обслуживания и ремонта транспортных средств, прошедших оценку соответствия в форме одобрения типа.

При этом пунктом 20 проекта изменений пункт 27 ТР ТС 018/2011 после абзаца пятого предлагается дополнить положением, предусматривающим, что:

- обязательными условиями для оформления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси) являются положительные результаты анализа производства изготовителя, проводимого органом по сертификации, подтверждающие выполнение обязательства по раскрытию сервисной информации для операторов рынка услуг технического обслуживания и ремонта транспортных средств, соответствующих критериям технической компетентности получателей указанной информации;

- порядок раскрытия такой информации и критерии технической компетентности ее получателей устанавливаются ЕЭК.

Вместе с тем вызывает вопросы, каким образом предоставление сервисной информации для операторов рынка услуг технического обслуживания и ремонта транспортных средств непосредственно относится к целям принятия проекта изменений в ТР ТС 018/2011, заявленным в пояснительной записке к нему и предусмотренным пунктом 15 Плана.

Кроме того, внедрение указанных положений в ТР ТС 018/2011 приведет к установлению дополнительных требований к изготовителям колесных транспортных средств, непосредственно не связанных с обеспечением безопасности самой продукции.

Учитывая изложенное, **разработчику предлагается дополнительно аргументировать необходимость внедрения требования к предоставлению изготовителем транспортных средств сервисной информации для операторов рынка услуг технического обслуживания и ремонта транспортных средств с точки зрения достижения целей принятия технических регламентов ЕАЭС, установленных в статье 52 Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года, а также привести обоснование подтверждения мотивированности внедрения в право ЕАЭС предлагаемого регуляторного инструмента с учетом наилучшей международной практики.**

1.4. Подпунктом 3 пункта 1 проекта изменений предусмотрена замена по всему тексту ТР ТС 018/2011 и приложений к нему словосочетания «единая таможенная территория Таможенного союза» словосочетанием «территория Евразийского экономического союза».

Вместе с тем Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года предусмотрено понятие «таможенная территория Евразийского экономического союза».

В этой связи в подпункте 3 пункта 1 проекта изменений необходимо предусмотреть замену словосочетания «единая таможенная территория Таможенного союза» словосочетанием «таможенная территория Евразийского экономического союза» в соответствующем падеже.

1.5. Абзацами третьим и четвертым подпункта 9 пункта 2 проекта изменений предусмотрено дополнение ТР ТС 018/2011 порядком оформления и формой сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) в отношении региональных требований, установленных приложениями № 2, 3 и 6 к ТР ТС 018/2011, которые не являются требованиями Правил ООН.

При этом согласно пункту 21 проекта изменений и последующим положениям проекта изменений процедура оформления сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) в отношении региональных требований вводится взамен предусмотренных действующей редакцией ТР ТС 018/2011 процедур декларирования соответствия и сертификации соответствия транспортных средств отдельным требованиям, установленным приложениями № 2, 3 и 6 к ТР ТС 018/2011.

Вместе с тем в рамках публичного обсуждения проекта изменений и комплекта документов к нему его участниками – представителями автомобильной отрасли государств – членов ЕАЭС направлена позиция о несогласии с указанными изменениями.

По мнению участников публичного обсуждения, изменение формы документа «Сертификат соответствия» на «Сообщение об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) в отношении региональных требований» не влияет на соответствие транспортного средства (шасси) отдельным требованиям ТР ТС 018/2011.

В то же время процедура оформления сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) в отношении региональных требований усложняется для их изготовителей (уполномоченных изготовителями лиц) по сравнению с действующим порядком декларирования соответствия и сертификации соответствия, поскольку взамен органов по сертификации добавляется уполномоченный орган.

Следует отметить, что в соответствии с Соглашением о принятии единообразных 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, заключенным в Женеве 20 марта 1958 года, оформление сообщений об официальном утверждении типа и проведение соответствующих испытаний

осуществляют органы по сертификации и испытательные лаборатории, аккредитованные в качестве технических служб.

Вместе с тем, например, по информации представителей автомобильной отрасли Республики Казахстан, в настоящее время в Республике Казахстан органы по сертификации и испытательные лаборатории, аккредитованные в качестве технических служб, отсутствуют, в том числе вследствие отсутствия в законодательстве Республики Казахстан установленного порядка по аккредитации технических служб и утверждения сообщений об официальном утверждении типа.

В этой связи представляется, что изменения, касающиеся введения процедуры оформления сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) в отношении региональных требований, предлагаемые проектом изменений, могут привести к дополнительной финансовой нагрузке и временным издержкам для субъектов предпринимательской деятельности государств – членов ЕАЭС вследствие усложнения и рисков повышения стоимости процедуры оценки соответствия транспортных средств, а также увеличения времени на оформление одобрения типа транспортного средства (шасси).

Учитывая изложенное, **разработчику предлагается дополнительно рассмотреть вопрос о целесообразности замены предусмотренных действующей редакцией ТР ТС 018/2011 процедур декларирования соответствия и сертификации соответствия транспортных средств отдельным требованиям, установленным приложениями № 2, 3 и 6 к ТР ТС 018/2011, процедурами оформления и регистрации сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства (шасси) в отношении региональных требований, предусмотренных приложениями № 2, 3 и 6 к ТР ТС 018/2011, с точки зрения введения дополнительных требований и процедур как в отношении изготовителей транспортных средств, органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров), так и в отношении уполномоченных органов государств – членов ЕАЭС, которые будут осуществлять утверждение типа транспортного средства (шасси) в отношении региональных требований.**

1.6. Пунктом 7 проекта изменений предусмотрено изложение пункта 10 ТР ТС 018/2011 в новой редакции:

«10. Запрещается изготовление транспортных средств из бывших в употреблении компонентов, включая бывшие в употреблении базовые транспортные средства и шасси, за исключением транспортных средств, изготавливаемых для личного пользования».

Вместе с тем в подпункте 3.2.8 Решения КТС № 877 и определении понятия «единичное транспортное средство», предусмотренном пунктом 6 ТР ТС 018/2011, применяется формулировка «для собственных нужд».

В целях приведения понятийного аппарата к единообразию **в пункте 7 проекта изменений слова «для личного пользования» предлагается заменить словами «для личного пользования (для собственных нужд)»**, предусмотрев в проекте изменений положения о замене в подпункте 3.2.8 Решения КТС № 877 и определении понятия «единичное транспортное средство», предусмотренном пунктом 6 ТР ТС 018/2011, слов «для собственных нужд» словами «для личного пользования (для собственных нужд)».

1.7. Подпунктом 2 пункта 26 проекта изменений предусмотрено дополнение абзаца седьмого пункта 35 ТР ТС 018/2011, в соответствии с которым новое одобрение типа транспортного средства (шасси) на малую партию транспортных средств (шасси) того же типа оформляется после выпуска в обращение всех транспортных средств (шасси), составлявших малую партию в соответствии с ранее полученным одобрением типа транспортного средства (шасси), **но не раньше, чем через один год после регистрации предыдущего одобрения типа транспортного средства (шасси).**

Следовательно, изготовители, осуществляющие производство транспортных средств малыми партиями, будут вынуждены переходить на серийное производство, поскольку не смогут получить одобрение типа транспортного средства (шасси) более одного раза в год по процедуре, указанной в пункте 35 ТР ТС 018/2011.

В этой связи разработчику предлагается обосновать целесообразность введения указанного ограничения в отношении изготовителей, осуществляющих производство транспортных средств малыми партиями, в том числе в части приведения оснований для установления периодичности повторной регистрации одобрения типа транспортного средства (шасси) не чаще одного раза в год, дополнительно рассмотрев вопрос о сокращении продолжительности указанного срока.

1.8. Подпунктом «б» пункта 39 и подпунктом «б» пункта 40 проекта изменений предусмотрено дополнение пунктов 60 и 61 ТР ТС 018/2011 положениями, в соответствии с которыми изменения, вносимые в текст одобрения типа транспортного средства (шасси), выделяются цветом.

Вместе с тем указанное требование вызывает вопросы, поскольку не имеет непосредственного отношения к оценке соответствия транспортного средства, а также создает дополнительные вопросы к процедуре заполнения одобрения типа транспортного средства (шасси) при внесении в него изменений, а именно: отсутствует конкретизация каким цветом и кем выделяются такие изменения.

Учитывая изложенное, **разработчику предлагается привести детальное описание процедуры выделения цветом изменений в тексте одобрения типа транспортного средства (шасси), включая определение подходов к цветовой гамме указания соответствующих выделений.**

1.9. Пунктом 56 проекта изменений предусмотрено исключение пункта 84 ТР ТС 018/2011.

Согласно пункту 84 ТР ТС 018/2011 если выбранная схема декларирования соответствия предусматривает сертификацию системы менеджмента качества изготовителя, заявитель предъявляет сертификат соответствия системы менеджмента качества, выданный органом по сертификации, аккредитованным в установленном порядке.

С учетом предложения о сохранении процедур декларирования соответствия и сертификации соответствия в ТР ТС 018/2011, указанного в пункте 1.5 настоящего приложения к заключению, **пункт 56 проекта изменений предлагается исключить, сохранив пункт 84 ТР ТС 018/2011 в действующей редакции.**

1.10. Пунктом 72 проекта изменений предусмотрено изложение приложения № 2 к ТР ТС 018/2011 в новой редакции.

Перечень требований, предъявляемых при проведении оценки соответствия в форме одобрения типа, приведен в таблице, предусмотренной указанным приложением.

1.10.1. Пунктом 41 таблицы предусмотрена позиция «Внешний шум», соответствие которой обеспечивается выполнением требований Правил ООН № 51-03 (с 2028 г. – стадия 1), (с 2029 г. – стадия 2), (с 2030 г. – стадия 3).

Следовательно, с 2028 г. уровень внешнего шума должен быть не более 72 дБ(А), с 2029 г. – не более 70 дБ(А), с 2030 г. – не более 68 дБ(А).

Вместе с тем, по мнению представителей автомобильной отрасли (АО «АВТОВАЗ»), последовательное ежегодное ужесточение требований по внешнему шуму с шагом 2 дБ(А) не согласуется с текущим уровнем развития автомобильной отрасли.

Представителями бизнес-сообщества отмечено, что в условиях нестабильности поставок комплектующих, ограниченности доступной компонентной базы, а также с учетом реальных сроков разработки и запуска производства новых проектов наиболее оптимальным будет являться переход на требования стадии 2 Правил ООН № 51-03 – с 2030 г., стадии 3 – с 2034 года.

В этой связи в пункте 41 таблицы в графе «Документы, соответствие которым обеспечивает выполнение требования (период их применения)» слова «(с 2028 г. – стадия 1) (с 2029 г. – стадия 2) (с 2030 г. – стадия 3)» предлагается заменить словами «(с 2028 г. – стадия 1) (с 2030 г. – стадия 2) (с 2034 г. – стадия 3)».

1.10.2. Пунктом 83 таблицы предусмотрена позиция «Общие требования безопасности к пассажирским транспортным средствам», соответствие которой для транспортных средств категорий М₂ и М₃ обеспечивается выполнением требований Правил ООН № 107-08 (с 2028 г.) с учетом примечаний 10, 23 и 55.

Следует отметить, что действующей редакцией ТР ТС 018/2011 в отношении применения более ранней версии Правил ООН № 107-03 предусмотрено примечание 2, в соответствии с которым требования применяются в отношении типов транспортных средств (шасси), не проходивших оценку соответствия ТР ТС 018/2011 или на национальном уровне в государствах – членах ЕАЭС до введения требований.

Аналогичное примечание 2 предусмотрено приложением № 2 к ТР ТС 018/2011 в редакции, предлагаемой пунктом 72 проекта изменений.

По мнению представителей автомобильной отрасли (ОАО «МАЗ» - управляющая компания холдинга «БЕЛАВТОМАЗ»), в отношении перехода на требования новой версии Правил ООН № 107-08 следует предусмотреть примечание 2.

В этой связи пункт 83 таблицы графу «Примечание» в строке «Правила ООН № 107-08 (с 2028 г.)» предлагается дополнить ссылкой на примечание 2 к таблице.

1.10.3. Пунктом 118 таблицы предусмотрена позиция «Системы автоматического экстренного торможения», соответствие которой для транспортных средств категорий М₁ и N₁ обеспечивается выполнением требований Правил ООН № 152-00 (с 2028 г.).

Вместе с тем, по мнению представителей автомобильной отрасли (АО «АВТОВАЗ»), в условиях нестабильности поставок комплектующих и ограниченности доступной компонентной базы, а также с учетом сроков жизненных циклов выпускаемой продукции наиболее оптимальным будет являться введение в действие требований Правил ООН № 152-00 с 2030 года.

В этой связи в пункте 118 таблицы в графе «Документы, соответствие которым обеспечивает выполнение требования (период их применения)» слова «Правила ООН № 152-00 (с 2028 г.)» предлагается заменить словами «Правила ООН № 152-00 (с 2030 г.)»

Кроме того, предложение о переносе сроков введения в действие требований Правил ООН № 135-01 и № 137-01 с 2028 г. на 2030 г. предлагается также учесть в отношении пункта 121 таблицы «Требования в отношении бокового удара в столб» и пункта 123 таблицы «Защита водителя и пассажиров при фронтальном столкновении с полным перекрытием».

1.10.4. Примечанием 33 к таблице предусмотрено, что:

- оснащение системами помощи при экстренном торможении является обязательным в отношении типов транспортных средств (шасси), не проходивших оценку соответствия TP TC 018/2011 или на национальном уровне в государствах – членах ЕАЭС до введения требования. В отношении остальных типов транспортных средств (шасси) оснащение системами помощи при экстренном торможении является обязательным с 2028 г.;

- требования абзаца первого настоящего пункта не применяются в отношении транспортных средств категории N₁, эффективность тормозных систем которых оценивалась по Правилам ООН № 13-11, транспортных средств категории N₁G и транспортных средств, оснащенных броневаой защитой, бронестойкость которой подтверждена в установленном порядке.

С учетом информации представителей автомобильной отрасли (АО «АВТОВАЗ») о нестабильности поставок комплектующих и ограниченности доступной компонентной базы, а также о реальных сроках разработки и запуска производства новых проектов требование к обязательному оснащению системами помощи при экстренном торможении для всех типов транспортных средств (шасси) предлагается ввести в действие с 2030 года.

В этой связи в примечании 33 к таблице слова «является обязательным с 2028 г.» предлагается заменить словами «является обязательным с 2030 г.».

Кроме того, указанное замечание предлагается также учесть в отношении примечания 37, предусматривающего, что в отношении остальных типов транспортных средств (шасси) оснащение электронными системами контроля устойчивости является обязательным с 2028 года.

1.10.5. Учитывая, неопределенность завершения процедур согласования и даты принятия проекта изменений в приложении № 2 к TP TC 018/2011 предлагается заменить указания конкретных годов введения в действие требований на введение в действие таких требований по истечении определенной продолжительности времени, исчисляемой в календарных месяцах с даты вступления проекта изменений в силу.

В частности, в отношении требований приложения № 2 к ТР ТС 018/2011, которые проектом изменений предлагается ввести в действие с 2028 г., 2029 г. и 2030 г., представляется целесообразным указать, что они вводятся в действие через 36, 48 и 50 месяцев с даты вступления в силу проекта изменений соответственно.

1.11. В подпункте 11 пункта 76 проекта изменений предусмотрена отсылочно-бланкетная норма к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), заключенному в Женеве 30 сентября 1957 года.

Вместе с тем с 1 января 2021 г. в соответствии с Протоколом, препровожденным Договаривающимся сторонам в уведомлении Депозитария C.N. 233.2019.TREATIES-XI.B.14 от 31 мая 2019 г., наименование указанного соглашения – Соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ).

В этой связи в подпункте 11 пункта 76 проекта изменений и далее по тексту проекта изменений предлагается скорректировать наименование указанного международного соглашения.

1.12. В подпункте «г» подпункта 11 пункта 76 проекта изменений слова «согласно разделу 5.3» предлагается заменить словами «согласно главе 5.3», поскольку согласно разделу 1.1.1 приложения А к Соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) от 30 сентября 1957 года приложение А состоит из 7 частей, каждая часть разделена на главы, главы – на разделы и подразделы.

1.13. Согласно абзацу восьмому подпункта 24 пункта 76 проекта изменений транспортные средства должны соответствовать требованиям частей 8 и 9 приложения В к Соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) от 30 сентября 1957 года.

Вместе с тем отдельные требования частей 8 и 9 приложения В к Соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) от 30 сентября 1957 года, относятся к эксплуатирующим организациям и не могут быть реализованы изготовителем транспортного средства в полном объеме.

Например, к таким требованиям могут относиться положения главы 8.2 «Требования, касающиеся подготовки экипажа транспортного средства», главы 8.3 «Различные требования, которые должны выполняться экипажем транспортного средства», главы 8.4 «Требования, касающиеся наблюдения за транспортными средствами», главы 8.6 «Ограничения на проезд транспортных средств, перевозящих опасные грузы, через автодорожные туннели».

Следует отметить, что действующей редакцией ТР ТС 018/2011 предусмотрено проведение испытаний типового образца в подтверждение требований к конструкции и оборудованию транспортного средства, предусмотренных главой 9.3 – 9.8 части 9 приложения В к Соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) от 30 сентября 1957 года (пункт 2.5.2 приложения № 6 к ТР ТС 018/2011).

В этой связи разработчику предлагается скорректировать отсылочно-бланкетную норму к приложению В к Соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) от 30 сентября 1957 года с учетом

необходимости исключения из проекта изменений требований к транспортным средствам для перевозки опасных грузов, которые должны выполняться эксплуатирующей организацией (глава 8).

1.14. Абзацем третьим подпункта 51 пункта 78 проекта изменений предусмотрено, что транспортное средство для перевозки опасных грузов комплектуется **информационными табличками** и маркировкой в соответствии с положениями **раздела 5.3 Европейского соглашения** о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) от 30 сентября 1957 года.

Вместе с тем в главе 5.3 приложения А к Соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) понятие «информационные таблички» не используется, ввиду применения термина «таблички оранжевого цвета».

В этой связи в абзаце третьем подпункта 51 и в подпункте 54 пункта 78 проекта изменений словосочетание «информационные таблички» предлагается заменить словосочетанием «таблички оранжевого цвета» в соответствующем падеже.

Кроме того, в указанном положении предлагается скорректировать отсылочно-бланкетную норму к главе 5.3 приложения А к Соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ).

1.15. Пунктом 84 проекта изменений предусмотрено дополнение формы одобрения типа транспортного средства приложением № 5 «Результаты измерения массы выбросов углекислого газа, расхода топлива, расхода электроэнергии, запаса хода на электротяге в соответствии с Правилами ООН № 101 (только для транспортных средств категорий M₁ и N₁ при подтверждении соответствия указанным Правилам)».

Вместе с тем, по мнению представителей автомобильной отрасли (ОЮЛ «Казахстанский Автомобильный Союз»), введение требования к измерению массы выбросов углекислого газа, расхода топлива, расхода электроэнергии, запаса хода на электротяге существенно увеличит сроки оформления и выдачи одобрения типа транспортного средства.

В свою очередь, данные по расходу топлива уже указываются в приложении № 1 к одобрению типа транспортного средства.

Учитывая изложенное, **разработчику предлагается дополнительно обосновать целесообразность дополнения формы одобрения типа транспортного средства указанным приложением с точки зрения достижения целей принятия технических регламентов ЕАЭС, установленных в статье 52 Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года.**

1.16. Пунктом 2 проекте решения Совета ЕЭК предусмотрено, что оно вступает в силу по истечении 12 месяцев с даты его официального опубликования.

Вместе с тем, по информации представителей автомобильной отрасли (ОЮЛ «Казахстанский Автомобильный Союз»), для разработки и внедрения в производство каких-либо изменений технологических процессов автомобильной индустрии необходимо не менее трех лет с даты принятия изменений в ТР ТС 018/2011.

Кроме того, при установлении срока вступления в силу проекта изменений необходимо учитывать, что Решением Совета ЕЭК от 27 сентября 2023 г. № 95 «О внесении изменений в Решение Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877» в государствах – членах ЕАЭС до 31 декабря 2027 г. предусмотрена возможность установления и применения национальных обязательных требований, в том числе регулирующих вопросы оценки соответствия транспортных средств, в отношении отдельных колесных транспортных средств, производимых на территориях государств – членов ЕАЭС или ввезенных в государства – члены ЕАЭС представителями иностранных изготовителей.

В этой связи наиболее оптимальным представляется подход, при котором проект изменений вступит в силу после завершения указанного срока, то есть не ранее 1 января 2028 года.

Учитывая изложенное, **в пункте 2 проекта решения Совета ЕЭК слова «12 месяцев» предлагается заменить словами «36 месяцев».**

1.17. Подпунктом «б» пункта 2 проекта решения Коллегии ЕЭК «О внесении изменений в технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011)» предусмотрено, что документы об оценке (подтверждении) соответствия колесных транспортных средств и их компонентов требованиям, установленным ТР ТС 018/2011, **выданные на основании заявок, поданных до «__» _____ 202__ г. (шесть месяцев после вступления в силу проекта изменений), могут, по усмотрению заявителей, выдаваться без учета Изменений, внесенных в ТР ТС 018/2011 Решением Совета ЕЭК от «__» _____ 202__ г. № _____.**

Вместе с тем в указанном положении нарушена логическая последовательность этапов выдачи документов об оценке (подтверждении) соответствия, а именно – в отношении выданных документов не может предусматриваться возможность их выдачи.

В этой связи подпункт «б» пункта 2 проекта решения Коллегии ЕЭК необходимо скорректировать **в части обеспечения возможности выдачи документов об оценке (подтверждении) соответствия колесных транспортных средств и их компонентов, заявка на проведение работ по оценке (подтверждению) соответствия которых была подана до вступления в силу проекта изменений, по «старым» требованиям, то есть без учета требований, внесенных в ТР ТС 018/2011 проектом изменений.**

Кроме того, в указанном положении необходимо полностью раскрыть понятие «заявка» в отношении его применимости к процедурам одобрения типа транспортного средства, одобрения типа шасси, оценки соответствия единичного транспортного средства и подтверждения соответствия типов компонентов.

Следует также отметить необходимость корректировки наименования проекта решения Коллегии ЕЭК (с учетом замечания, указанного в настоящем заключении), посредством его изложения в следующей редакции:

«О порядке введения в действие изменений в технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011)».

1.18. В заключении по результатам метрологической экспертизы проекта изменений от 26 сентября 2024 г., проведенной ФГБУ «ВНИИМС», отмечена необходимость дополнения перечня стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) и осуществления оценки соответствия объектов технического регулирования (далее – перечень стандартов на методы измерений), утвержденного Решением Коллегии ЕЭК от 25 декабря 2018 г. № 219, отдельными стандартами и Правилами ООН, в том числе Правилами ООН № 51, № 59 и № 144.

Вместе с тем проекты изменений в перечни стандартов к ТР ТС 018/2011, включенные в комплект документов к проекту изменений, не содержат указанные Правила ООН.

Учитывая, что проектом изменений предусмотрены отсылочно-бланкетные нормы к различным версиям указанных Правил ООН, разработчику предлагается включить Правила ООН № 51, № 59 и № 144 в проект изменений в перечень стандартов на методы испытаний.

2. Круг лиц, на защиту интересов которых направлена разработка проекта изменений.

В пояснительной записке к проекту изменений разработчиком отмечено, что разработка проекта изменений направлена на защиту интересов неопределенного круга юридических и физических лиц – резидентов государств – членов ЕАЭС.

Вместе с тем в пункте 10 пояснительной записки к проекту изменений предлагается уточнить, что разработка проекта изменений направлена на защиту интересов:

- граждан и их объединений, населения (потребителей) государств – членов ЕАЭС, использующих колесные транспортные средства, являющиеся объектом технического регулирования ТР ТС 018/2011;

- субъектов предпринимательской деятельности, а именно – изготовителей, уполномоченных изготовителями лиц и продавцов (импортеров), осуществляющих выпуск колесных транспортных средств и их компонентов, являющихся объектом технического регулирования ТР ТС 018/2011, в обращение на таможенной территории ЕАЭС.

3. Адресаты регулирования, в том числе субъекты предпринимательской деятельности, и воздействие, оказываемое на них регулированием, предусмотренным проектом изменения.

По информации разработчика, адресатами регулирования проекта изменений являются:

- изготовители транспортных средств и их компонентов, которые будут должны привести в соответствие с новыми требованиями ТР ТС 018/2011 выпускаемую в обращение на таможенной территории ЕАЭС продукцию в течение установленного переходного периода;

- изготовители и импортеры единичных транспортных средств, которые должны будут учитывать новые требования ТР ТС 018/2011 при выпуске в обращение единичных транспортных средств;

- субъекты предпринимательской деятельности, оказывающие услуги по внесению изменений в конструкцию транспортных средств;

- органы по оценке соответствия, которые должны учитывать изменение положений ТР ТС 018/2011 при проведении оценки соответствия транспортных средств и их компонентов требованиям ТР ТС 018/2011.

Перечень адресатов регулирования, в том числе субъектов предпринимательской деятельности, указан разработчиком в полном объеме, а воздействие, оказываемое на них регулированием, описано надлежащим образом.

4. Содержание устанавливаемых проектом изменений ограничений для субъектов предпринимательской и иной деятельности, иных заинтересованных лиц, интересы которых будут затронуты.

В пункте 12 пояснительной записки разработчиком приведено описание ограничений, устанавливаемых проектом изменений для субъектов предпринимательской и иной деятельности, иных заинтересованных лиц.

Разработчиком надлежащим образом описано содержание устанавливаемых для адресатов регулирования обязательных правил поведения.

5. Механизм разрешения проблемы, на решение которой направлено принятие проекта изменений, и достижения цели регулирования, предусмотренный проектом изменений (описание взаимосвязи между предлагаемым регулированием и указанной проблемой).

По информации разработчика, приведенной в пункте 13 пояснительной записки, проект изменений содержит новые требования и уточняет процедуры оценки соответствия, а также учитывает изменения нормативных правовых актов ЕАЭС, оказывающих влияние на применение положений ТР ТС 018/2011.

Вместе с тем пункт 13 пояснительной записки к проекту изменений необходимо доработать с учетом указанных в настоящем заключении предложений по уточнению проблем, на решение которых направлено принятие проекта изменений.

6. Описание иных возможных способов разрешения проблем, на решение которых направлено принятие проекта изменений.

В пункте 14 пояснительной записки к проекту изменений разработчиком указано, что иные возможные способы решения проблем, в связи с наличием которых подготовлен проект изменений, отсутствуют.

Вместе с тем при выборе вариантов регулирования разработчику необходимо рассмотреть, в том числе, вариант сохранения действующего регулирования с оценкой возможности разрешения проблемы с течением времени без его изменений в рамках ЕАЭС, а также обосновать оптимальность варианта регулирования, предусмотренного проектом изменений.

7. Финансово-экономическое обоснование проекта изменений, содержащее описание экономического эффекта от реализации проекта изменений, оценку влияния реализации проекта изменений на расходы бюджета ЕАЭС.

По информации, приведенной в пункте 8 пояснительной записки к проекту изменений, экономический эффект от реализации проекта изменений для субъектов экономической деятельности достигается за счет снижения затрат на проведение оценки соответствия в связи с задействованием механизмов взаимного признания результатов оценки соответствия Правилам ООН, предусмотренных Соглашением о принятии единообразных 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, заключенным в Женеве 20 марта 1958 года.

Кроме того, посредством принятия проекта изменений создаются возможности для установки сертифицированных устройств вызова экстренных оперативных служб на транспортные средства, находившиеся в эксплуатации, что повлечет увеличение спроса на устройства вызова экстренных оперативных служб. Как следствие, будут облегчены возможности проведения оценки соответствия выпускаемых в обращение единичных транспортных средств требованиям, касающимся установки устройств вызова экстренных оперативных служб.

Конкретизация требований к внесению изменений в конструкцию позволит упростить процедуру оценки соответствия за счет исключения предварительной технической экспертизы.

По мнению разработчика, экономический эффект от реализации проекта изменений также будет достигнут за счет внедрения новых мер активной, пассивной и экологической безопасности в связи со снижением рисков совершения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести последствий совершения дорожно-транспортных происшествий, снижения вреда, причиненного здоровью людей и окружающей среде.

В целом полагаем возможным согласиться с указанным выводом разработчика о финансово-экономических последствиях принятия проекта изменений для субъектов предпринимательской деятельности.