



РЕШЕНИЕ
92-ой научно-технической конференции
"Сертификация спецавтотранспорта, коммунальных, строительных,
строительно-дорожных машин и оборудования" - важный фактор повыше-
ния качества

г. Москва

09 сентября 2015 г.

В 2015 г. вступили в действие два технических регламента Таможенного Союза – ТР ТС 018/2011 "О безопасности колесных транспортных средств" и ТР ТС 031/2012 "О безопасности сельскохозяйственных и лесохозяйственных тракторов и прицепов к ним", реализация требований которых напрямую затрагивает интересы предприятий, представителей среднего машиностроения, являющегося, на сегодняшний момент, одной из ведущих отраслей российской промышленности и промышленности государств – членов Таможенного союза. Технические регламенты были призваны гармонизировать ранее действовавшие и, зачастую, сильно различающиеся требования (например, в части соответствия транспортных средств соответствующим экологическим нормам), предъявлявшиеся к продукции автомобиле- и тракторостроения, в законодательстве государств – членов Таможенного союза, а некоторых случаях, и ввести в действие на территории государства – члена Таможенного Союза процедуру подтверждения соответствия, ранее отсутствовавшую в законодательстве государства. Например, проведение подтверждения соответствия транспортных средств с процедурой оформления "Одобрений типа транспортного средства" (далее по тексту – ОТТС) в Республике Казахстан ранее не проводилось. Таким образом, введение в действие вышеупомянутых технических регламентов Таможенного Союза является настоящей проверкой профессионализма для представителей уполномоченных органов государственного управления государств – членов Таможенного союза (касательно ТР ТС 018/2011 "О безопасности колесных транспортных средств"), представителей аккредитованных органов по сертификации и испытательных лабораторий, а также для предприятий-изготовителей, представителей изготовителей (в случае изготовителей, находящихся за пределами государств – членов Таможенного союза) и импортеров конечной продукции, тем более, что если подтверждение соответствия транспортных средств и их компонентов, проводимое в Российской Федерации и в Республике Беларусь согласно национальным требованиям этих государств, позволило накопить достаточно большой опыт работы в данном направлении, что смогло минимизировать возможные негативные последствия для всех участников системы подтверждения соответствия, то подтверждение соответствия сельскохозяйственных и лесохозяйственных тракторов и прицепов – новый и неизведанный участок деятельности, который предстоит осваивать совместными усилиями представителей органов по сертификации, испытательных лабораторий и заявителей.

За прошедший с момента вступления в действие вышеупомянутых технических регламентов Таможенного Союза период участники системы подтверждения соответствия столкнулись с целым рядом проблем. Например, общая проблема для всей системы подтверждения соответствия – слабая разъяснительно-информационная работа в области подтверждения соответствия со стороны Евразийской экономической комиссии. В частности, по инициативе российской стороны в прессе в течение последнего месяца опубликовано достаточно большое количество материалов на тему продления действия требований к уровню выбросов вредных веществ транспортными средствами экологического класса 4 на срок до 2017 г. Соответствующие структуры Евразийской экономической комиссии до настоящего времени не опубликовали официальную позицию комиссии о возможности принятия во внимание позиции представите-

лей Российской Федерации и вынесении вопроса о продлении вышеупомянутых норм к уровню выбросов на всеобщее обсуждение представителями государств – членов Таможенного союза. Отсутствие информации влечет за собой целый ряд нерешенных вопросов: для изготовителей – осуществлять или нет перевод производства на сборку транспортных средств более высокого экологического класса (соответственно, существенно возрастает стоимость конечной продукции из-за роста накладных расходов на весь цикл подготовки производства, начиная от опытно-конструкторских работ и заканчивая предсерийными образцами продукции), начинать или нет процесс подтверждения соответствия новой продукции, занимающий порой достаточно продолжительный временной промежуток, осуществлять или нет запуск рекламы новой продукции в средствах массовой информации и т.д.; для сотрудников органов по сертификации и испытательных лабораторий – готовится к процедуре продления выданных документов или к оформлению новых документов соответствия продукции требованиям более высокого экологического класса; для потребителей – останется ли возможность после 01.01.2016 г. приобрести транспортные средства экологического класса 4 без (будем надеяться) существенного увеличения стоимости конечного продукта или быть готовым к росту, и так достаточно высоких, цен, учитывая не простое экономическое положение, сложившееся в настоящее время в государствах – членах Таможенного Союза.

Кроме отмеченных выше общих проблем продолжают оставаться нерешенными проблемы реализации на практике технических регламентов Таможенного Союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств» и ТР ТС 031/2012 "О безопасности сельскохозяйственных и лесохозяйственных тракторов и прицепов к ним".

ТР ТС 018/2011 "О безопасности колесных транспортных средств":

- Различный подход в государствах – членах Таможенного Союза к оформлению ОТТС

Отсутствие согласованной между уполномоченными органами государственного управления государств – членов Таможенного союза политики, применяемой к процедурам оформления ОТТС по единым правилам, закрепленным в решении Коллегии Евразийской экономической комиссии от 09.12.2014 № 232 "О Правилах заполнения бланков одобрения типа транспортного средства, одобрения типа шасси, уведомления об отмене документа, удостоверяющего соответствие техническому регламенту, свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства и свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности", приводит к различным трактовкам требований к заполнению бланков ОТТС органами по сертификации государств – членов Таможенного союза.

- ДОПОГ

ТР ТС 018/2011 "О безопасности колесных транспортных средств" требует от изготовителей транспортных средств, предназначенных для перевозки опасных грузов, подтверждения соответствия требованиям, предусмотренным Главой 9.3 - 9.8 Части 9 Приложения В к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), совершенному в Женеве 30 сентября 1957 г. В главе 9.7 ДОПОГ "Дополнительные требования, касающиеся встроенных цистерн, автоцистерн... (транспортные средства ЕХ/Ш, FL, ОХ и АТ)" содержится требования соответствия главы 6.8 в случае цистерн. Требования п. 6.8.2.3.1 ДОПОГ: "Компетентный орган или назначенный им орган выдает на каждый новый тип автоцистерны свидетельство, удостоверяющее, что обследованный им тип, включая его крепление, пригоден для использования по своему назначению и отвечает требованиям к изготовлению".

В настоящий момент в российской Федерации такой компетентный орган, занимающийся вопросами ДОПОГ, отсутствует.

- ГЛОНАСС

Оснащение транспортных средств системой "ЭРА-Глонасс" в настоящее время сопровождается рядом нерешенных вопросов, таких как: задержка с принятием технических норм и методов испытаний по определению работоспособности системы "ЭРА-Глонасс" при опрокидывании автомобиля; сверхвысокая стоимость работ по подтверждению соответствия устройств системы "ЭРА-Глонасс"; ограниченное количество аккредитованных лиц на право проведения работ по подтверждению соответствия устройств системы "ЭРА-Глонасс" (один аккредитованный орган по сертификации и две испытательные лаборатории).

Отдельной темой в контексте данной проблемы стоит процедура подтверждения соответствия транспортных средств, изготавливаемых на базе или на шасси других транспортных средств, приобретаемых у стороннего изготовителя. Отличительной особенностью процедуры подтверждения соответствия таких транспортных средств является подача заявителями большого числа (около 50 процентов) заявок на оформление ОТТС на новые (впервые сертифицируемые) типы транспортных средств. В этом случае, по действующим на данный момент требованиям, возможно оформление ОТТС только до конца текущего года. А с 01.01.2016 г. оформление ОТТС на такие транспортные средства становится невозможным, т.к. базовые транспортные средства или шасси транспортных средств выпускаются по документам, в которых отсутствует подтверждение соответствия устройств системы "ЭРА-Глонасс". В итоге, большая доля российских и зарубежных изготовителей конечной продукции не сможет получить разрешительные документы на право продажи новых типов транспортных средств, что повлечет за собой наличие финансовых потерь как для самих изготовителей, так и для бюджета Российской Федерации в виде не собранных налогов и не поступивших таможенных платежей. Поэтому, целесообразно вынести на обсуждение проект изменения в действующий ТР ТС 018/2011 касательно переноса сроков обязательного внедрения систем "ЭРА-Глонасс" на транспортных средствах, изготавливаемых на базе или на шасси других транспортных средств, приобретаемых у стороннего изготовителя, в ОТТС или ОТШ которых отсутствуют сведения о подтверждении соответствия устройств системы "ЭРА-Глонасс".

- Оснащение транспортных средств тахографами

За последнее время наблюдается увеличение количества случаев дорожно-транспортных происшествий (ДТП) из-за несоблюдения водителями режима продолжительности рабочего времени, что напрямую связано с отсутствием или отключением тахографов - приборов обеспечения безопасности дорожного движения. Поскольку максимальный ущерб приносят аварии с участием коммерческого транспорта, а основными причинами таких аварий являются усталость водителя или превышение максимальной скорости движения, допустимой для данного типа транспортного средства, то неукоснительное соблюдение всеми участниками дорожного движения установленных требований и жесткий контроль их выполнения со стороны сотрудников органов ГИБДД, позволят снизить как количество ДТП, так и, что самое главное, тяжесть последствий ДТП.

- Процедура оценки выполнения требований к транспортным средствам, находящимся в эксплуатации, в случае внесения изменений в их конструкцию

ТР ТС 018/2011 регламентирует порядок подтверждения соответствия при внесении изменений в конструкцию транспортных средств. После вступления в действие ТР ТС 018/2011 действие приказа МВД России от 07.12.2000 г. № 1240 "Об утверждении нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по техническому надзору" было отменено. Таким образом, в настоящее время возникла юридическая коллизия в плане применения территориальными органами ГИБДД правил и норм, закрепленных в ТР ТС 018/2011 и в Постановлении Правительства РФ от 19.08.2013 г. № 716 (ред. от 19.03.2014) "О федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения", при проведении процедуры регистрации транспортных средств с внесенными в конструкцию изменениями.

ТР ТС 031/2012 "О безопасности сельскохозяйственных и лесохозяйственных тракторов и прицепов к ним":

- Отсутствие в техническом регламенте определения "газодизель" и требований к газодизелю

Тенденция развития современного тракторостроения направлена на оснащение современного трактора более экономичным и экологически безопасным двигателем, которым, несомненно, является газодизель. Однако, отсутствие требований к данному типу двигателя в регламенте фактически ставит крест на возможности подтверждения соответствия требованиям технического регламента как самого газодизеля, так и трактора с установленным на нём газодизелем. Данная проблема также характерна и для ТР ТС 018/2011 "О безопасности колесных транспортных средств".

Участники конференции подчеркнули, что комплексное решение отдельных проблем, выявленных при реализации технических регламентов Таможенного Союза, совместно с неукоснительным выполнением требований технических регламентов Таможенного Союза всеми заинтересованными сторонами – участниками системы подтверждения соответствия, является действенным инструментом повышения качества выпускаемой продукции.

Принимая во внимание вышеизложенное участники конференции считают необходимым:

1. Просить исполком ААИ обратиться в Департамент технического регулирования и аккредитации Евразийской экономической комиссии с просьбой о рассмотрении возможности усиления разъяснительно-информационной работы в области подтверждения соответствия.
2. Просить исполком ААИ обратиться в Департамент технического регулирования и аккредитации Евразийской экономической комиссии с просьбой о рассмотрении возможности принятия во внимание позиции представителей Российской Федерации и вынесении вопроса о продлении действия требований к уровню выбросов вредных веществ транспортными средствами экологического класса 4 на срок до 2017 г. на всеобщее обсуждение представителями государств – членов Таможенного союза.
3. Просить Департамент технического регулирования и аккредитации Евразийской экономической комиссии организовать проведение совещания с представителями уполномоченных органов государственного управления государств – членов Таможенного союза с целью выработки единого подхода к процедуре и форме оформления ОТТС и неукоснительного соблюдения выработанных требований специалистами органов по сертификации государств – членов Таможенного союза.
4. Принимая во внимание задержку с принятием требований и методик испытаний ТС, оснащённых системой "ЭРА-Глонасс", при опрокидывании автомобиля и отсутствием в документах (ОТТС или ОТШ), удостоверяющих соответствие выпускаемых в обращение транспортных средств, отнесенных к одному типу и изготовленных на базе или на шасси других транспортных средств, приобретаемых у стороннего изготовителя, требованиям ТР ТС 018/2011 сведений о подтверждении соответствия устройств системы "ЭРА-Глонасс", поручить исполкому ААИ обратиться в Департамент технического регулирования и аккредитации Евразийской экономической комиссии с предложением о переносе сроков внедрения систем "ЭРА-Глонасс" на таких типах транспортных средств, с учетом увеличения срока действия ОТТС на 1 год с момента окончания действия соответствующего ОТТС или ОТШ на базовые транспортные средства и шасси транспортных средств.
5. Просить исполком ААИ обратиться в Минтранс с целью активизации работ по созданию компетентного органа по Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), совершенному в Женеве 30 сентября 1957 г.
6. Рекомендовать исполкому ААИ обратиться в органы внутренних дел и транспортные инспекции государств – членов Таможенного союза с просьбой об усилении контроля за соблюдением выполнения требований ТР ТС 018/2011 по установке тахографов, в том числе находящихся в эксплуатации.
7. Рекомендовать исполкому ААИ совместно с производителями газодизелей подготовить обращение и проекты изменений в технические регламенты Таможенного Союза – ТР ТС 018/2011 "О безопасности колесных транспортных средств" и ТР ТС 031/2012 "О безопасности сельскохозяйственных и лесохозяйственных тракторов и прицепов к ним" с целью введения отсутствующих требований к вышеупомянутому типу двигателей.
8. Рекомендовать исполкому ААИ обратиться в органы внутренних дел Российской Федерации с просьбой об ускоренной разработке документа, регламентирующего деятельность Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по техническому надзору в части, касающейся процедуры внесения изменений в конструкцию транспортных средств.

9. Поручить исполкому ААИ публикацию материалов конференции и о конференции в журнале "Автомобильный инженер" и других средствах массовой информации, разослать решение заинтересованным организациям, министерствам и ведомствам.

Вице-президент



И.А. Коровкин