

## **РЕШЕНИЕ**

### **93-й Международной научно-технической конференции ААИ «Техническое регулирование в области автотранспортных средств»**

г. Дмитров

2-3 декабря 2015г.

Переход к применению технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), вступившего в силу 1 января 2015 года, вывел апробированную в России систему технического регулирования на уровень Евразийского экономического сообщества.

За прошедший год устранены некоторые нерешенные проблемы, которые были отмечены в решении 88-й конференции ААИ, мешавшие полноценной работе регламента в Российской Федерации. В частности:

- определен Федеральный орган исполнительной власти, ответственный за одобрение типа транспортных средств – Росстандарт;
- определено лицо, ответственное в структуре Росстандарта за выполнение обязательств Российской Федерации по Женевскому Соглашению 1958 года;
- разработаны национальные стандарты Российской Федерации, определяющие требования и методы испытаний устройств/систем вызова экстренных оперативных служб, начата сертификация транспортных средств с этой системой и оформлены первые одобрения типа транспортного средства.

В то же время, несмотря на заблаговременное опубликование ТР ТС 018/2011 и длительного переходного периода перед его вступлением в силу, практика его применения показала, что к полноценной работе с регламентом оказались неготовыми как автопроизводители, так и испытательные лаборатории, и органы по сертификации.

ААИ считает первоочередной задачей обеспечение эффективного применения ТР ТС 018/2011 всеми заинтересованными лицами: Евразийской экономической комиссией, национальными органами государственного управления, аккредитованными органами по оценке соответствия, промышленностью, импортерами и эксплуатантами автомобильной техники.

ААИ обращает внимание на то, что достижение конечной цели повышения безопасности продукции автомобилестроения и безопасной эксплуатации транспортных средств зависит от добросовестного исполнения ТР ТС 018/2011 всеми субъектами технического регулирования при активном содействии Евразийской экономической комиссии и национальных органов государственного управления.

Отмечая полезность и важность проведенных мероприятий по внедрению ТР ТС 018/2011, организованных Евразийской экономической комиссией, Министерством промышленности и торговли Российской Федерации, ФГУП «НАМИ» как разработчиком ТР ТС 018/2011, ААИ считает необходимым указать на проблемные вопросы, выявленные практикой первого года применения регламента.

До настоящего времени (по состоянию на 30 ноября 2015г.) не представлена информация о федеральном органе исполнительной власти Российской Федерации, ответственном за осуществлением государственного контроля (надзора) за соблюдение требований ТР ТС 018/2011, в Евразийскую экономическую комиссию.

Евразийской экономической комиссией не утверждены Изменения № 2 и № 3 к ТР ТС 018/2011, которыми могли бы быть устранены многие разночтения и недоработки регламента, затрудняющие его применение, в то время как в соответствии с Решением Комиссии Таможенного союза № 877 от 9 декабря 2011 года об утверждении ТР ТС 018/2011, требования регламента подлежат пересмотру каждые три года. Прошедший год показал, что система пересмотра и принятия изменений к техническим регламента Таможенного союза инерционна и не отвечает потребностям автомобилестроительной отрасли. При этом требования, установленных в ТР ТС 018/2011, в основном, соответствует 2008 году. Затягивание утверждения уже готовых Изменений № 2 к ТР ТС 018/2011 не позволяет начать работу по согласованию проекта изменений № 3 к ТР ТС 018/2011, который мог бы исправить существующие процедурные недоработки действующей редакции регламента. Следует отметить, что эти недоработки по-своему толкуются также органами, контролирующими деятельность Органов по сертификации, что вносит дополнительную неразбериху в процесс подтверждения соответствия продукции.

Наибольшее количество вопросов связано с внедрением систем/устройств вызова экстренных оперативных служб. Конструктивные мероприятия по их внедрению, а также процедуры оценки соответствия как самих систем/устройств, так и транспортных средств с установленными устройствами/системами продолжительны по времени и сопровождаются значительными издержками изготовителей транспортных средств. До настоящего времени полностью не отлажено взаимодействие между испытательными лабораториями, участвующими в оценке соответствия устройств/систем вызова экстренных оперативных служб. Проводятся разрушающие испытания транспортных средств без возможности предоставления альтернативных доказательственных материалов о работоспособности устройств/систем. Требуется официальные разъяснения по срокам применения требований к установке устройств/систем вызова экстренных оперативных служб и подаче автоматического сообщения при опрокидывании транспортного средства при проведении оценки соответствия в форме одобрения типа.

Перечень компонентов, приведенный в ТР ТС 018/2011, включает в себя позиции, по которым невозможно провести испытания, предусмотренные регламентом, из-за отсутствия испытательной базы.

С 01.01.2015 г. введен в действие технический регламент Таможенного союза «О безопасности колёсных транспортных средств». Этим регламентом установлен порядок проверки выполнения требований к ТС, находящимся в эксплуатации, в формах технического осмотра, а также государственного контроля (надзора) за безопасностью дорожного движения. При этом порядок и объём проведения проверки выполнения требований к ТС, находящимся в эксплуатации, определяется национальным законодательством стран – членов Таможенного союза.

Принятые в 2011 году федеральные законы и дополнения и изменения к ним 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», 196 -ФЗ 1995 года «О безопасности дорожного движения», а также 3-ФЗ «О полиции» в современных условиях не позволяют эффективно реализовывать в Российской Федерации контрольные (надзорные) функции в сфере эксплуатации автомобильного транспорта.

В результате аварийность по причинам технической неисправности транспортных средств за последние 3 года увеличилась, примерно, в 1,5 раза. Аналогичная ситуация отмечается и в текущем 2015 году: за 10 месяцев число ДТП достигло 2025 +23.8% АППГ; погибших 422 +21.6% АППГ, ранено 2930 +24.2% АППГ.

Следует отметить новые тенденции и новые вызовы в международном техническом законодательстве, в частности, в области автоматизации управления автомобилей. Отечественной автомобильной промышленности и науке, а также экспертному сообществу, следует принять более активное участие в этом направлении, в том числе в рамках действующих международных экспертных групп.

Развивающийся до сих пор так называемый «скандал Фольксвагена» показывает важность процедуры контроля серийной продукции, которой далеко не все российские автопроизводители уделяют должное внимание.

В промышленности России, как и других стран Таможенного союза, не ведется должной работы по подготовке внедрения процедур Международного официального утверждения типа комплектного транспортного средства (IWVTA), требующего обновления концепции технического регулирования в области транспортных средств, структуры компетентных органов и т.д.

Участники конференции отметили полезность и важность выхода в свет книги-справочника под редакцией д.т.н. Б.В. Кисуленко «Техническое регулирование в автомобилестроении. Оценка соответствия», представляющей собой практическое руководство по применению положений ТР ТС 018/2011.

Участники конференции также отметили необходимость продолжить практику проведения семинаров с целью обсуждения проблемных вопросов, связанных с практической реализацией ТР ТС 018/2011.

ААИ как экспертное сообщество готово оказать помощь Евразийской экономической комиссии и национальным органам государственного управления в решении остающихся проблем, связанных с применением ТР ТС 018/2011, в возможно короткие сроки с учетом интересов национальной промышленности по обеспечению доступности на рынке качественной и безопасной продукции и сведению к минимуму недобросовестной конкуренции.

В конференции приняли участие более 240 человек из более чем 60-ти организаций. В ходе конференции проведен ежегодный семинар для специалистов по сертификации продукции автомобилестроения по теме: «Развитие международного нормирования в рамках Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) ЕЭК ООН».

По итогам обсуждения конференция решила:

1. Поручить Исполкому ААИ продолжить консультации по повышению эффективности работы ААИ как экспертного сообщества в вопросах оценки соответствия продукции автомобилестроения и обсуждения перспективных направлений развития конструкции транспортных средств. Принять меры по обеспечению выполнения поручений Конференций и Правления ААИ.
2. Просить Евразийскую Экономическую Комиссию:
  - Ускорить разработку Изменений № 2 и № 3 к ТР ТС 018/2011, а также оптимизировать процедуру внесения изменений в технические регламенты Таможенного союза позволяющую в оперативном порядке принимать необходимые для эффективного технического регулирования решения;
  - Дать официальные разъяснения по срокам применения требований к установке устройств/систем вызова экстренных оперативных служб и подаче автоматического сообщения при опрокидывании транспортного средства при проведении оценки соответствия в форме одобрения типа.

3. Просить Минпромторг России, как федеральный орган исполнительной власти по техническому регулированию, внести соответствующие изменения в план разработки технических регламентов Таможенного союза.
4. Просить ФГУП «НАМИ» как разработчика ТР ТС 018/2011 предусмотреть в разрабатываемом проекте изменений № 3 к ТР ТС 018/2011:
  - Возможность предоставления альтернативных доказательственных материалов о работоспособности устройств/систем вызова экстренных оперативных служб;
  - Оптимизировать перечень компонентов, подлежащих оценке соответствия по ТР ТС 018/2011, исходя из технических возможностей испытательных лабораторий, а также согласовать требования приложений № 2 и № 10 к ТР ТС 018/2011.
5. Обратить внимание российских заводов-производителей автомобильной техники на важность процедур контроля продукции на предмет ее соответствия требованиям ТР ТС 018/2011.
6. Направить в рабочие группы 4.4, 4.6 и 4.14 подготовке Госсовета по вопросам безопасности дорожного движения решение 93 международной научно-технической конференции Ассоциации автомобильных инженеров.
7. Активизировать работу комитета ААИ «Интеллектуальные транспортные системы».
8. Одобрить предложение Университета машиностроения по привлечению магистрантов профильных высших учебных заведений к подготовке выступлений в рамках Проектного образования на конференциях ААИ, в том числе на Пленарном заседании с указанием тематики и фамилий привлечённых студентов. (93-я Конференция ААИ, доклад "Реализация технического регламента таможенного союза в сфере надзора и контроля ТС, находящихся в эксплуатации". Руководители Зубрицкий С.Г., Красавин П.А., магистранты Тупицын И.И., Катаев М.В., Ларинский А.С., Сальников С.С., Лысенко Е.С.).
9. В связи с обращением Мосгорэлектротранспорта считать целесообразным поручить Комитету ААИ рассмотреть вопросы, поставленные в письме этой организации с определением необходимости обращением во Всемирный форум по согласованию Правил в области транспортных средств по организации рассмотрения вопроса в Группе экспертов по вопросам общей безопасности.
10. Исполкому ААИ опубликовать материалы 93-й конференции в «Журнале автомобильных инженеров» и на сайте Ассоциации.

Участники конференции отметили высокий уровень в организации и проведении ее НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ».

Президент ААИ

Д.А. Загарин

Председатель Оргкомитета

Б.В. Кисуленко

