

## РЕШЕНИЕ

### **84-ой международной научно-технической конференции ААИ**

#### **«Техническое регулирование в области автотранспортных средств»**

*г. Дмитров*

*3-4 декабря 2013г.*

Глобальная цель повышения безопасности дорожного движения и снижения вредного воздействия транспортных средств на окружающую среду, провозглашенная Организацией Объединенных Наций, достижима решением комплекса проблем, среди которых важное место занимает безопасность конструкции транспортных средств. Правильность выбора Российской Федерацией пути решения этой проблемы в рамках участия в Женевском Соглашении 1958 года, подтверждается большим количеством стран-участниц, которое в настоящее время приблизилось к 50, среди которых не только практически все европейские государства, но и страны Азиатско-тихоокеанского региона, Южная Африка. Готовящееся к 2015 году региональное соглашение стран АСЕАН во многом повторяет положения и технические требования Женевского соглашения 1958 года. Значительным резервом развития последнего являются также технические документы Глобального соглашения 1998 года

Одной из основных задач, решаемых в настоящее время Всемирным форумом для согласования Правил в области транспортных средств WP.29 ЕЭК ООН, является разработка и введение процедуры Международного Одобрения Типа Транспортного Средства (IWVTA – International Whole Vehicle Approval), намеченное на март 2016 года. Много вопросов остается в отношении предстоящего вступления в силу в 2015 году Технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств». Государствам-участникам Союза – Российской Федерации, Республике Беларусь, Республике Казахстан, одновременно участникам Соглашения 1958 года, предстоит в этой связи вплотную заняться вопросами приведения в соответствие с пересмотренным Соглашением: доработкой Технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств»; реорганизацией аккредитаций Технических служб, включая Органы по сертификации и Испытательные лаборатории; наделением законодательным статусом Компетентного органа Соглашения и организация его работы; актуализацией дополнительных технических требований, отражающих особенности эксплуатации транспортных средств в странах союза и НТД по методикам соответствующих испытаний. При решении некоторых вопросов, в частности аккредитации и уполномочивания Технических служб для работы с ТР ТС придется столкнуться с противоречиями Российского технического законодательства (184-го ФЗ «О техническом регулировании») положениям пересмотренного Соглашения 1958 года.

Одним из важных вызовов пересмотренного Соглашения 1958 года является обеспечение соответствия всего объема серийно выпускаемой продукции одобренному типу, что давно и успешно осуществляется в промышленности развитых стран. Для российской системы технического регулирования это

является непростой задачей. По осторожным экспертным оценкам одобренному образцу соответствует не более половины серийной продукции поступающей на рынок. Причинами такого положения являются:

- отсутствие в российской автомобильной отрасли традиций контрольных испытаний одобренной продукции в соответствии с требованиями Добавления 2 к Женевскому соглашению 1958 года, в то время как подобные собственные традиции утрачены;
- отсутствие у большинства производителей собственной базы для проведения испытаний и неразвитости сети и возможностей независимых лабораторий;
- широкое использование процедур выдачи сертификатов по отдельным свойствам без подтверждения соответствия серийной продукции одобренному типу. При этом технический регламент дает возможность производителю проводить подтверждение типа продукции по требованиям Правил ООН без соблюдения установленных ими административных, технологических и контрольных процедур с выдачей «российского» сертификата соответствия, а не «Сообщения об официальном утверждении...» по Правилам ООН, что профанирует саму оценку соответствия последним;
- конкуренции Органов по сертификации, при которой в наиболее выигрышном положении оказываются те из них, которые нарушают, в угоду финансовой выгоде, процедуры подтверждения соответствия серийной продукции одобренному типу.

Все это в сочетании с недобросовестностью отдельных импортеров и неспособностью государственного надзора приводит к наличию на рынке небезопасной, в том числе контрафактной продукции, низкой конкурентоспособности отечественных автопроизводств.

В свете этого важным является внедрение процедур контроля соответствия серийной продукции одобренному типу (в т.ч. выдача производителем сертификата соответствия на КАЖДОЕ транспортное средство, реализуемое потребителю) и требований к Техническим службам, установленных Добавлением 2 к Женевскому Соглашению 1958 года, усиление прав и финансирования органов Госнадзора.

Следует признать, что в течение последних 5-7 лет Ассоциация автомобильных инженеров, как экспертное сообщество, постоянно поднимает на своих конференциях указанные проблемы, однако, проработанных проектов документов Федеральным органам исполнительной власти не предлагает. Исполнительному комитету трудно организовать выполнение решений Конференции и Правления ААИ при пассивности большинства ее членов.

В конференции приняли участие 239 человек из 59 организаций. В ходе конференции проведен ежегодный семинар по тематике групп экспертов Всемирного форума для согласования правил в области автотранспортных средств (WP.29) КВТ ЕЭК ООН.

***По итогам обсуждения конференция решила:***

- 1. Поручить исполкому ААИ организовать консультации по повышению эффективности работы ААИ, как экспертного сообщества в вопросах сертификации продукции и обсуждения перспективных направлений развития конструкции транспортных средств. Принять меры по обеспечению выполнения поручений Конференций и Правления ААИ.***
- 2. Правлению организовать обсуждение вопросов, связанных с перевыборами руководящих органов ААИ в июне 2014 года (Президент и вице-президенты, Правление, структура и т.д.).***



3. *Просить Минпромторг и Росстандарт провести серию совещаний с ОС и ИЛ по вопросам организации работ в рамках Технического регламента ТС «О безопасности колесных транспортных средств».*
4. *Исполкому ААИ опубликовать материалы 84-ой конференции в «Журнале автомобильных инженеров» и на сайте Ассоциации.*

Участники конференции отметили ее хорошую организацию и проведение ГНЦ РФ «НАМИ» и его Автополигоном.