Парламентской сессии

Второго Международного форума

«Северный форум по устойчивому развитию»

**«ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ЖИЗНЕОБЕСПЕЧЕНИЯ И УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ СЕВЕРНЫХ И АРКТИЧЕСКИХ ТЕРРИТОРИЙ»**

29 сентября 2020 года

г. Якутск, Республика Саха (Якутия)

Государственное Собрание (Ил Тумэн) Республики Саха (Якутия)

**Выступления экспертов:**

**«Колесные транспортные средства для Севера и Арктики: «климатическая» настройка нормативов и технических регламентов Таможенного союза»**

**Мярин Александр Николаевич**

заместитель председателя по инновационному развитию комитета по транспорту, дорожной инфраструктуре и логистике Торгово-промышленной палаты Республики Саха (Якутия), кандидат экономических наук, Россия, г. Якутск

**Зеленков Сергей Александрович**

сопредседатель регионального отделения ОНФ Магаданской области, Россия, г.Магадан.

**Тезисы и предложение (выделено бирюзовым фоном)**

**в итоги парламентской сессии:**

**Мярин А.Н.**

Уважаемые участники парламентской сессии!

«Климатическая» настройка нормативов и технических регламентов Таможенного союза по автотранспорту для Севера и Арктики очень актуальна.

Первое: когда Россия приняла правила Всемирной торговой организации, часть процедур по сертификации а именно – проведение доводочных и приемочных испытаний в естественных условиях основных мест эксплуатации – была отменена .

Второе: 20 мая 2020 г. Евразийская Экономическая Комиссия Таможенного союза завершила общественное обсуждение проекта изменений в Технический регламент Таможенного Союза «О безопасности колёсных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011). Был включен ряд требований к автотранспорту из отечественного «климатического» ГОСТ Р 50992—2019.

Третье: этот проект изменений в Техрегламент не полностью учитывает нашу климатическую специфику, особенно территорий очень холодного климата. По ГОСТ 15150-69 эта территория охватывает более 20% территории РФ, но проживает на ней менее 1,0% населения. К тому же, введение в действие этих изменений может затянуться на несколько лет.

Поэтому, мы, представители отраслевых автотранспортных подразделений региональных общественных организаций – Торгово-промышленной палаты Якутии, Общенародный фронт Магаданской области – обращаемся к Вам за поддержкой.

Поддержка Парламентариев необходима не только для оперативного принятия вышеупомянутого проекта изменений Техрегламента, но и его дальнейшего совершенствования, особенно по специфике экстремально холодного климата.

Поэтому, предлагаем рассмотреть возможность ***создания рабочей группы парламентариев федерального, регионального и муниципального уровней от экстремально холодных территорий.*** А за основу взаимодействия парламентариев, предлагаем принять модель распределения дивидендов «АЛРОСА», которая учитывает интересы населения «алмазоносных» территорий. Соответственно ***представителей территорий с очень холодным климатом, как: Оймяконский, Верхоянский, Томпонский улусы, города Якутск, Мирный, Нерюнгри Якутии; Сусуманский, Ягодинский, Среднеканский районы – Магаданской области; Эвенкийский, Таймырский Долгано-Ненецкий и Норильск – Красноярского края.***

Спасибо, далее по нашему выступлению передаю слово магаданскому коллеге.

**Зеленков С. А.**

Уважаемые участники парламентской сессии!

Полностью поддерживаю уважаемого коллегу по выступлению. Как водитель автомобиля скорой помощи, знаком с действующей госпрограммой обеспечения транспортом скорой медицинской помощи. Программа работает отлично, но к нам поступают автомобили, которые приходится существенно дорабатывать.

Оказалось, что до сих пор действует «абсурдное» требование к автомобилям скорой медицинской помощи. Пункт 1.6.10. приложения № 6 действующего Техрегламента Таможенного союза, гласит: «Автомобили скорой медицинской помощи должны изготавливаться в климатическом исполнении и категории размещения для эксплуатации в макроклиматическом районе с умеренным климатом при температуре окружающего воздуха от минус 40°С до плюс 40°С ...».

Другими словами, автомобили скорой медицинской помощи, предназначенные именно для наших условий, запрещено изготавливать по «базовому» техническому нормативу. Для автозаводов проблема, не только в «пробелах» действующего Техрегламента, но и в отсутствии системной господдержки естественного удорожания производства «северных» модификаций, так как их доля в общем объеме продукции незначительна для инвестирования по современным бизнес моделям.

Ещё важно то, что из-за этих «пробелов» Техрегламента, транспортным надзорным органам, приходится «закрывать глаза» на наши доработки и значительные изменения конструкций автомобилей на местах.

В заключении отмечу, что создание предлагаемой рабочей группы парламентариев ***будет значительной поддержкой выполнению соответствующих поручений президента РФ Путина В.В. по обсуждениям моего обращения на форуме ОНФ по здравоохранению в сентябре 2015г.***

Спасибо за внимание!