

РЕШЕНИЕ

109-й Международной научно-технической конференции ААИ «Техническое регулирование в области автотранспортных средств»

г. Дмитров

4 – 5 декабря 2019 г.

Отмечая практическую заинтересованность предприятий отечественной автомобилестроительной отрасли и государств-членов ЕАЭС в совершенствовании процедур технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), участники конференции ААИ считают целесообразным обратить внимание на некоторые продуктивные шаги, предпринятые уполномоченными органами исполнительной власти в рамках решения вопросов, обсуждаемых на предыдущей 105-ой конференции ААИ на тему «Техническое регулирование в области автотранспортных средств», которая также проводилась в НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» 5-6 декабря 2018 года.

Росстандартом, являющимся Административным Органом Женевского Соглашения 1958 года, согласно новой редакции указанного Соглашения (Пересмотр 3) в 2018 – 2019 годах, проводились работы по переназначению Технических служб от РФ и уведомлению об этом Секретариата ООН в Женеве. Указанные меры позволили упорядочить действия и повысить ответственность испытательных лабораторий, имеющих статус Технических служб Соглашения 1958 года при оформлении документов по результатам испытаний.

Росстандартом в 2019 году были выпущены «Методический порядок оформления и использования органами по сертификации экспертных заключений по результатам экспертизы технической документации и результатов испытаний, используемых при оценке соответствия колесных транспортных средств (шасси)», а также «Рекомендации по организации осуществления органом по сертификации контроля за соответствием транспортных средств требованиям ТР ТС 018/2011 в период действия ОТТС/ОТШ», направленные на единообразное трактование участниками процесса подтверждения соответствия ТР ТС 018/2011 положений в части использования и применения доказательных документов при оформлении Сертификатов соответствия, Деклараций о соответствии, Одобрений типа транспортного средства.

Росстандартом в 2019 году проводились работы по государственному надзору за продукцией автомобилестроения, выпускаемой в обращение, связанные с оценкой соответствия полнокомплектных транспортных средств и их компонентов, находящихся в обращении (до начала их эксплуатации) на территории Российской Федерации, требованиям технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011). Были проведены исследования (испытания), измерения и экспертиза более 7 образцов полнокомплектных транспортных средств и 15 компонентов, их идентификация на соответствие комплектаций, указанных в Одобрениях типа транспортных средств, Сертификатах соответствия на компоненты, а также анализ результатов испытаний, по некоторым из которых были выявлены несоответствия части проверяемой продукции требованиям ТР ТС 018/2011.

Росаккредитацией проводилась работа по контролю деятельности лиц, аккредитованных в качестве испытательных лабораторий и органов по сертификации, связанной с различными нарушениями как самих правил аккредитации, так и процедур сертификации продукции. В 2019 году Федеральной службой по аккредитации были утверждены руководства по аккредитации и методические рекомендации, касающиеся практических вопросов соблюдения аккредитованными лицами требований критериев

аккредитации. Внедряемая в настоящее время новая редакция Информационной системы ФСА ФГИС 2.0 обязывает аккредитованных лиц через личный кабинет протоколировать деятельность, согласно своей области аккредитации и тем самым быть прозрачным для заявителей/изготовителей, надзорных органов, что, несомненно, должно повысит уровень доверия к их работе.

Важное значение при этом имеет деятельность Общественного совета при ФСА и его Рабочей группы по вопросам деятельности аккредитованных лиц в сфере оценки соответствия колесных транспортных средств, на совещаниях которой обсуждаются актуальные вопросы применения положений ТР ТС 018/2011, в том числе, в случае имеющихся правовых неопределенностей.

Однако, по-прежнему остаются нерешенными ряд проблемных вопросов, на которые участники конференции считают необходимым обратить внимание.

В частности, система пересмотра и принятия изменений к техническим регламентам Таможенного союза в настоящее время не отвечает потребностям автомобилестроительной отрасли. Уровень требований, установленных в ТР ТС 018/2011, в основном, соответствует 2008 году. Задержка сроков утверждения следующих (после Изменений №2) пакетов изменений к ТР ТС 018/2011 не позволяет оперативно исправить существующие процедурные недоработки действующей редакции регламента, а также применять к продукции современные уровни технических требований, принятых в рамках Соглашения 1958 года.

Действующей редакцией ТР ТС 018/2011 в настоящее время не предусмотрены вопросы технического регулирования транспортных средств и оборудования для работы на территориях с особыми климатическими условиями, а сложившаяся практика поставок в Арктику и другие районы с холодным климатом серийных типов ТС, не приспособленных к местным условиям, и их вынужденная доработка силами эксплуатационников, в основном индивидуальными предпринимателями, на основе стихийно сложившихся местных технологий и имеющихся ресурсов, не является легитимной и безопасной.

Участники конференции отметили, что ФГУП «НАМИ» в ноябре 2019 г. направило в Минпромторг России проект изменений № 3 к ТР ТС 018/2011 для его представления в Евразийскую экономическую комиссию с целью начала процедуры публичного обсуждения проекта. В соответствии с Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 21.06.2019 г. № 29 из указанного проекта изменений были исключены требования экологического класса 6.

Возникают трудности в работе аккредитованных лиц, по регистрации через их личные кабинеты сертификатов соответствия и деклараций о соответствии во ФГИС 2.0.

Система не воспринимает «Сообщения об официальном утверждении...», оформленные в рамках Соглашения 1958 года, в качестве основных доказательных материалов для оформления Сертификатов соответствия на компоненты, по которым ТР ТС 018/2011 установлены требования Правил ООН, если они в Приложении 10 не отмечены значком (*), а требует указать протокол аккредитованной в национальной системе испытательной лаборатории, то есть, таким образом, не признается доказательная сила «Сообщений...», а также и протоколов Технических служб, предусмотренная ТР ТС 018/2011.

В число таких компонентов попадают: автомобильные колеса, двигатели, элементы систем питания газообразным топливом, системы нейтрализации и выпуска отработавших газов, тормозные колодки, диски и барабаны, сцепные устройства, подголовники сидений, фарочистители, спидометры, системы тревожной сигнализации и охранные устройства, электронные блоки и устройства (в части электромагнитной совместимости), ручки, замки и петли дверей, независимые воздушные и жидкостные подогреватели-отопители и предпусковые подогреватели, материалы для салонов и сидений автобусов, в том числе при их поставках на сборочные производства транспортных средств (согласно п. 81 регламента).

К сожалению, разрешение возникающих проблем по срокам не всегда удовлетворяет заявителей работ по сертификации – предприятия автомобильной отрасли.

Следует отметить новые направления в развитии технического законодательства, в частности, в области автоматизации управления транспортными средствами, электромобилей и транспортных средств с комбинированными энергоустановками.

Техническим комитетом по стандартизации «Дорожный транспорт» (ТК 056) проводятся работы по разработке стандартов, направленных на установление требований и методов испытаний в отношении электрических транспортных средств и транспортных средств с высокой степенью автоматизации. Разработка указанных стандартов предусмотрена Комплексной программой стандартизации до 2025 года.

Конференция заслушала доклад: «Анализ влияния технического регламента на активную безопасность» и приняла к сведению, что активная безопасность является свойством системы «водитель – автомобиль», а не автомобиля. По этой причине высказано предложение в принятие новой концепции, учитывающей свойства системы «водитель-автомобиль». Принятие этого решения потребует серьезных изменений в технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011).

Участники конференции отметили важность проводимой Росстандартом работы в части государственного надзора за продукцией автомобилестроения, выпускаемой в обращение, что положительно влияет на повышение уровня ее безопасности.

Участники конференции приняли к сведению планы ТК 56 и Росстандарта по разработке национального стандарта, устанавливающего дополнительные требования по безопасности автобусов.

Конференция поддерживает практику проведения Круглых столов по вопросам технического регулирования и оценки соответствия продукции автомобилестроения под патронажем Росстандарта, с участием представителей большинства российских изготовителей и импортеров.

Участники конференции отметили важность работ Комитета по ГСМ в области совершенствования системы испытаний и контроля качества автомобильных горюче-смазочных материалов с учетом зарубежного опыта и активизации сотрудничества с ведущим европейским испытательным центром. Конференция обращает внимание производителей техники на необходимость более активного сотрудничества в области ГСМ.

В конференции приняли участие более 250 человек из более чем 55-ти организаций. На пленарном заседании было заслушано 17 докладов, вызвавших активное обсуждение участников конференции.

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», а также состоялся круглый стол для специалистов по сертификации автотехники на тему «Проблемные моменты при оформлении ОТТС»

По итогам обсуждения конференция решила:

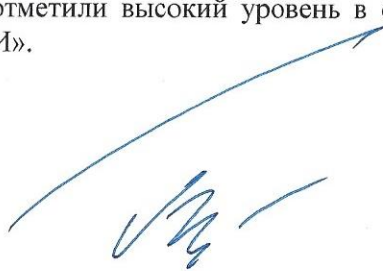
1. Просить Рабочую группу по вопросам деятельности аккредитованных лиц в сфере оценки соответствия колесных транспортных средств при Общественном совете при Федеральной службе по аккредитации продолжать рассмотрение проблемных вопросов, возникающих при применении ТР ТС 018/2011, и разработку рекомендации по их временному преодолению до внесения соответствующих изменений в ТР ТС 018/2011 и в другие нормативные правовые акты. Просить Федеральную службу по

аккредитации, при участии Минпромторга РФ о подготовке соответствующих разъяснений, сформулированных с участием Рабочей группы.

2. Просить Минпромторг России обратиться в ЕАЭС с предложением о включении в план по разработке тех регламентов отдельного проекта изменений, направленного на установление в ТР ТС 018/2011 требований экологического класса 6 с уточнением сроков их внедрения на этапе публичного обсуждения.
3. Просить Росаккредитацию и Росстандарт, в целях обеспечения выполнения обязательств Российской Федерации в Женевском Соглашении 1958 г. и положений ТР ТС 018/2011, обеспечить возможность оформления органами по сертификации сертификатов соответствия на основании «Сообщений об официальном утверждении...» по Правилам ООН и внесение указанных сертификатов соответствия в реестр ФГИС Росаккредитации.
4. Просить Росстандарт продолжить проведение Круглых столов по вопросам технического регулирования и оценки соответствия продукции автомобилестроения для обсуждения актуальных практических вопросов применения ТР ТС 018/2011.
5. Просить Росстандарт совместно с Росаккредитацией рассмотреть вопросы устранения искусственных препятствий для всех случаев выпуска сертификатов соответствия на основании «Сообщений об официальном утверждении типа» по Правилам ООН, являющихся по ряду компонентов единственно доступными заявителю доказательственными материалами, ввиду отсутствия адекватной требованиям национальной испытательной базы.
6. Одобрить работы в области совершенствования системы испытаний, разработки методов и контроля качества ГСМ в целях повышения эффективности и улучшения экологических показателей автомобильной техники. Поддержать развитие международного сотрудничества, установление прямых контактов с ведущими зарубежными структурами, проводящими исследования и испытания, формирующих общие тренды развития в области топлив и смазочных материалов. Обратить внимание производителей техники на необходимость активного сотрудничества в этой области в целях формирования общего подхода, с учетом специфики условий эксплуатации техники на территории страны.
7. Просить Росстандарт и Корпорацию МСП (Федеральную корпорацию по развитию малого и среднего предпринимательства) в развитие Соглашения о взаимодействии от 19 декабря 2016 г., с участием Министерства РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики рассмотреть вопросы разработки совместных мероприятий («дорожной карты») по созданию региональных центров (филиалов) климатических испытаний, экспертиз и сертификации транспортных средств, предназначенных для эксплуатации в холодных климатических условиях.

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

Исполнительный
директор ААИ



Д.Л. Гаронин