

УДК 629.113

К ВОПРОСУ ОБ АККРЕДИТАЦИИ СЛУЖБ И ЭКСПЕРТОВ В ОБЛАСТИ ПОДТВЕРЖДЕНИЯ СООТВЕТСТВИЯ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

А.П. Гусаров, к.т.н., исполнительный директор ААИ / И.А. Коровкин, к.э.н., исполнительный директор ОАР / А.Н. Семенихин, руководитель направления Автомотив «ТЮФ-ЗЮД Руссланд»

Среди комплекса вопросов в сфере подтверждения соответствия аспекты аккредитации и уполномочивания исполнителей занимают весьма важное место, хотя они менее на слуху, в отличие от технических требований, процедур и методик определения соответствия этим требованиям. Можно иметь какое угодно продвинутое законодательство, но эффективность его действия будет зависеть от конкретных структур и экспертов, реализующих его. В случае технического регламента «О безопасности колёсных транспортных средств» мы имеем дело с относительно прогрессивным техническим содержанием, реализация которого поручена ветхому и неэффективному исполнительному механизму.

Открытость российского автомобильного рынка, как для иностранных производителей-импортеров, так и для иностранных компаний, создающих в России собственные предприятия по производству/сборке своих моделей, помимо проблем чисто экономического характера, выдвигает проблемы технические и юридические, в том числе, касающиеся функционирования национальной системы технического регулирования в области безопасности конструкции колесных транспортных средств (ТС).

Формально, с принятием и введением в действие Технического регламента «О безопасности колесных транспортных средств» Российская Федерация полностью перешла на применение в национальном техническом законодательстве Правил ЕЭК ООН, устанавливающих требования к важнейшим показателям безопасности автотехники, её частей и принадлежностей. Это позволяет говорить о гармонизации национального законодательства с международным. Однако реальная ситуация с выполнением обязательств, налагаемых на страны-участницы Женевского Соглашения 1958 года, в том числе и на Российскую Федерацию, выглядит далеко не идеальной, имея глубокие различия с общепринятой в рамках указанного Соглашения практикой.

И первое, что обращает на себя внимание, кроме применения Российской Федерацией устаревших версий ряда важнейших требований, это принци-

пиальные различия инфраструктур российской системы обязательной сертификации, с одной стороны, и системы одобрения типа ТС, принятой в большинстве европейских стран в своих национальных законодательствах и в едином законодательстве Евросоюза (в том числе, на основе того же Женевского Соглашения), с другой:

- в смысле и содержании процедур выпуска в обращение ТС, их частей и принадлежностей;
- в структуре органов, участвующих в процедурах выпуска новых ТС в обращение на основе оценки их соответствия установленным требованиям;
- в условиях привлечения к деятельности по подтверждению соответствия ТС коммерческих предприятий и организаций и их экспертного персонала.

Обязательная сертификация или одобрение типа транспортного средства?

Сравнительный анализ процедуры допуска новых ТС и их частей к обращению (табл. 1), установленной Техническим регламентом «О безопасности колесных ТС» в развитие закона РФ «О техническом регулировании», и процедуры одобрения (утверждения) типа ТС (компонента), предусмотренной Женевским Соглашением и реализуемой в европейской практике, показывает, что расхождения начинаются уже на уровне терминов и определений.

Таблица 1

Параметр	Технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств»	Европейская практика (ЕЭК/ЕС)
Процедура, предшествующая выпуску новых ТС и их частей в обращение	<i>Обязательная сертификация ТС и их частей (для ТС — в форме одобрения типа). Декларирование соответствия для некоторых видов частей (компонентов) ТС</i>	<i>Одобрение (утверждение) типа ТС, их систем, компонентов и отдельных технических узлов</i>
Статус процедуры	Законодательно регулируемый, национальный (с перспективой разработки на его основе общего порядка в рамках ЕврАзЭС)	Законодательно регулируемый, национальный, но на единых в рамках ЕС принципах (с перспективой международного после 2014 г. в рамках Соглашения 1958 г.)
Вид деятельности в рамках процедуры	<i>Предпринимательская на договорной основе (для ТС с подключением на финальной стадии федерального органа исполнительной власти)</i>	<i>Государственная услуга с оплатой госпошлины</i>
Финальный документ процедуры, для выпуска продукции в обращение	<i>«Одобрение типа ТС (шасси)» на основе требований Технического регламента. «Сертификат соответствия» требованиям Технического регламента или на основе «Сообщения об официальном утверждении типа по Правилам ЕЭК ООН». «Декларация о соответствии» требованиям Технического регламента</i>	<i>«Сертификат одобрения типа ТС (системы, компонента, отдельного технического узла)» на основе Директив ЕС/ национальных предписаний и «Сообщений об официальном утверждении типа по Правилам ЕЭК ООН»</i>
Назначение финального документа	<i>Подтверждение соответствия объектов регулирования требованиям Технического регламента</i>	Официальное подтверждение Компетентным органом предоставления одобрения, разрешающего продажу, государственную регистрацию, эксплуатацию (применение, использование) объектов регулирования
Орган, ответственный за предоставление допуска к обращению и его прекращение	<i>Не установлен (допуск к участию в дорожном движении, согласно ныне действующей редакции закона РФ «О безопасности дорожного движения», осуществляют регистрационные отделы подразделений ГИБДД)</i>	<i>Орган, предоставляющий (выпускающий) одобрение (утверждение) типа</i>

Как следует из приведенного выше сравнения, документальное подтверждение соответствия, предусмотренное законом РФ «О техническом регулировании» и соответствующим техническим регламентом в отношении безопасности ТС, и одобрение (утверждение) типа в европейской модели — по сути процедуры разного уровня юридической значимости: органы по сертификации в России подтверждают соответствие установленным требованиям (сертификация), тогда как европейские органы, предоставляющие одобрение, — разрешают и запрещают обращение продукции, выпуская (предоставляя) одобрения (утверждения) типа, отзывая или приостанавливая действие выпущенных ранее одобрений (утверждений), действуя при этом от лица государства. *(И здесь не игра слов, а суть процедур, поскольку из российской процедуры практически выпадает этап выпуска в обращение).*

Принципиальным для европейской модели (в ЕЭК и ЕС) является:

- **Отсутствие** в процедуре одобрения термина «сертификация», даже с приставкой «обязательная», поскольку этот термин не только не отражает, но и искажает суть процедуры одобрения и ее юридическое значение;
- включение процедуры одобрения типа новых ТС, как правило, в законодательство о безопасности дорожного движения, а не в общее законодательство о техническом регулировании (сер-

тификации продукции и услуг), как в российской модели;

- **исключение коммерческого характера деятельности органов**, предоставляющих одобрение (утверждение) типа ТС и их компонентов, поскольку указанные полномочия осуществляются государством (специально уполномоченным им Компетентным органом исполнительной власти) с законодательно прописанными процедурами и функциями на основе Женевского Соглашения, Директив ЕС и национальных нормативных правовых актов;
- **отсутствие государственного надзора** за органами, предоставляющими одобрение типа, поскольку само одобрение производится и контролируется государством в лице Компетентного органа;
- установление **общего** для всех объектов регулирования порядка получения одобрения (утверждения) типа на основе требований и процедур, установленных непосредственно Правилами ЕЭК/Директивами ЕС. (Многообразие форм и схем сертификации/декларирования, вольной трактовки сопутствующих процедур (первоначальной оценки производства и оценки соответствия производства), что имеет место в Техническом регламенте «О безопасности колесных ТС», не допускается);
- **отсутствие** в числе объектов регулирования тех, для которых Правилами ЕЭК и Директивами ЕС не установлены требования в отношении безопасности. *(Российский регламент, напротив, избыточно)*

ет изделиями, соответствие которых декларируется изготовителем или импортером, строго говоря, в отношении стандартов, не устанавливающих прямых требований к безопасности объекта — фильтры, очистители, свечи зажигания, теплообменники и т.п.; или объектами, не являющимися специфическими автомобильными компонентами, имеющими общепромышленное назначение — подшипники, сальники, рукава гидротрансформаторов, гидроцилиндры и т.п.);

- придание «Сообщению об официальном утверждении...»/«Сертификату одобрения типа» значения документов, подтверждающих предоставление утверждения/одобрения, а не соответствие установленным требованиям;

- совершенно иное содержание определения «сертификата соответствия», как документа, выпускаемого производителем в подтверждение наличия у него действующего одобрения типа ТС, выданного Компетентным органом (сравним с определением того же термина в законе РФ «О техническом регулировании» в свете Технического регламента «О безопасности колесных ТС»...).

Женевское Соглашение (статья 1) допускает, что для целей применения Правил ЕЭК ООН могут использоваться различные административные процедуры. Но статья 3 устанавливает, что официальные утверждения в отношении Правил считаются отвечающими законодательству всех Договаривающихся Сторон, применяющих Правила, только при условии их применения посредством официального утверждения. Другими словами, взаимное признание предусматривается исключительно для официальных утверждений типа, а не для других «административных процедур», упомянутых в статье 1.

Являясь Договаривающейся Стороной, применяющей Правила, Российская Федерация в национальном законодательстве подменяет процедуру официального утверждения/одобрения типа ТС, предусмотренную Правилами, процедурой оценки соответствия продукции в отношении требований Технического регламента (в том числе, основанных на Правилах). На один и тот же тип конструкции ТС параллельно могут существовать как «Сообщение...» по Правилам ЕЭК ООН, выданное Административным органом Соглашения 1958 года (в том числе Росстандартом), так и «Сертификат соответствия» пункту регламента на основе тех же Правил, выданный органом по сертификации (в качестве которого, в соответствии с законом, может быть аккредитован част-

ный предприниматель). Парадоксально, но для оборота продукции на внутреннем рынке (контроль инспекционными органами, прохождение таможенных процедур и т.п.) действителен именно второй документ. И наоборот, такие «Сертификаты соответствия» и «Одобрения типа ТС (шасси)» на их базе не будут признаваться в других странах-участницах Соглашения 1958 года, применяющих те же Правила посредством процедуры официального утверждения.

Таким образом, вступивший в силу Технический регламент не реализовал возможности международного признания российских документов, предоставляемых Женевским соглашением 1958 г.

Органы по сертификации или Административный орган? Испытательные лаборатории или Технические службы?

Организационная структура допуска ТС к обращению и эксплуатации в европейских странах также имеет мало общего со структурой системы подтверждения соответствия на базе закона «О техническом регулировании», обязательной сертификации ТС в рамках ГОСТ Р, сохранённой Техническим регламентом «О безопасности колесных ТС». И здесь усматривается несовпадение в базовых понятиях осуществляемых процедур. По версии Технического регламента одобрение типа — форма оценки соответствия ТС (шасси) установленным регламентом требованиям, тогда как в европейской модели это — содержание процедуры, посредством которой государство удостоверяет, что определенный тип ТС (или компонент ТС) удовлетворяет техническим требованиям (табл. 2).

Отсутствие в Техническом регламенте:

- процедур, связанных с выпуском и признанием «Сообщений об официальном утверждении...», являющихся финальным документом одобрения на основании каждого применяемого Правила ЕЭК ООН;

- положений, касающихся идентификации и устанавливающих статус Административного органа (функций и полномочий);

- определенности статуса Технических служб в целях Технического регламента и отсутствие их структурированности в соответствии с рекомендациями Соглашения 1958 г. создают основания для сомнений в реальности гармонизации процедур в российской и общеевропейской моделях одобрения ТС и, соответственно, в возможности международного признания национальных документов.

Таблица 2

Параметр	Технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств»	Европейская практика ЕЭК/ЕС
Органы, участвующие в процедуре. Компетенция и функции	<p>Административный орган в рамках Женевского Соглашения 1958 г.: - российским законодательством <i>не установлены</i>. Назначение следует только из духа (не буквы) Женевского соглашения; - как уполномоченный орган <i>не имеет</i> законодательных требований к структуре, процедурам, правилам функционирования. В Техническом регламенте указывается на исполнение функций административного органа Федеральным агентством по техническому регулированию и метрологии, нотифицированное в этом качестве в ООН, без ссылки на правоустанавливающие документы.</p>	<p>Компетентный орган в отношении одобрения/утверждения типа ТС (или его компонента): - выдает одобрение типа ТС (компонента), разрешая выпуск в обращение новых ТС и их компонентов; - отзывает ранее выданные одобрения, запрещая оборот продукции; - контролирует условия производства до выдачи и периодически после выдачи одобрения; - назначает Технические службы и контролирует их деятельность; - контактирует с другими аналогичными национальными органами; - наделен государством всеми полномочиями в отношении одобрения типа</p>
	<p>Технический секретариат Административного органа: - проверяет правильность оформления «ОТТС» («ОТШ»)</p>	<p><i>Отсутствует</i> как самостоятельный (независимый) элемент организационной структуры</p>
	<p>Федеральное Агентство по техническому регулированию и метрологии: - утверждает «ОТТС» («ОТШ»); - аннулирует «ОТТС» («ОТШ»); - организует выборочные проверки соответствия ТС выданным «Сообщениям...» по Правилам ЕЭК ООН; - ведет реестры «ОТТС» («ОТШ») и «Свидетельств о безопасности единичных ТС»; - готовит предложения (кому? — непонятно) по нотификации Технических служб</p>	<p>Все функции и полномочия <i>осуществляет</i> непосредственно <i>Компетентный орган</i></p>
	<p>Органы по сертификации: - выдают «Сертификаты соответствия», в том числе по Правилам ЕЭК ООН (!); - подтверждают наличие условий производства у производителя; - контролируют соответствие производства по процедуре Технического регламента; - выпускают «Заключение о возможности выдачи «ОТТС» («ОТШ»); - оформляют «ОТТС» («ОТШ»)</p>	<p><i>Отсутствуют</i> как самостоятельные элементы организационной структуры, все функции и полномочия осуществляет только и непосредственно Компетентный орган, либо назначенные им Технические службы соответствующих категорий</p>
	<p>Испытательные лаборатории: - проводят сертификационные испытания продукции; - выпускают протокол испытаний (экспертизы); - проводят экспертизу единичных ТС; - выпускают «Свидетельство о безопасности единичного ТС»; - участвуют в инспекционном контроле производителей</p>	<p><i>Не допускаются к деятельности</i> в области одобрения типа <i>без назначения</i> Компетентным органом в качестве Технической службы соответствующей категории</p>
	<p>Технические службы: Нотифицированы в ООН только в рамках участия РФ в Женевском соглашении 1958 г. без указания категории. При этом их <i>полномочия и функции не установлены</i>. Техническим регламентом «О безопасности колёсных ТС» предусмотрена возможность привлечения Технических служб к работам по подтверждению соответствия, для чего: - ОС, претендующие на оформление «ОТТС», должны заключать с ними договора о сотрудничестве (в основном, формально, для придания статуса ОС); - Технические службы имеют право наблюдать за проведением испытаний в лабораториях стран, не участвующих в Женевском Соглашении</p>	<p>Технические службы: - <i>Категория А:</i> проводят на своей базе испытания (или наблюдают за испытаниями у производителя) в целях одобрения типа в отношении Правил/Директив в соответствии с областью назначения, выпускают протокол испытаний; - <i>Категория В:</i> наблюдают за испытаниями в целях одобрения типа (в отношении Правил/Директив в соответствии с областью назначения), выпускают протокол испытаний; - <i>Категория С:</i> производят оценку соответствия производства (ОС СМК) для целей одобрения типа, выпускают отчет для Компетентного органа; - <i>Категория D:</i> проводят испытания серийной продукции в рамках процедуры подтверждения соответствия производства (СоР), выпускают протокол испытаний</p>

С другой стороны, Административный орган практически не имеет никаких полномочий и функций в отношении национальных «Одобрений типа ТС/шасси», кроме их утверждения или отмены, и даже контроль соответствия серийной продукции одобренному образцу отдаётся на откуп многочисленным и неконтролируемым (со стороны административного органа) Органам по сертификации. Непонятна и роль Технического секретариата: выделенный в Техническом регламенте в самостоятельный субъект технического регулирования, он выполняет прямые обязанности Административного органа, не будучи в то же время его составной частью.

Вряд ли такая схема добавила прозрачности в процедуры сертификации и во взаимоотношения заявителей и государства, между которыми вырос «забор» из органов по сертификации, о полномочиях которых в отношении Правил ЕЭК Россия в ООН и партнерам по Женевскому Соглашению ничего не сообщала. Вот и очередной повод для сомнений в компетентности российских ОС и непризнания их сертификатов, а, заодно, и «Сообщений...», не предусмотренных российским техническим законодательством.

Компетентность и компетенция. Аккредитация или назначение органов и их персонала?

Уже из анализа организационных структур можно сделать некоторые выводы о явном несовпадении полномочий, предоставляемых органам и испытательным лабораториям (Техническим службам) согласно Техническому регламенту, и их аналогам в европейской системе одобрения типа.

В большой степени это определяется не только выбранной процедурой выпуска новых ТС и их компонентов в обращение, но и условиями допуска самих органов к деятельности в области оценки соответствия продукции установленным законодательством требованиям (табл. 3).

Таким образом, в то время как российская система аккредитации построена в целях подтверждения компетентности лишь органов по сертификации и испытательных лабораторий в отношении конкретных Правил ЕЭК (либо национальных стандартов, использующихся при подтверждении соответствия на добровольной основе), но без определения их компетенции, равно как и других участников-исполнителей процедур, то европейский подход в этом отношении максимально конкретен:

- Компетентный орган наделен всеми компетенциями в отношении применяемых в про-

цедуре одобрения типа Правил ЕЭК/Директив ЕС;

- Технические службы, имея аккредитацию как испытательные лаборатории, инспекционные органы иных типов, органы по сертификации систем менеджмента (СМК), получают допуск к деятельности в области одобрения типа (ТС и компонентов) только при назначении их Компетентным органом Техническими службами;

- эксперты (аудиторы) Компетентного органа и Технических служб также получают допуск к работе в своем качестве только с назначением Компетентным органом.

Очевидно, что европейский подход целиком определяется сутью и административным характером процедуры одобрения типа, при котором государственная функция допуска ТС к дорожному движению, осуществляемая Компетентным органом, не исключает привлечения к ней частных (коммерческих) предприятий и организаций в качестве Технических служб.

Этим же можно объяснить необходимость, но недостаточность аккредитации для проведения работ в области одобрения типа организациями, претендующими на статус Технической службы. Если аккредитация устанавливает и подтверждает техническую компетентность организации, как возможность выполнения ею определенных видов деятельности (испытаний, инспекций, аудитов), то назначение Технической службой — наделяет компетенцией (правом) осуществлять эти виды деятельности в целях процедуры одобрения типа, причем только в отношении тех Правил ЕЭК/Директив ЕС, по которым Техническая служба получила свое назначение. Уместно отметить еще раз, что всеми полномочиями в отношении реализации требований Правил и Директив обладают именно Компетентные органы государств-участников Женевского Соглашения.

Более сложно выглядит ситуация с назначением экспертов, как в компетентных органах, так и в Технических службах. На первый взгляд, в рамках Женевского Соглашения и в общем законодательстве ЕС нет формальных документов, регламентирующих процедуру назначения экспертов и устанавливающих требования к кандидатам при допуске к области одобрения типа. Однако следует учитывать, что в общем виде такого рода требования к персоналу содержатся в аккредитационных стандартах ISO, руководствах по их применению и международных соглашениях о взаимном признании национальных аккредитаций в рамках Всемирного Форума по аккредита-

Таблица 3

Органы, службы	Технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств»	Европейская практика ЕЭК/ЕС
Административный (Компетентный) орган: требования при назначении и к функционированию	Назначается государством. <i>Не установлены</i>	Назначается государством. Должен: - иметь четкую организационную структуру, документированные процедуры, персонал, компетентный в области одобрения типа ТС и компонентов; - соответствовать требованиям аккредитационных стандартов ISO 17011, 17020, 17025 (соответственно общие требования к органам по аккредитации, по техническим инспекциям, к испытательным лабораториям), EN 45012 (требования к органам по сертификации СМК), если орган сам выполняет такие функции; В рамках Женевского Соглашения не обязан иметь соответствующих сертификатов аккредитаций, но в практике ЕС такие сертификаты получает
Органы по сертификации (требования при аккредитации)	Получают аккредитацию в отношении технической компетентности (Постановление Правительства РФ №163 от 24.02.2009 г.). <i>Порядок и требования аккредитации в отношении Технического регламента не установлены</i>	<i>Не предусмотрены в процедуре одобрения типа ЕЭК/ЕС</i>
Испытательные лаборатории (требования при аккредитации)	Получают аккредитацию в отношении технической компетентности (Постановление Правительства РФ №163 от 24.02.2009 г.). <i>Порядок и требования аккредитации в отношении Технического регламента не установлены</i>	<i>Аккредитация</i> на техническую компетентность в соответствии со стандартом ISO 17025 является одним из обязательных условий для работы в области проведения испытаний в целях одобрения типа в отношении конкретных Правил ЕЭК/Директив ЕС, но не дает права для работы по ним без соответствующего уполномочивания
Технические службы (требования при аккредитации/назначении)	<i>Порядок и требования для аккредитации/назначения действующими нормативными правовыми актами не установлены, однако в ООН нотифицировано 13 российских Технических служб (без указания категории)</i>	<i>Назначаются Компетентным органом</i> согласно процедуре, предусмотренной документом ECE/TRANS/WP.29/1059 при выполнении требований стандарта: Категории А: ISO 17025; Категории В: ISO 17020; Категории С: EN 45012; Категории D: ISO 17020. Согласно документу WP.29/1059 <i>должны соответствовать требованиям аккредитационных стандартов</i> , но не обязаны получать допуск/полномочия в соответствии с ними. Категории А и В назначаются только в отношении конкретных Правил ЕЭК/Директив ЕС
Эксперты (персонал) уполномоченных органов (требования при аккредитации/назначении)	<i>Не предусмотрены Техническим регламентом как участники процедуры. Не имеют установленных функций и полномочий в рамках закона «О техническом регулировании» и Технического регламента «О безопасности колесных ТС». Не установлены</i>	<i>Должны быть уполномочены Компетентным органом</i> на проведение работ в рамках одобрения типа в соответствии с исполняемыми функциями (испытания, оценка результатов и заключения по ним, аудит производителей ТС и компонентов, наблюдение за испытаниями). Должны иметь: - базовое профильное высшее (среднее специальное) образование в аккредитованном государством учебном заведении; - профессиональное дополнительное обучение; - государственную аттестацию; - опыт работы в соответствующей области; - уровень знаний (в административных и технических аспектах соответствующих Правил ЕЭК ООН/Директив ЕС), подтверждаемый раз в 3-4 года и ежегодно актуализируемый. Назначение производится на основании правил и процедур национального законодательства с учетом стандартов (руководств по их применению) ISO, Многостороннего Соглашения о признании (MLMRA) в рамках IAF.

ции (IAF). Более того, в большинстве европейских стран рекомендации международных организаций в виде отдельных положений включены в национальные законодательства.

Примером является закон об автомобильных экспертах Германии (Kraftfahr Sachverständigen Gesetzes — KfSachVG). Вместе с другими правовыми актами он составляет подсистему законодательства, регулиующую процедуры допуска ТС (компонентов) не только на рынок, но также и на стадии эксплуатации ТС (периодические технические осмотры).

Закон устанавливает:

- требования к образованию кандидатов в эксперты и инженеры-испытатели Технических служб, их физическому и психическому здоровью, благонадежности в личностном плане, отсутствию административных запретов на право управления ТС;

- обязательное дополнительное специальное обучение и стажировку кандидатов в эксперты/инженеры-испытатели по государственным образовательным программам общей продолжительностью до 2-х лет со сдачей государственного аттестационного экзамена, причем заявление на обучение и последующую аттестацию принимается только от органов, уже допущенных к деятельности по техническим инспекциям ТС, в которых эти кандидаты работают (будут работать);

- требования по осуществлению экспертной деятельности, как единственного рода занятий эксперта и наделение полномочиями только в одном конкретном органе (запрещена работа по совместительству в других аналогичных органах); обеспечения финансовой независимости эксперта от количества и результатов экспертиз; обязательного ежегодного повышения квалификации (продолжительность не менее 5-ти рабочих дней);

- условия дисквалификации эксперта (административный или судебный запрет на право управления ТС, отсутствие практики в течение 2-х лет, несоблюдение условий назначения эксперта);

- ограничения, связанные с устранением риска возникновения конфликта интересов, в том числе: запрещение занятия деятельностью по производству, продаже, лизингу, ремонту и техническому обслуживанию ТС и их компонентов.

Эксперты, участвующие в процедуре одобрения типа назначаются не в отношении видов или номенклатуры продукции, как принято в российской практике, а в отношении конкретных Правил ЕЭК/Директив ЕС или, если применимо, их части. Такой принцип назначения вполне объясним тем, что каждое Правило (Директива) со-

держит собственную область распространения на объекты регулирования, не совпадающие между отдельными нормативными актами. Однако для систематизации требований и соответствующих полномочий экспертов в области одобрения типа предусмотрены 14 более общих областей (групп):

- 01 — Комплектное ТС (Whole vehicle)
- 02 — Двигатель/выбросы с отработавшими газами (Engine/exhaust emission)
- 03 — Шум (Noise)
- 04 — Управляемость/тормозная система (Steering/braking system)
- 05 — Колеса/шины (Wheels/tyres)
- 06 — Освещение (Lighting)
- 07 — Надежность/сцепные устройства (Durability/couplings)
- 08 — Электрика/электроника (Electric/electronic)
- 09 — Обзорность (View)
- 10 — Пассивная безопасность (Passive safety)
- 11 — Внешняя безопасность (External safety)
- 12 — Контрольные и измерительные приборы/органы управления (Instruments)
- 13 — Установка/массы/размеры (Installationtest/masses/dimensions)
- 90 — специальные разделы по национальному законодательству Германии

Подчеркнем, что эксперт может быть уполномочен не только в отношении какой-то области, но и одного Правила/Директивы, входящих в них, и даже только части Правила/Директивы.

Отдельное назначение предусмотрено для осуществления экспертом предварительной оценки производства (до выпуска одобрения типа — Initial assessment) и периодического контроля соответствия производства одобренной продукции (Conformity of Production).

Даже беглое сравнение практики аккредитации экспертов в России и в Европе показывает, мягко говоря, неразвитость отечественной системы, начиная с отсутствия требований к кандидатам, процессу и программе обучения и заканчивая аттестацией. Практически любой гражданин, оплативший порядка 30-40 тыс. руб. и посетивший 3-хдневный семинар в Академии стандартизации, может получить аттестат компетентности эксперта в области сертификации продукции автомобилестроения, зарегистрированный в добровольной (?!) системе сертификации персонала, позволяющий ему работать в любом органе по сертификации, либо действовать как частный предприниматель в этой сфере услуг. Требования к инженерам-испытателям вообще в России не установлено,

практически они работают (независимо от степени своей компетентности и компетенции) под аккредитацией самой испытательной лаборатории. Профанация системы аккредитации персонала в законодательно регулируемой области — налицо, что не добавляет авторитета и признания национальным документам, подтверждающим соответствие требованиям Технического регламента на основе международных предписаний. Кроме того, изолированность от международных процессов бесперспективна с точки зрения дальнейшего участия в Женевском соглашении 1958 года. Пока существовала (и пока существует) практика национального выпуска в обращение транспортных средств, развитые страны были не очень обеспокоены рисками попадания на рынок продукции, одобренной недобросовестными участниками соглашения, но с введением разрабатываемого Международного ОТТС такие риски становятся очень вероятными. Поэтому параллельно ведётся разработка административных процедур, в том числе аккредитации и уполномочивания Компетентных органов, Технических служб и экспертов.

Вероятно, появившийся опыт реализации Технического регламента «О безопасности колёсных ТС» приведет к развитию как процедур, им предусмотренных, так и отдельных положений базового закона «О техническом регулировании», касающихся инфраструктуры системы обязательного подтверждения соответствия. Но в целях реальной гармонизации российского законодательства в отношении безопасности ТС с общеевропейским, это развитие должно опираться, прежде всего, на принципы Женевского Соглашения и инструменты их реализации, давно известные и применяемые в большинстве стран-участниц. Возможно этот путь — единственная возможность избавиться от такого, позорного для любой системы сертификации явления, как многочисленные предложения «любого сертификата — в день обращения», дискредитирующего как всю отечественную систему подтверждения соответствия, так и государство, законодательно устанавливающее в целях обеспечения безопасности требования к объектам регулирования. По крайней мере, судя по многочисленным откликам и комментариям, введение технического регламента деловыми кругами и рядовыми владельцами ТС зачастую воспринимается как очередная форма обременения бизнеса и граждан «отступными» платежами, но отнюдь не как создание инструмента обеспечения реальной безопасности дорожного движения. Масса негативных отзывов о документе вызвана

тем, что ряд требований, 18 лет предъявлявшихся при сертификации новых типов ТС, распространён на ТС, находящиеся в эксплуатации. Фактически, это — первый нормативный правовой акт, соединяющий в себе требования к ТС на стадиях производства и эксплуатации, которые традиционно в отечественной практике регулировались независимо друг от друга. А негативные последствия этого приходится преодолевать с большими трудностями до сих пор, поскольку технические аспекты давно переросли в социальные («правый руль», «американский» свет, «колхозный» ксенон, «кенгурятники», красные «поворотники» и т.п.). Успех реализации этого, правильного в своей основе, замысла в решающей степени зависит от исполнителей.

Авторы данной статьи не пытаются лишней раз подчеркнуть несовершенство Технического регламента «О безопасности колёсных транспортных средств», работа по реализации которого с видимыми трудностями только разворачивается. Он создан в жёстких рамках далеко не всегда удачных и продуманных положений российского законодательства в области технического регулирования (ущербность закона «О техническом регулировании» широко, хотя и без особого эффекта, обсуждалась инженерным автомобильным сообществом России). Но даже вопреки этому обстоятельству, регламент реализовал принцип прямого применения международных предписаний — Правил ЕЭК ООН в качестве национальных требований и, тем самым, создал возможность установления на их базе сквозных требований к ТС в процессе жизненного цикла.

Цель настоящей статьи — обратить внимание на те аспекты развития инфраструктуры, реализующей Технический регламент, которые, по нашему мнению, в первую очередь позволят стать ему эффективным инструментом постоянного повышения уровня безопасности дорожного движения, неуклонного снижения рисков при эксплуатации потенциально опасных объектов (ТС) и обеспечить признание отечественных одобрений ТС (их компонентов) за пределами Российской Федерации. Это тем более важно, что уже ведётся работа по созданию системы выпуска в обращение ТС в рамках таможенного союза Беларуси, Казахстана и России, на очереди — аналогичный документ в рамках единого экономического пространства ЕврАзЭС. Наконец, к 2014 году планируется завершить техническую работу по подготовке к внедрению Международного одобрения типа транспортного средства в рамках Женевского соглашения 1958 года.