

5-6 декабря состоялась юбилейная 80-я Международная научно-техническая конференция Ассоциации автомобильных инженеров на традиционную для декабря тему «Техническое регулирование в области автотранспортных средств». Конференция посвящена 20-тилетию ААИ, которое Ассоциация отмечает в 2012-2013 году (период учреждения и регистрации организации) и, как обычно, привлекла большой интерес её членов — российских автопроизводителей и импортёров, а также зарубежных партнёров. Следует отметить, что тема технического регулирования была первой и основной темой Ассоциации на протяжении многих лет и её эксперты внесли большой вклад в развитие отечественной системы подтверждения соответствия и создание технических регламентов по экологии и безопасности транспортных средств, первый из которых стал первым российским техническим регламентом в развитие Федерального закона «О техническом регулировании». Участники конференции констатировали, что первый этап законодательных мер по обеспечению российского автомобильного рынка безопасной продукцией — утверждение типа продукции в соответствии с действующими требованиями, реализован. Следующая задача — сделать, так, чтобы этим требованиям соответствовала каждое конкретное транспортное средство, выпускаемое в обращение на рынке. *Ниже публикуется Решение 80-ой конференции ААИ.*

РЕШЕНИЕ 80-ОЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ААИ «ТЕХНИЧЕСКОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ В ОБЛАСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ»

г. Дмитров

5-6 декабря 2012 г.

Техническое регулирование в отношении автотранспортных средств является одним из наиболее продвинутых и эффективных, по сравнению с другими видами продукции мировой экономики, как в международном масштабе, так и на национальном, в частности российском, уровне. Признанием этого являются заявления руководителей Европейской экономической комиссии ООН, а также свидетельства представителей российской автомобильной промышленности и импортёров, а реальным воплощением — своевременное появление согласованных требований к безопасности, включая экологическую, к постоянно развивающейся продукции автомобилестроения. Такое положение позволяет предупредить появление конструкций, опасных для пользователей и общества, не мешая, в то же время, прогрессу в развитии современных безопасных, экологически чистых и энергоэффективных транспортных средств. Причиной такого успеха является совместная работа законодателей и автопроизводителей, прежде всего на мировом уровне, осуществляемая в рамках Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств WP.29 ЕЭК ООН, активное участие в которой принимают представители Российской Федерации.

Российская система технического регулирования, при всех её положительных тенденциях, определяемых стремлением к принципам глобализации в этой области, имеет ряд недостатков, о которых ведётся постоянная дискуссия, в том числе в ААИ (см. решения 76-ой,

72-ой и других конференций), которые устраняются, хотя и недостаточно быстро. Важным фактором улучшения ситуации станет членство Российской Федерации во Всемирной торговой организации, а также намеченное на 2016 год завершение работы по подготовке в ЕЭК ООН процедуры Международного Одобрения Типа Транспортного средства (IWVTA — International Whole Vehicle Type Approval). Введение последней не только повлияет на снижение нетарифных барьеров в мировой торговле автомобилями, но и установит новые жёсткие требования перед автопроизводителями, повысит ответственность Компетентных органов, осуществляющих одобрение продукции.

Одним из важных вызовов новой системы является обеспечение соответствие всего объёма 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. Показательным примером является испытание в 2012 году 17 сертифицированных детских удерживающих систем различных производителей и конструкций, из которых лишь 2 соответствовали одобренному типу. Причинами такого положения являются:

- отсутствие в российской автомобильной отрасли традиций контрольных испытаний одобренной про-

дукции 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 даёт 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.

Всё это, в сочетании с недобросовестностью отдельных импортёров и немощностью 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 и требований к Техническим службам, установленных Добавлением 2 к Женевскому Соглашению 1958 года, усиление прав и финансирования органов Госнадзора.

В конференции приняли участие 237 человек из 59 организаций. В ходе конференции проведен «круглый стол» по вопросам применения технического регламента «О безопасности колёсных транспортных средств» и ежегодный семинар по тематике групп экспертов Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) КВТ ЕЭК ООН.

По итогам обсуждения конференция решила:

1. Считать целесообразным дополнить технический регламент Таможенного союза о безопасности колёсных транспортных средств документом, синхронным с добавлением 2 к Женевскому соглашению 1958 года, устанавливающим основные принципы обеспечения соответствия серийной продукции одобренному типу и требования к Техническим службам, осуществляющим деятельность в области подтверждения соответствия продукции.

2. Считать целесообразным дополнить технический регламент о безопасности колёсных транспортных

средств приложением или стандартом, поддерживающим его, чётко определяющим обязанности и ответственность:

- Органа по сертификации при проведении контроля достаточности мер, принимаемых производителем для сохранения соответствия серийно выпускаемой продукции, ранее прошедшей оценку соответствия техническому регламенту;
- производителя по планированию и осуществлению этих мер, включая рекомендации по планированию и периодичности контрольных испытаний продукции на соответствие требованиям технического регламента.

Этот документ также упорядочит взаимоотношения между держателем одобрения типа (официального утверждения типа, сертификата) и Органом по сертификации при проведении последних проверок и контроля, в том числе в отношении объёма предъявляемых требований.

3. Обратиться к Министерству промышленности и торговли Российской Федерации с повторной просьбой о рассмотрении состояния испытательной базы отрасли.

4. Считать целесообразным проведение «круглого стола» (семинара) по вопросам подготовки к введению с 2015 года технического регламента Таможенного союза о безопасности колёсных транспортных средств. Дату и место мероприятия определить во время 81-ой конференции ААИ в марте - апреле 2013 года.

5. Просить Председателя ТК 56 Гируцкого О.И., провести в январе 2013 года заседание Технического комитета с целью уточнения его состава и определения плана работы на год с учётом необходимости разработки стандартов, поддерживающих применение технического регламента Таможенного Союза «О безопасности колёсных транспортных средств». Учесть возможность привлечения к разработке стандартов экспертов и финансовой поддержки предприятий автомобильной промышленности и Евразийской Экономической Комиссии.

6. Исполкому ААИ опубликовать материалы 80-й конференции в «Журнале автомобильных инженеров» и на сайте Ассоциации.

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

Председатель Оргкомитета конференции,
Президент ААИ

Е.Н.Мелев

Председатель Рабочей группы, Председатель Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) КВТ ЕЭК ООН

Б.В.Кусуленко