

ДОСТОИНСТВА И НЕДОСТАТКИ ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В СТРАНАХ ЕАЭС

Сидоров С.А., Сонич О.А., Лукьянчук А.Д.
Белорусский национальный технический университет

Принятие единых принципов и правил технического регулирования в странах-участниках Евразийского экономического союза (ЕАЭС) позволяет производителям уменьшить затраты на подтверждение соответствия своей продукции и снимает барьеры для торговли в рамках союза.

В настоящее время основным документом, касающимся безопасности транспортных средств и их компонентов, в странах-участниках ЕАЭС является Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств». Данный документ разработан на основании «Соглашения о единых принципах и правилах технического регулирования в Республике Беларусь, Республике Казахстан и Российской Федерации» от 18 ноября 2010 г. Реализация данного соглашения была призвана способствовать снижению технических барьеров в торговле и обеспечения свободного перемещения продукции на рынке таможенного союза. Технический регламент утвержден решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. №877 и вступил в действие с 1 января 2015 года.

Требования технического регламента гармонизированы с требованиями Правил Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, Глобальных технических правил, принимаемых на основании «Соглашения о введении Глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах» и Предписаний, принимаемых на основании «Соглашения о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров» [1].

Утверждению и введению в действие Технического регламента ТР ТС 018/2011 предшествовала большая и кропотливая работа. В частности было проведено несколько совещаний рабочих групп с участием органов государственного управления в области технического нормирования, стандартизации, метрологии, оценки соответствия, органов государственного регулирования в области безопасности дорожного движения, органов по аккредитации, органов по сертификации, испытательных центров и т.п. В рабочую группу от Республики Беларусь входили сотрудники Белорусского нацио-

нального технического университета, а именно кафедры «Автомобили» и научно-исследовательской и испытательной лаборатории транспортных средств филиала БНТУ «Научно-исследовательская часть». Тем не менее, регламент Таможенного союза в большей части повторяет Технический регламент Российской Федерации «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденный Постановлением Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 №720, который в настоящее время утратил силу [2]. Это объясняется тем, что разработчиком Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 018/2011 являлась российская сторона, в частности Министерство промышленности и торговли Российской Федерации.

Разработанный документ обладает неоспоримыми преимуществами. Так технический регламент ТР ТС 018/2011, кроме определения применяемых терминов, содержит единые правила обращения на рынке и ввода в эксплуатацию объектов технического регулирования, единые требования безопасности, а также процедуры оценки соответствия транспортных средств, их шасси, в том числе единичных и находящихся в эксплуатации, и компонентов транспортных средств. Кроме того, определены требования к маркировке продукции единым знаком обращения на рынке государств-членов ЕАЭС.

Применение Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств», не смотря на малый срок, выявило и ряд недостатков.

В первую очередь некоторое непонимание вызывает область действия регламента. В частности регламент не распространяется на транспортные средства, ввозимые на таможенную территорию в качестве личного имущества физическими лицами, являющимися участниками национальных государственных программ по оказанию содействия добровольному переселению лиц, проживающих за рубежом, либо признанными в установленном порядке беженцами или вынужденными переселенцами. Кроме того, регламент не распространяется на транспортные средства, принадлежащие дипломатическим и консульским представительствам, международным организациям, пользующимся привилегиями и иммунитетами в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права, а также сотрудникам этих представительств и членам их семей. Другими словами, подтверждать безопасность таких транспортных средств регламент не требует. Однако указанные транспортные средства эксплуатируются наравне с другими.

Во-вторых, крайне спорным является разрешение выпуска в обращение транспортных средств (за исключением категорий M_2 и M_3) с правосторонним расположением рулевого управления на территории Российской Федерации при одновременном запрете выпуска их в обращение в Респуб-

лике Беларусь и Республике Казахстан. Таким образом, упущена, пожалуй, единственная возможность исключить ввод в эксплуатацию транспортных средств с правосторонним рулевым управлением в стране с правосторонним движением. При этом указанные транспортные средства, выпущенные в обращение и поставленные на государственный учет в Российской Федерации, могут беспрепятственно въезжать на территории других участников ЕАЭС.

В третьих, ТР ТС 018/2011 требует, чтобы конструкция выпускаемых в обращение транспортных средств для перевозки опасных грузов или коммерческой перевозки пассажиров, а также транспортных средств оперативных служб должна предусматривать возможность установки (штатные места установки, крепления, энергопитания) аппаратуры спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС совместно с GPS. Однако устройства спутниковой навигации, поставляемые отдельно, имеют в своем комплекте как устройство для крепления, так и устройство для энергопитания. Причем эти устройства универсальны и подходят к большинству транспортных средств.

Еще одним упущением, по мнению авторов, является наличие требований к устойчивости при одновременном отсутствии требований к управляемости. При этом введен в действие межгосударственный стандарт, регламентирующий требования как устойчивости, так и управляемости – ГОСТ 31507-2012 «Автотранспортные средства. Управляемость и устойчивость. Технические требования. Методы испытаний» [3]. Требования этого стандарта существовали и ранее в национальных технических нормативных правовых актах Республики Беларусь и Российской Федерации и не явились бы чем-то новым.

К упущениям ТР ТС 018/2011 следует отнести полное отсутствие требований к сцепным устройствам при подтверждении соответствия и выпуске в обращение единичных прицепов и полуприцепов.

Также регламент определяет требования исключительно к задним устройствам освещения и световой сигнализации транспортных средств, в конструкцию которых были внесены изменения, связанные с установкой стандартных кузовов. Однако при таком вмешательстве могут меняться характеристики передних и боковых устройств.

Вызывают вопросы и процедуры подтверждения соответствия. Проверку выполнения требований к типам транспортных средств и шасси осуществляют аккредитованные органы по сертификации, а необходимые испытания проводят испытательные лаборатории, включенные в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий. При этом испытательные лаборатории могут самостоятельно проводить подтверждение соответствия выпускаемых в обращение единичных транспортных

средств. В то же время аккредитованные органы по сертификации проводят все работы по подтверждению соответствия, а утверждение и регистрацию одобрения типа осуществляет уполномоченный орган государственного управления государства-члена Таможенного союза. Разумеется, это увеличивает срок и стоимость работ по подтверждению соответствия. Причем этот орган государственного управления может быть территориально удален от органа по сертификации. Ко всему перечисленному еще одним участником процедуры подтверждения соответствия при проведении проверки выполнения требований технического регламента при внесении изменений в конструкцию транспортного средства выступает орган государственного управления в сфере безопасности дорожного движения.

Данные замечания высказывались белорусской стороной при разработке регламента, однако остались без удовлетворения.

Один из положительных аспектов – это то, что ТР ТС 018/2011 претерпевает изменения, включающие как уточнение терминов, так и содержание требований безопасности [4]. К настоящему времени завершено публичное обсуждение проекта изменений к регламенту и он вынесен на внутригосударственное согласование. К сожалению вышеперечисленные замечания в проекте не были учтены.

В целом, по нашему мнению, Технический регламент ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств» является наиболее полным документом, устанавливающим требования к колесным транспортным средствам и процедурам их подтверждения.

Литература

1. О безопасности колесных транспортных средств: ТР ТС 018/2011: принят 09.12.2011: вступ. в силу 01.01.2015 / Евраз. экон. комис. – Минск: БелГИСС, 2012. – 252 с.
2. О безопасности колесных транспортных средств: Технический регламент Российской Федерации: принят 10.09.2009: вступ. в силу 23.09.2010: утратил силу 10.02.2015 / Правительство России. – Москва, 2009. – 234 с.
3. Автотранспортные средства. Управляемость и устойчивость. Технические требования. Методы испытаний: ГОСТ 31507-2012. – Введ. 24.05.2012 (с отменой на территории Респ. Беларусь СТБ ГОСТ Р 52302-2006). – Минск: БелГИСС, 2012. – 51 с.
4. Евразийская Экономическая Комиссия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/techreg/>. – Дата доступа: 17.08.2015.