

Секция «КОНСТРУИРОВАНИЕ, ИСПЫТАНИЯ И ПРОИЗВОДСТВО
АВТОМОБИЛЕЙ»

будівництва та архітектури. Днепропетровск: ПГАСА, 2010. №12. С. 29–37.

4. Макенов А.А., Давидов А.А. Автоматизированный расчет параметров упругих элементов подвески автомобилей. М.:Машиностроение, 2012. – 126с.

5. Поддубный В.И., Поддубная М.Л. Математическое моделирование управляемого движения колесной машины по задаваемой траектории // Ползуновский вестник. 2014. №4. Т.1.

Представлено 17.05.2019

УДК 629.1

МЕЖГОСУДАРСТВЕННОЕ ТЕХНИЧЕСКОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ
ОЦЕНКИ СООТВЕТСТВИЯ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ В ЕВРАЗИЙСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОЮЗЕ:
ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ РЕШЕНИЯ
CROSS-COUNTRY TECHNICAL REGULATION OF ASSESSMENT
OF CONFORMITY WHEEL VEHICLES IN EURASIAN ECONOMIC
UNION: PROBLEMS AND SOLUTION

С.А. Сидоров, канд. техн. наук, доц., О.А. Сонич,
Белорусский национальный технический университет,
г. Минск, Республика Беларусь

S. Sidorov, Ph.D. in Engineering, Associate professor, O.Sonich,
Belarusian National Technical University, Minsk, Republic of Belarus

Аннотация. Рассмотрены острые проблемы и возможные пути решения в процессе межгосударственного технического регулирования оценки соответствия колесных транспортных средств в Евразийском экономическом союзе.

Abstract. Severe problems and possible solution are discussed during cross-country technical regulation of assessment of conformity wheel vehicles in Eurasian Economic Union.

Ключевые слова: транспортное средство, безопасность, стандарт.

Key words: vehicle, safety, standard.

ВВЕДЕНИЕ

Современные колесные транспортные средства являются сложными техническими объектами, обладающими большим числом свойств и показателей. Подтверждение безопасности таких объектов является сложной, длительной и зачастую весьма дорогостоящей задачей.

С 1 января 2015 года основным документом, касающимся безопасности транспортных средств и их компонентов, в странах – участниках Евразийского экономического союза (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. и утвержден решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. №877 [1].

МЕЖГОСУДАРСТВЕННОЕ ТЕХНИЧЕСКОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОЦЕНКИ СООТВЕТСТВИЯ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ЕВРАЗИЙСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОЮЗЕ: ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ РЕШЕНИЯ

С момента введения в действие ТР ТС 018/2011 стали выявляться неоднозначность требований ТР ТС 018/2011 и противоречивость требований стандартов, применяемых на добровольной основе, а порой и их полное отсутствие для некоторых категорий свойств. С учетом разного законодательства стран-участников ЕАЭС также возникают трудности применения по некоторым вопросам, в частности выпуск в обращение транспортные средства с системой вызова экстренных оперативных служб, основанной на системе спутниковой навигации ГЛОНАСС. Внедрению такой системы препятствует, в значительной степени, отсутствие необходимой инфраструктуры для её функционирования как в нашей стране, так и на части территории Российской Федерации и других участников ЕАЭС.

Все же ТР ТС 018/2011 – не статичный документ. По мере его применения разными участниками документ претерпевает изменения, включающие как уточнение терминов, так и содержание требований

*Секция «КОНСТРУИРОВАНИЕ, ИСПЫТАНИЯ И ПРОИЗВОДСТВО
АВТОМОБИЛЕЙ»*

безопасности. В настоящее время принято 2 изменения, утвержденные решением от 14 октября 2015 № 78 и от 16 февраля 2018 № 29 Совета Евразийской экономической комиссии. На стадии рассмотрения находится изменение № 3, которое в значительной мере пересматривает положения ТР ТС 018/2011. Разработчиком изменений является Российская Федерация, однако по большинству предлагаемых изменений не приводится аргументированного обоснования.

В частности, предлагается запретить изготовление транспортных средств категорий М₂ и М₃ как единичных транспортных средств, а также посредством переделки из бывших в эксплуатации транспортных средств (шасси) категорий N₂ и N₃. Если запрет на переделку бывших в эксплуатации транспортных средств (шасси) категорий N₂ и N₃ и транспортных средств категорий М₂ и М₃ считаем правильным решением, то запрет изготовления транспортных средств категорий М₂ и М₃ как единичных транспортных средств нанесет значительный ущерб производителям и покупателям таких транспортных средств, учитывая в большинстве случаев индивидуальность заказов. В данном случае целесообразней расширить требования единичным транспортным средствам категорий М₂ и М₃, чем запрещать их изготовление.

Также предлагается модификации транспортного средства категории М₂ или М₃ с уменьшенным числом мест для сидения до восьми и менее продолжать относить к категории М₂ или М₃ соответственно. Отнесение транспортных средств категории М с числом мест до восьми к М₂ или М₃ противоречит как определениям Правил ООН, так и требованиям ТНПА, в частности ГОСТ 31286 [2].

Еще одним изменением является требование, что проверка безопасности конструкции и предварительная техническая экспертиза транспортного средства с внесенными в конструкцию изменениями выполняются аккредитованными испытательными лабораториями, включенными в Единый реестр органов по оценке соответствия Евразийского экономического союза и прошедшими дополнительную аккредитацию в качестве органов инспекции. На наш взгляд, дополнительная аккредитация в качестве органов инспекции будет излишней, поскольку требования к органам, проводящим инспекции регламентированы ГОСТ ISO/IEC 17020 [3], в то же время ГОСТ

*Секция «КОНСТРУИРОВАНИЕ, ИСПЫТАНИЯ И ПРОИЗВОДСТВО
АВТОМОБИЛЕЙ»*

33670 [4] оговаривает необходимость предоставления транспортного средства только в аккредитованную испытательную лабораторию.

В тоже время до сих пор не устранено противоречие подразделения транспортных средств категорий М и N и двигателей внутреннего сгорания для таких транспортных средств на экологические классы. В ТР ТС 018/2011 предусмотрены только экологические классы от 0 до 5, в то же время СТБ 1848 [5] определяет экологические классы до 6, также, как и Правила ООН (Евро 6), что вносит дополнительные трудности при таможенном оформлении и поставке на учет транспортных средств.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На наш взгляд, необходимо двигаться дальше к унификации применяемых межгосударственных стандартов, не вводя при этом противоречий с другими применяемыми международными стандартами и не ущемляя интересы стран-участников ЕАЭС. Учитывая объем предлагаемых изменений № 3 ТР ТС 018/2011 считаем целесообразным рассмотреть вопрос о переиздании Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств».

ЛИТЕРАТУРА

1. О безопасности колесных транспортных средств: Технический регламент таможенного союза ТР ТС 018/2011: принят 09.12.2011: вступ. в силу 01.01.2015 / Евраз. экон. комис. – Минск: БелГИСС, 2012. – 252 с.
2. ГОСТ 31286-2005 «Транспорт дорожный. Основные термины и определения. Классификация»: принят Межгосударственным советом по стандартизации, метрологии и сертификации (протокол от 9 декабря 2005 г. № 28). – Минск: БелГИСС, 2006. – 24 с.
3. ГОСТ ISO/IEC 17020-2013 «Оценка соответствия. Общие требования к работе различных типов органов, проводящих инспекции»: принят Межгосударственным советом по стандартизации, метрологии и сертификации (протокол от 7 июня 2013 г. № 43-2013). – Минск: БелГИСС, 2013. – 24 с.

*Секция «КОНСТРУИРОВАНИЕ, ИСПЫТАНИЯ И ПРОИЗВОДСТВО
АВТОМОБИЛЕЙ»*

4. ГОСТ 33670-2015 «Автомобильные транспортные средства единичные. Методы экспертизы и испытаний для проведения оценки соответствия»: принят Межгосударственным советом по стандартизации, метрологии и сертификации (протокол от 10 декабря 2015 г. № 48-2015). – Минск: БелГИСС, 2017. – 132 с.

5. СТБ 1848-2009 «Транспорт дорожный. Экологические классы»: утвержден и введен в действие постановлением Госстандарта Республики Беларусь от 13 марта 2009 г. №14. – Минск: БелГИСС, 2009. – 16 с.

Представлено 17.05.2019