

ПРОЦЕСС НОРМОТВОРЧЕСТВА В ОТНОШЕНИИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ КОМПЛЕКСНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

1. Присоединение к Женевскому Соглашению 1958 года

Начиная с середины 1970-х гг. разработка технических норм применительно к продукции российской автомобильной промышленности ведется в согласовании с деятельностью Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29).

Советский Союз с 17 февраля 1987 г. стал полноправным участником Женевского Соглашения 1958 г. Важным фактом является закрепление постановлением Правительства приоритета применения согласованных на международном уровне технических предписаний в отношении безопасности автотранспортных средств – 43-х Правил ЕЭК ООН.

Впоследствии Правительством Российской Федерации в 1992 г. было заявлено, что Российская Федерация является государством-продолжателем СССР по осуществлению прав и выполнению обязательств, вытекающих из договоров, заключенных СССР, в том числе, Женевского Соглашения 1958 г.

Одним из главных следствий участия СССР и, в дальнейшем, Российской Федерации в деятельности Всемирного форума WP.29 стала разработка национальной системы сертификации механических транспортных средств, основу требований которой также составили Правила ЕЭК ООН.

2. Национальная система обязательной сертификации механических транспортных средств

В 1992 г. Государственным комитетом Российской Федерации по стандартизации, метрологии и сертификации при Президенте Российской Федерации была утверждена «Система сертификации механических транспортных средств и прицепов». Она базировалась на принципах Женевского Соглашения 1958 г. и для целей одобрения типа транспортного средства предусматривала применение 40 Правил ЕЭК ООН и 7 национальных стандартов.

В 1998 г. количество Правил ЕЭК ООН, включенных в перечень обязательных требований, достигло 57.

В декабре 2007 г. перечень обязательных технических требований был существенно модифицирован. Количество включенных в него Правил ЕЭК ООН достигло 73.

Практика применения системы сертификации автотранспортных средств показала ее эффективность как в части недопущения на рынок России опасной для потребителя продукции, так и в части создания побудительных мотивов для изготовителей производить продукцию более высокого технического уровня, совершенствовать конструкцию выпускаемой автомобильной техники, ставить на производство новые модели.

3. Новая концепция технического регулирования в автомобильной отрасли на стадиях жизненного цикла автотранспортного средства

Федеральный закон от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании» создал новый правовой механизм в отношении разработки, принятия, применения и исполнения обязательных требований (технических регламентов) и добровольных правил (стандартов) в отношении продукции на всех фазах ее жизненного цикла.

Правовую основу концепции технического регулирования в отношении продукции автомобилестроения составили международные соглашения, участницей которых является Российская Федерация, в частности, Женевское Соглашение 1958 г., Глобальное Соглашение 1998 г., Венское Соглашение 1997 г., Конвенция о дорожном движении 1968 г. и Европейское Соглашение 1971 г., прилагаемое к указанной Конвенции, Соглашение ДОПОГ 1957 г. и Соглашение СПС 1970 г., а также российское федеральное законодательство, в частности, Федеральные законы «О безопасности дорожного движения», «Об охране окружающей среды», «Об охране атмосферного воздуха», «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения», «О защите прав потребителей».

На основе разработанной концепции технического регулирования была осуществлена разработка технических регламентов «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ», утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 12 октября 2005 г. № 609 (с изменениями, внесенными постановлениями Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2006 г. № 718 и от 26 ноября 2009 г. № 956) и «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 г. № 720 (с изменениями, внесенными постановлением Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2010 г. № 706).

3.1. Технический регламент в отношении выбросов автотранспортных средств

В связи с высокой социальной значимостью проблемы загрязнения воздуха отработавшими газами автотранспортных средств, оборудованных двигателями внутреннего сгорания, в первую очередь была осуществлена разработка технического регламента «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ».

Транспортные средства разделены на экологические классы в зависимости от уровня выбросов вредных веществ. Для каждого экологического класса устанавливаются технические нормативы выбросов в соответствии с нормами Правил ЕЭК ООН №№ 24, 49, 83 и 96, на которые в техническом регламенте имеются прямые ссылки, а также сроки введения в действие технических нормативов выбросов.

Предусмотрено, что выпуск 100% автомобильной техники экологического класса 2 (Евро-2) производится с апреля 2006 г. С 1 января 2008 г. были введены в действие требования экологического класса 3 (Евро-3), с 1 января 2010 г. вступили в силу нормы экологического класса 4 (Евро-4), а с 1 января 2014 г. предусматривается введение в действие норм экологического класса 5 (Евро-5).

3.2. Технический регламент о безопасности колесных транспортных средств

Сфера применения технического регламента охватывает транспортные средства, выпускаемые в обращение и находящиеся в эксплуатации, в том числе, в случае внесения в их конструкцию изменений, влияющих на безопасность, а также компоненты транспортных средств, влияющие на их безопасность (рис. 1).

Технический регламент устанавливает требования посредством прямых ссылок на 112 Правил ЕЭК ООН и 2 Глобальных технических правила. Кроме того, в него в виде текста включены национальные требования, выполнение которых связано с обеспечением безопасности транспортных средств в условиях эксплуатации, характерных для Российской Федерации.

Ход принятия Правил ЕЭК ООН и их применения в Российской Федерации представлен на рис. 2.

Принимая во внимание установленный в российском законодательстве принцип соответствия технических требований уровню развития национальной экономики, ряд требований, включенных в перечень, имеет разные уровни жесткости, и установлены сроки постепенного перехода к применению требований более высокого уровня.



Рис. 1. Объекты технического регулирования и формы оценки соответствия



Рис. 2. Принятие Правил ЕЭК ООН в рамках Женевского Соглашения 1958 года и их применение в Российской Федерации

Технический регламент устанавливает необходимость индивидуальной оценки выпускаемого в обращение единичного транспортного средства, когда оно:

- 1) является результатом индивидуального технического творчества;
- 2) ввозится в Российскую Федерацию физическим лицом для собственных нужд;
- 3) ввозится в Российскую Федерацию после того, как оно уже было допущено к участию в дорожном движении за ее пределами, т.е., имело государственные регистрационные знаки другой страны.

В отношении таких транспортных средств должны проверяться базовые требования конструктивной безопасности, которые не меняются в ходе эксплуатации транспортного средства, в частности, к противобушным устройствам, системам отопления, устройствам освещения, обзорности через зеркала заднего вида, ремням безопасности и местам их крепления, сиденьям и местам их крепления, травмобезопасности внутреннего оборудования и наружных выступов, задним и боковым защитным устройствам грузовых автомобилей, пожарной безопасности, которые были разработаны на основе требований соответствующих Правил ЕЭК ООН). Поэтому в случае представления заявителем сообщений об официальном утверждении типа конструкции транспортного средства, предусмотренных Правилами ЕЭК ООН №№ 10 - 12, 14, 16 - 18, 21, 26, 34, 39, 46, 48, 58, 73 и 107, проведение технической экспертизы по соответствующим требованиям технического регламента не проводится. Повышенное внимание было уделено безопасности транспортных средств категорий М₂ и М₃ (автобусов). Развернутые требования технического регламента базируются на требованиях Правил ЕЭК ООН №107.

Единичные транспортные средства должны соответствовать требованиям эксплуатационной безопасности, проверяемым при государственном техническом осмотре с использованием средств технического диагностирования. Требования эксплуатационной безопасности, предъявляемые к единичным транспортным средствам, разработаны на основе российских национальных стандартов и включены в технический регламент в виде отдельного приложения.

Обязанность представления транспортного средства для прохождения государственного технического осмотра возлагается на собственника (представителя собственника) транспортного средства, который является заявителем при проведении оценки соответствия. Для этого заявитель обращается в организацию, уполномоченную на проведение проверки технического состояния транспортного средства. По завершении

проверки ее результаты в виде диагностической карты представляются в территориальное подразделение Государственной инспекции по безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. Затем собственнику или его представителю выдается талон государственного технического осмотра, что является необходимым условием для допуска такого транспортного средства к участию в дорожном движении в Российской Федерации.

Резюме

Российская Федерация осуществляет политику применения согласованных на международном уровне технических предписаний в отношении автотранспортных средств в качестве национальных технических требований, целенаправленную на устранение барьеров, препятствующих международной торговле, при одновременном обеспечении соответствия современным требованиям безопасности. Основу национальных технических требований Российской Федерации составляют Правила ЕЭК ООН.
