

5. Титов Ю. А. Специальные способы обработки металлов давлением: учебное пособие / А. Ю. Титов, В. Н. Кокорин. Ульяновск: УлГТУ, 2013. 79 с.

УДК 656.13

**Н. В. Ковтунец, П. Г. Шачнев**

**N. V. Kovtunets, P. G. Shachnev**

*ФГБОУ ВО «Московский политехнический университет», Москва  
Moscow Polytechnic University, Moscow  
kovtunets@ro.ru*

**ПОДТВЕРЖДЕНИЕ СООТВЕТСТВИЯ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ  
СРЕДСТВ В ЕВРАЗИЙСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОЮЗЕ:  
ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ**

**CONFIRMATION OF COMPLIANCE OF WHEELED VEHICLES  
IN THE EURASIAN ECONOMIC UNION:  
PROBLEMS AND WAYS OF THEIR SOLUTION**

***Аннотация.** Переход к применению технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) заставил столкнуться нас с рядом проблем при его применении. Они мешают полноценной работе регламента. Основная задача сейчас – их устранить.*

***Abstract.** The adoption of technical regulations of the Customs Union «About safety of wheel vehicles» (TR CU 018/2011) forced us to face a number of challenges in its application. They interfere with the full operation of the rules. The main task now is to eliminate them.*

***Ключевые слова:** сертификация; колесные транспортные средства; технический регламент; компоненты транспортных средств; проблемы при подтверждении соответствия.*

***Keywords:** certification; wheeled vehicles; technical regulations; vehicle components; problems in confirmation of compliance.*

Переход к применению технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), вступившего в силу 1 января 2015 года, вывел апробированную в России систему технического регулирования на уровень Евразийского экономического сообщества (рисунок) [1; 2].

Но также с вступлением в силу ТР ТС 018/2011 пришлось и приходится сталкиваться с рядом проблем, которые мешают полноценной работе регламента в Российской Федерации. В частности, первыми были решены такие проблемы, как:

- определен Федеральный орган исполнительной власти, ответственный за одобрение типа транспортных средств – Росстандарт;

- определено лицо, ответственное в структуре Росстандарта за выполнение обязательств Российской Федерации по Женевскому соглашению 1958 года;
- разработаны национальные стандарты Российской Федерации, определяющие требования и методы испытаний устройств/систем вызова экстренных оперативных служб [3].



### Временные рамки

Технический регламент	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ТР РФ о требованиях к выбросам...												
ТР РФ о безопасности колесных трансп. средств												
ТР ТС 018/2011 о безопасности колесных трансп. средств			Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 г. № 877									
Изменение № 1 в ТР ТС 018/2011 (система вызова экстр. оперативных служб)			Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 30.01.2013 г. № 6									

В то же время, несмотря на заблаговременное опубликование ТР ТС 018/2011 и длительного переходного периода перед его вступлением в силу, практика его применения показала, что к полноценной работе с регламентом оказались неготовыми как автопроизводители, так и испытательные лаборатории, и органы по сертификации.

В данной ситуации первоочередная задача – это обеспечение эффективного применения ТР ТС 018/2011 всеми заинтересованными лицами: Евразийской экономической комиссией, национальными органами государственного управления, аккредитованными органами по оценке соответствия, промышленностью, импортерами и эксплуатантами автомобильной техники.

Хочется обратить внимание на то, что достижение конечной цели повышения безопасности продукции автомобилестроения и безопасной эксплуатации транспортных средств зависит от добросовестного исполнения ТР ТС 018/2011 всеми субъектами технического регулирования при активном

содействии Евразийской экономической комиссии и национальных органов государственного управления.

Отмечая полезность и важность проведенных мероприятий по внедрению ТР ТС 018/2011, организованных Евразийской экономической комиссией, Министерством промышленности и торговли Российской Федерации, ФГУП «НАМИ» как разработчиком ТР ТС 018/2011 в процессе применения регламента были выявлены проблемные вопросы. Долгое время не была представлена информация о федеральном органе исполнительной власти Российской Федерации, ответственном за осуществлением государственного контроля (надзора) за соблюдение требований ТР ТС 018/2011, в Евразийскую экономическую комиссию.

Евразийской экономической комиссией до сих пор не утверждены изменения № 2 и № 3 к ТР ТС 018/2011, которыми могли бы быть устранены многие разночтения и недоработки регламента, затрудняющие его применение, в то время как в соответствии с решением Комиссии Таможенного союза № 877 от 9 декабря 2011 года об утверждении ТР ТС 018/2011, требования регламента подлежат пересмотру каждые три года. Практика показала, что система пересмотра и принятия изменений к техническим регламентам Таможенного союза инерционна и не отвечает потребностям автомобилестроительной отрасли. При этом ряд требований, установленных в ТР ТС 018/2011, в основном, соответствует 2008 году. Затягивание утверждения уже готовых изменений № 2 к ТР ТС 018/2011 не позволяет начать работу по согласованию проекта изменений № 3 к ТР ТС 018/2011, который мог бы исправить существующие процедурные недоработки действующей редакции регламента. Следует отметить, что эти недоработки по-своему толкуются также органами, контролирующими деятельность органов по сертификации, что вносит дополнительную неразбериху в процесс подтверждения соответствия продукции.

Определенные сложности при применении ТР ТС 018/2011 возникают в случае оформления одобрения типа транспортного средства (ОТТС) на транспортные средства экологического класса 6, т. к. регламентом до сих пор предусмотрен максимальный 5-й экологический класс. Получается следующая ситуация: ОТТС оформляется на транспортное средство экологического класса 6, а в документе пишется, что это 5-й экологический класс. В будущем такое неверное оформление ОТТС из-за вовремя не внесенных изменений в регламент даст о себе знать владельцам таких машин, когда их с классом ЕВРО-5 (ЕВРО-6 в уме) не будут пускать, например, в центр столицы. Эту проблему необходимо решать здесь и сейчас. Только всегда это «здесь и сейчас» откладывается на потом [2].

Перечень компонентов, приведенный в ТР ТС 018/2011, включает в себя позиции, по которым невозможно провести испытания, предусмотренные регламентом, из-за отсутствия испытательной базы. Так же включает в себя позиции, которые достаточно сложно отнести к компонентам транспортных средств, например:

- шлемы защитные для водителей и пассажиров мотоциклов и мопедов (являются также объектами ТР ТС 019/2011 «О безопасности средств индивидуальной защиты»);
- домкраты гидравлические, механические (являются также объектами ТР ТС 010/2011 «О безопасности машин и оборудования»);
- предупреждающие треугольники (знаки аварийной остановки) [2].

Рассмотрим понятие компонента транспортного средства в рамках ТР ТС 018 – «компоненты транспортного средства» – составные части конструкции транспортного средства, поставляемые на сборочное производство транспортных средств и (или) в качестве сменных (запасных) частей для транспортных средств, находящихся в эксплуатации. После этого ведь сложно согласиться с тем, что домкрат, знак аварийной остановки или шлем являются компонентами транспортных средств [2]?

Дальше – больше: в пункте 82 ТР ТС 018/2011 сказано, что: «В случае если и заявитель, и изготовитель – физические или юридические лица, которые не являются резидентами одного из государств – члена Таможенного союза, они не вправе осуществлять декларирование соответствия, но имеют право подать заявку на проведение обязательной сертификации сменных (запасных) частей», т. е. иными словами сказано, что заявителем на подтверждение соответствия компонентов может являться нерезидент Таможенного союза. А в приложении № 9 к договору о Евразийском экономическом союзе, пункт 5 сказано, что: «При оценке соответствия заявителем могут быть зарегистрированные на территории государства-члена в соответствии с его законодательством юридическое лицо или физическое лицо в качестве индивидуального предпринимателя, являющиеся изготовителем или продавцом, либо уполномоченным изготовителем лицом». Таким образом, данное разногласие не позволяет должным образом проводить подтверждение соответствия компонентов транспортных средств. Необходимо как можно скорее привести в соответствие с договором о Евразийском экономическом союзе круг лиц, которые могут быть заявителями на оценку соответствия [1; 2].

С 1 января 2015 года введен в действие технический регламент Таможенного союза «О безопасности колёсных транспортных средств». Этим регламентом установлен порядок проверки выполнения требований к транспортным средствам, находящимся в эксплуатации, в формах технического осмотра,

а также государственного контроля (надзора) за безопасностью дорожного движения. При этом порядок и объём проведения проверки выполнения требований к транспортным средствам, находящимся в эксплуатации, определяется национальным законодательством стран – членов Таможенного союза.

Принятые в 2011 году федеральные законы «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», «О безопасности дорожного движения», «О полиции», дополнения и изменения к ним в современных условиях не позволяют эффективно реализовывать в Российской Федерации контрольные (надзорные) функции в сфере эксплуатации автомобильного транспорта.

В результате аварийность по причинам технической неисправности транспортных средств за последние 3 года увеличилась, примерно, в полтора раза [4].

Следует отметить новые тенденции и новые вызовы в международном техническом законодательстве, в частности, в области автоматизации управления автомобилями. Отечественной автомобильной промышленности и науке, а также экспертному сообществу, следует принять более активное участие в этом направлении, в том числе в рамках действующих международных экспертных групп.

Развивающийся до сих пор так называемый «скандал Фольксвагена» показывает важность процедуры контроля серийной продукции, которой далеко не все российские автопроизводители уделяют должное внимание.

В промышленности России, как и других стран Таможенного союза, не ведется должной работы по подготовке внедрения процедур Международного официального утверждения типа комплектного транспортного средства (IWVTA), требующего обновления концепции технического регулирования в области транспортных средств, структуры компетентных органов и т. д.

Чтобы ситуацию как-то исправить именно «здесь и сейчас» необходимо:

1. Просить Евразийскую Экономическую Комиссию ускорить внесение изменений № 2 и № 3 к ТР ТС 018/2011, а также оптимизировать процедуру внесения изменений в технические регламенты Таможенного союза, позволяющую в оперативном порядке принимать необходимые для эффективного технического регулирования решения.

2. Просить Минпромторг России, как федеральный орган исполнительной власти по техническому регулированию, внести соответствующие изменения в план разработки технических регламентов Таможенного союза.

3. Просить ФГУП «НАМИ» как разработчика ТР ТС 018/2011 предусмотреть в разрабатываемом проекте изменений № 3 к ТР ТС 018/2011:

- возможность предоставления альтернативных доказательственных материалов о работоспособности устройств/систем вызова экстренных оперативных служб;

- оптимизировать перечень компонентов, подлежащих оценке соответствия по ТР ТС 018/2011, исходя из технических возможностей испытательных лабораторий, а также согласовать требования приложений № 2 и № 10 к ТР ТС 018/2011.

4. Обратить внимание российских заводов-производителей автомобильной техники и компонентов на важность процедур контроля продукции на предмет ее соответствия требованиям ТР ТС 018/2011.

#### ***Список литературы***

1. *Договор* о Евразийском экономическом союзе (с изменениями на 11 апреля 2017 года) (редакция, действующая с 12 февраля 2017 года). Москва: РГ-Пресс, 2017. 496 с.

2. *ТР ТС 018/2011*. О безопасности колесных транспортных средств [Электронный ресурс]: технический регламент Таможенного союза от 9 декабря 2011 года № 877. Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org/ru>.

3. *Перечень стандартов*, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.gostinfo.ru/trts/List/27>.

4. *Дорожно-транспортная аварийность* в Российской Федерации за 12 месяцев 2016 года [Электронный ресурс]: Информационно-аналитический обзор / ФКУ «Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения». Режим доступа: [https://нцбдд.мвд.рф/upload/site1097/document\\_file/Obzor\\_avariynosti\\_za\\_12\\_mesyacev\\_2016\\_g.pdf](https://нцбдд.мвд.рф/upload/site1097/document_file/Obzor_avariynosti_za_12_mesyacev_2016_g.pdf).

УДК 006.007

**С. В. Резниченко, Е. В. Лазарев**

**S. V. Reznichenko, E. V. Lazarev**

***ФГБОУ ВО «Белгородский государственный технологический университет имени В. Г. Шухова», Белгород  
Belgorod state technological University named after V. G. Shukhov, Belgorod  
e.lazarew@yandex.ru***

## **АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ПОДТВЕРЖДЕНИЯ СООТВЕТСТВИЯ ЦЕМЕНТОВ**

## **CURRENT ISSUES OF CONFORMITY OF CEMENTS**

***Аннотация.*** Данная статья посвящена вопросам перехода цемента из добровольной области регулирования в область обязательного подтверждения соответствия. Однако многие производители оказались не готовы к таким изменениям. Основной причиной