

76-я международная научно-техническая конференция Ассоциации автомобильных инженеров состоялась 7-8 декабря 2011 года на Автополигоне НАМИ в г. Дмитрове. Конференция вызвала традиционный интерес у специалистов промышленности и импортёров, работающих на российском автомобильном рынке. Среди новых участников этой ежегодной конференции следует отметить присутствие представителя Республики Казахстан, ставшей в 2011 году членом Женевского Соглашения 1958 года. Совместная работа необходима в свете реализации решений о Таможенном союзе трёх стран и с учётом вступления Российской Федерации во Всемирную Торговую Организацию. В то же время участники конференции с разочарованием отметили вялую законодательскую деятельность российской стороны. В частности, Постановление Правительства Российской Федерации о продлении действия требований в области экологических свойств автомобилей уровня Евро-3, было принято лишь 20 января 2012 года, а вступило в силу с 7 февраля, что более чем на месяц (с 31 декабря 2011 года) создало напряжение в реализации продукции, в основном, российских производителей. Положение спасла привычная недоверчивость бизнеса к российским властям и законам, самостоятельные, не всегда легитимные, меры, предпринятые промышленностью и торговлей. Но разве это правильно?

РЕШЕНИЕ 76-Й МЕЖДУНАРОДНОЙ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ААИ «ТЕХНИЧЕСКОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ В ОБЛАСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ»

Предстоящее вступление Российской Федерации во Всемирную Торговую Организацию повышает значение технического регулирования, как важного инструмента легализации и конкурентоспособности продукции отечественного автомобилестроения на внутреннем и внешнем рынках. В этом плане совершенство технических регламентов в области безопасности конструкции и эксплуатации колёсных транспортных средств, будь то российских или региональных (Таможенного союза), а также инструментов для их реализации, является важнейшим фактором эффективности технического регулирования.

Активная работа в сфере отечественного и регионального технических законодательств проходит на фоне важных глобальных инициатив, к которым следует отнести планы создания к 2016 году системы международного (взаимопризнаваемого странами-участницами Женевского Соглашения 1958 года) одобрения типа транспортного средства (IWVTA — International Whole Vehicle Type Approval). В связи с этим, определяются две противоречащие друг другу

тенденции: глобализация требований к конструкции (в том числе по номенклатуре) и методам её оценки на основе технического законодательства развитых стран — с одной стороны, и формирование этих же требований с учётом различия в уровне экономического развития стран, объединяемых в глобальные или региональные союзы (например, Таможенного союза, Соглашений 1958, 1998 гг. и т.д.) — с другой. Следует ожидать ужесточения дискуссий в области глобального технического законодательства, которые ускорят процесс отбора неконкурентоспособных автомобильных компаний, производящих массовую технику, а также смещение законодательства в области специализированных транспортных средств в сторону национальных или профессиональных стандартов.

Для российской автомобильной промышленности проблемы формирования технического законодательства усугубляются принятием технического регламента «О безопасности колёсных транспортных средств» (с вероятным вступлением в силу

в 2015 году) Таможенного союза, объединяющего страны с разными экономическими условиями и законодательными традициями.

Участники конференции отметили ряд особенностей технического регулирования в области автотранспортных средств в Российской Федерации, тормозящих усилия промышленности по подготовке и выпуску на рынок новой техники:

- непроработанная нормативно-методическая база российского технического регламента «О безопасности колёсных транспортных средств» (далее — РТР), в частности, по микроклимату (отопление, вентиляция, кондиционирование), управляемости. При этом исключение из РТР отдельных требований не решает проблему совершенствования и оценки конструкции, а лишь отодвигает на более поздний срок;
- устаревшая испытательная база по экологии, пассивной и активной безопасности, отсутствие возможностей по некоторым свойствам (защита пешеходов, испытания гибридов и электромобилей);
- отсутствие порядка в аккредитации органов подтверждения соответствия. Как существующие в этой области, так и создаваемые (проект закона «Об аккредитации») документы противоречат международной практике аккредитации, порождая безответственность и неэффективность всей работы по подтверждению соответствия. Более того, не предусматриваются корректирующих мер ни в национальном законодательстве, ни в региональном (Таможенный союз);
- некоторые прогрессивные инициативы в техническом законодательстве, например, по системе ЭРА-ГЛОНАСС дискредитируются из-за непродуманного, ведомственного подхода и др.

В конференции приняли участие более 200 человек из 97 организаций. В ходе конференции были проведены «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 приняты решения

- Учитывая предполагаемый срок вступления в силу технического регламента Таможенного союза «О безопасности колёсных транспортных средств» с 2015 года; важность наличия условий для качественной, квалифицированной и объективной оценки соответствия транспортных средств требованиям технического регламента по безопасности (в том числе экологической); соответствия поступающей

в обращение серийной продукции сертифицированным образцам, Правлению ААИ в срок до 15 января 2012 года направить в Минпромторг России предложения по:

- пересмотру действующего технического регламента Российской Федерации с целью его гармонизации с положениями регламента Таможенного союза;
- развитию современной методической и лабораторно-дорожной базы для доводки и испытаний (в т.ч. сертификационных) транспортных средств;
- финансированию процедур госнадзора за качеством поступающей в обращение на рынок продукции;
- привлечению к процедуре аккредитации Органов по сертификации и Испытательных лабораторий, участвующих в процедуре подтверждения соответствия продукции автомобилестроения требованиям технических регламентов, организаций, нотифицированных Российской Федерацией в качестве Технических служб Соглашений ООН 1958, 1997 и 1998 годов.
- Просить ГНЦ НАМИ обобщить и представить предложения по развитию Центров компетенций в отрасли, учитывая возможности имеющихся научно-технических подразделений и потребности развивающихся предприятий и направлений.
- Исполкому подготовить к марту 2012 года (77-й конференции ААИ) предложения по разработке стандартов Ассоциации, связанных с перспективным уровнем конструкции транспортных средств и требованиями к их эксплуатации, с учётом тенденций развития автомобильного транспорта и опыта общественных организаций-аналогов ААИ (SAE, FDI и других).
- Исполкому ААИ опубликовать материалы 76-й конференции в «Журнале автомобильных инженеров» и на сайте Ассоциации.

Участники конференции отметили высокий уровень её организации, обеспеченной ФГУП «НАМИ» и его Автополигоном.

Председатель Оргкомитета конференции,
Президент ААИ

Е.Н.Шмелев

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

Б.В.Кисленко