

НОВЫЙ СТАНДАРТ ПО АДМИНИСТРАТИВНОМУ АСПЕКТУ РЕГИСТРАЦИИ ВНЕСЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЙ В КОНСТРУКЦИЮ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Д.Т.Н. Гируцкий О.И.¹, Кириллов К.А.²

¹ФГУП «НАМИ», Москва, Россия, ²«ПТИА-ФОНД», Москва, Россия
giruzki@nami.ru

Евразийская интеграция в экономике позволяет установить единые принципы и обязательные требования безопасности в стандартизации, метрологии, аккредитации, оценке соответствия, надзоре (контроле), а также устранить технические барьеры в торговле. Система технического регулирования в области автомобилестроения строится согласно международным гармонизированным требованиям с учетом обеспечения безопасности дорожного движения. При этом главным инструментом реализации технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) является разработка межгосударственных стандартов. В статье приведена программа межгосударственной стандартизации для находящихся в эксплуатации транспортных средств, которую проводит Межгосударственный технический комитет по стандартизации «Безопасность дорожного движения» (МТК 278). Таким образом, впервые разработан стандарт по административному аспекту регистрации внесения изменений в конструкцию транспортных средств на стадии жизненного цикла эксплуатации, который начнет действовать с 1 февраля 2018 года. С помощью инфографики представлен наглядный алгоритм порядка регистрации внесения изменений в конструкцию на стадии эксплуатации в Российской Федерации. Независимая профессиональная многоэтапная проверка безопасности конструкции адаптирована к современным реалиям и позволяет поддерживать техническую инициативу автовладельцев. Использование унифицированных форм и данной методологии является следующим шагом по совершенствованию нормативно-технической базы технического регулирования в области автомобилестроения. Применение официального документа будет способствовать индивидуализации и инженерному творчеству. Также анонсирован новый стандарт на методы контроля технического состояния на стадии эксплуатации. В статье приведены комментарии действующего законодательства, а выводы содержат перспективы дальнейших научных исследований. Также содержится информация о подготовке национальных нормативно-правовых актов, устанавливающих отношения в сфере эксплуатации автомобильного транспорта.

Ключевые слова: транспортное средство, внесение изменений в конструкцию, техническая экспертиза, технический осмотр, разрешение на регистрацию.

Введение

Сохранение суверенитета и обеспечение успешного развития возможно только путем евразийской интеграции, посредством реализации партнерских взаимовыгодных проектов, объединения экономических потенциалов и уважения каждого члена союза без угроз и шантажа. В подписанном 29.05.2014 года договоре о Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС) предусмотрен раздел X «Техническое регулирование» (статьи 51–55 и приложения 9–11), которым устанавливаются единые принципы и обязательные требования в стандартизации, метрологии, аккредитации, оценке соответствия, надзоре (контроле), устранении технических барьеров и общей безопасности. Таким образом, в ЕАЭС должны применяться единые межгосударственные стандарты, со-

гласованная политика в области обеспечения единства измерений, признание результатов работ по аккредитации органов и лабораторий по оценке соответствия, единство правил и процедур проведения обязательной оценки соответствия, гармонизированные принципы надзора за соблюдением единых обязательных требований, единые порядок и условия устранения технических барьеров во взаимной торговле с третьими странами, единые принципы обеспечения безопасности продукции, выпускаемой на рынок ЕАЭС соответственно.

Цель исследования

Целью исследования является анализ новых стандартов по техническому регулированию внесения изменений в конструкцию транспортного средства.

Материалы, методы исследования и обсуждение результатов

Гармонизация и унификация подходов в техническом регулировании – задача, требующая скорейшего решения. Техническое регулирование в рамках ЕАЭС осуществляется, в том числе, в соответствии с принципом установления обязательных требований к продукции или к продукции и связанным с требованиями к продукции процессам проектирования (включая изыскания), производства, строительства, монтажа, наладки, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации и утилизации. Протоколом о техническом регулировании в рамках ЕАЭС определено, что обязательные требования к объектам технического регулирования, а также правила идентификации, формы, схемы и процедуры оценки соответствия устанавливаются в технических регламентах ЕАЭС. Корни стандартизации у стран ЕАЭС едины. Каждая из стран подошла к этому этапу на разном техническом уровне. По мере развития межгосударственного сотрудничества в РФ совершенствовалась и система технического регулирования, в том числе и в области автомобилестроения. В странах ЕАЭС отмечается высокий уровень аварийности на дорогах, о чем свидетельствует статистика основных абсолютных показателей состояния безопасности дорожного движения, а также изменение парка автомобильных транспортных средств. При движении взаимодействуют все составляющие системы «Водитель – Автомобиль – Дорога – Среда» (ВАДС). Причем из четырех элементов указанного комплекса наибольшей потенциальной опасностью с технической стороны обладает подсистема автомобиль. Данный объект технического регулирования рассматривается на самой продолжительной стадии жизненного цикла продукции, то есть в эксплуатации.

Принятие решения о создании союза позволило прийти к единому знаменателю, а именно к созданию базы из 35 технических регламентов Таможенного союза и 9 – ЕАЭС, одним из которых является технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), утвержденный решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 г. № 877 [1].

Законодательство в сфере технического регулирования в автомобилестроении наиболее гармонизировано в России с лидерами мирово-

го уровня, так как Российская Федерация является участницей Женевского, Венского и Глобального соглашений, Конвенции о дорожном движении, в том числе международных договоров о перевозке опасных грузов и скоропортящихся продуктов. Стоит отметить, что приложениями к соглашениям 1958 и 1998 годов являются Правила Организации Объединенных Наций (ООН) и Глобальные технические предписания ООН (ГТП ООН). Перечисленные нормативно-правовые документы устанавливают минимальные необходимые требования безопасности к объекту исследования, а именно к автотранспортным средствам (АТС) в части конструктивной (активной, пассивной, послеаварийной, экологической) и эксплуатационной безопасности. С целью улучшения комплексной безопасности процедура совершенствования подходов и ввода новых требований последовательно развивается в рамках международной интеграции. Эти правила продиктованы многолетним опытом инженеров-конструкторов, основанном на анализе причинно-следственных связей дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и оценке ущерба и риска окружающей среде и человеку, связанных с безопасностью конструкции в эксплуатации. Таким образом, безопасность транспортного средства закладывается при проектировании и обеспечивается поддержанием надлежащего технического состояния в эксплуатации [2]. Примером такого международного сотрудничества является разработка по инициативе России Правила ООН, предусматривающего гармонизацию общих принципов функционирования систем экстренного реагирования при авариях в странах – членах Соглашения о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которое было принято на 173-й сессии Всемирного форума по согласованию требований к колесным транспортным средствам (WP.29) Европейской экономической комиссии ООН. Правила ООН являются документами международной стандартизации и составляют нормативно-техническую базу ТР ТС 018/2011.

Первоначально конструкция транспортного средства разрабатывается с учетом жестко регламентированных минимальных требований в рамках сертификации согласно ТР ТС 018/2011. Данная система технического регу-

лирования должна постоянно обновляться, совершенствоваться и дополняться, но существует ряд проблем связанных с актуализацией. В регламенте содержатся нормы 114 Правил ООН и 210 стандартов, так как текст утверждался в 2011 году, а на текущий момент принят более 140 Правил ООН [3].

После начала действия данного регламента, сложилась определенная практика его применения и наметились пути дальнейшего совершенствования. Развитие системы технического регулирования в автомобилестроении возможно осуществить путем разработки нормативно-правовой базы. Особого внимания требует вопрос фактической реализации, связанный с внесением изменений в конструкцию транспортных средств.

В процессе эксплуатации АТС у автовладельцев часто возникает потребность модифицировать конструкцию путем внесения изменений в конструкцию и причин для этого воздействия достаточно: условия эксплуатации, вид специализации, потребность и вкус, а также продление ресурса путем модернизации. При этом для обеспечения безопасности дорожного движения необходимо обеспечить надлежащий контроль и тем самым не ухудшить требования к конструкции, действовавшие на момент выпуска в обращение. Безусловно, данный процесс происходит не только в нашей стране, но и за рубежом. Соответствие Правилам ООН поддается оценке только исследованием колесного транспортного средства экспериментальными инструментальными методами измерений и испытаний, а также экспертным, либо расчетным методами, включая органолептический анализ, поэтому целесообразно привлекать только аккредитованные, в установленном порядке, испытательные лаборатории. Для этого в мировой практике к оценке соответствия привлекаются компетентные специалисты из экспертных организаций – испытательных лабораторий и органов инспекции (TbV, DEKRA и др.), аккредитованные по международным стандартам ISO/IEC 17025 и 17020 в органах по аккредитации (например: немецкой – Deutsche Akkreditierungsstelle GmbH (DAkkS), имеющий признание в Международной организации по аккредитации лабораторий – International Laboratory Accreditation Cooperation (ILAC). С сентября 2011 года Национальный орган по аккредитации Респу-

блики Беларусь – Республиканское унитарное предприятие «Белорусский государственный центр аккредитации» (ГП «БГЦА») принят ассоциированным членом ILAC. TOO «Национальный центр аккредитации» Республики Казахстан уже является полноправным членом ILAC. Россия в лице Федеральной службы по аккредитации (Росаккредитация) пошла тем же путем и в мае 2013 года получила подтверждение статуса ассоциированного члена ILAC, в июне 2017 года получила статус участника Договора о взаимном признании Азиатско-Тихоокеанской организации по аккредитации лабораторий (APLAC MRA), а в октябре 2017 года присоединилась к многостороннему Соглашению о взаимном признании в области испытаний и калибровки. Признание сертификатов оформленных на основании протоколов испытаний возможно за счет заключения двусторонних правительственных соглашений со странами пока неприсоединившимися к ЕАЭС.

Аккредитованные испытательные лаборатории проводят индивидуальную инспекцию конкретного комплектного транспортного средства, а также необходимые исследования с помощью поверенных средств измерения и аттестованного программного обеспечения, путем идентификации используемых при сборке компонентов и технического осмотра. В сертификатах (свидетельствах) перечисляются все изменения, внесенные в транспортное средство, при этом используются только утвержденные компоненты и положительные результаты технического осмотра. На основании полученных у экспертов документов, содержащих информацию об оценке результатов индивидуального технического творчества, а также переоборудования техники в соответствии с требованиями безопасности дорожного движения автовладельцы обращаются в органы управления в данной сфере, которые осуществляют регистрационные действия в документы, идентифицирующие транспортные средства. Таким образом, аналогично с международной практикой в Евразийском экономическом союзе оценку соответствия при внесении изменений в конструкцию уполномочены осуществлять аккредитованные испытательные лаборатории в соответствии ГОСТ ИСО/МЭК 17025-2009 «Общие требования к компетентности испытательных и калибровочных лабораторий», включенные в Единый реестр

органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза.

Ключевым инструментом реализации требований технических регламентов ЕАЭС является разработка и принятие межгосударственных стандартов (ГОСТ) в рамках деятельности соответствующих технических комитетов. В этой связи осуществляется программа межгосударственной стандартизации. Межгосударственным техническим комитетом по стандартизации «Безопасность дорожного движения» (МТК278) в подкомитете «Эксплуатационная безопасность транспортных средств» ПК-1 по инициативе и под руководством Федерального казенного учреждения «Научно-исследовательского центра проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» (ФКУ НИЦ БДД МВД) завершена работа по созданию двух межгосударственных стандартов, которые позволяют обеспечить надлежащий государственный контроль (надзор) со стороны полиции за соблюдением требований к колесным транспортным средствам на стадии эксплуатации (методы проверки), а также в части внесения изменений в конструкцию. В соответствии с общей концепцией технического регламента с общими требованиями безопасности колесных транспортных средств приняты стандарты, которые вступают в силу с февраля 2018 года в качестве национальных стандартов, а именно: ГОСТ 33995-2016 «Транспортные средства. Порядок оценки соответствия при внесении изменений в конструкцию, выпущенных в обращение» и ГОСТ 33997-2016 «Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки» [4, 5]. Данные стандарты разработаны на основе программы межгосударственной стандартизации, подготовленной для реализации положений ТР ТС 018/2011 (см. табл.1). Поэтому с 2015 года проводилась работа по созданию стандартов с порядком оценки соответствия при внесении изменений в конструкцию транспортного средства, выпущенного в обращение и на методы проверки безопасности к техническому состоянию транспортных средств.

Межгосударственные стандарты по эксплуатационной безопасности соответствуют федеральному законодательству, в том числе и Федеральному закону от 29.06.2015 № 162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации»,

Федеральному закону от 27 декабря 2002 года № 184-ФЗ «О техническом регулировании», Федеральному закону от 12 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», Постановлению Госстандарта РФ от 16.04.1998 г. № 122 «О межгосударственных стандартах, введенных для применения в качестве государственных стандартов Российской Федерации».

На текущий момент в ЕЭК завершены общественные обсуждения по вопросу о перечне международных и региональных (межгосударственных) стандартов, а в случае их отсутствия – национальных (государственных) стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), и перечне международных и региональных (межгосударственных) стандартов, а в случае их отсутствия – национальных (государственных) стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) и осуществления оценки соответствия объектов технического регулирования, которые будут дополнены вышеупомянутыми стандартами [7]. Таким образом, стандарты станут доступны для всех заинтересованных лиц.

Впервые разработанный межгосударственный стандарт ГОСТ 33995-2016 «Транспортные средства. Порядок оценки соответствия при внесении изменений в конструкцию транспортного средства, выпущенного в обращение» вступает в действие с 01.02.2018 года и устанавливает порядок оценки соответствия требованиям безопасности при внесении изменений в конструкцию транспортных средств категорий L, M, N и O, выпущенных в обращение и находящихся в эксплуатации.

Введение унифицированных понятий, технической и организационной последовательности действий по изменению конструкции транспортных средств, находящихся в эксплуатации, а также технических и административных процедур данных изменений направлено на повышение уровня безопасности дорожного

Таблица 1

Программа межгосударственной стандартизации АИС МГС [6]

Шифр задания ПМС	Наименование государственного нормативного документа	Вид НД (стандарта)	Срок принятия и документ (месяц, год)	Национальный орган по стандартизации	Утверждение на национальном уровне
Шифр задания ПНС	Государства, проголосовавшие за НД			Организация-разработчик	
Код МКС / Код ОКП					
RU.1.501-2015	ГОСТ 33997-2016 «Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки»	Стандарт на методы контроля согласно Приложению №8 к ТР ТС 018/2011	Принят по результатам голосования (Протоколом от 22.11.2016 №93-П)	Федеральное Агентство по техническому регулированию и метрологии МТК 278	Приказ Росстандарта от 18 июля 2017 года № 708-ст
1.2.278-2.003.15-RU	AM, BY, GE, KG, RU, TJ, UA, UZ			Малое инновационное предприятие «Международная автомобильно-дорожная экспертиза и консалтинг» (ООО «МИП «МАДИЭКСПЕРТИЗА»)	
03.220.20 / 451000					
RU.1.502-2015	ГОСТ 33995-2016 «Транспортные средства. Порядок оценки соответствия при внесении изменений в конструкцию транспортного средства, выпущенного в обращение»	Стандарт на административную процедуру согласно разделу 4 главы V ТР ТС 018/2011	Принят по результатам голосования (Протоколом от 22.11.2016 №93-П)	Федеральное Агентство по техническому регулированию и метрологии МТК 278	Приказ Росстандарта от 21 сентября 2017 года № 1194-ст
1.2.278-2.004.15-RU	AM, AZ, GE, KG, RU, TJ, UZ			ООО «НАМИБУС»	
03.220.20 / 451000					

движения, в том числе и на выполнение предписаний технического регламента «О безопасности колесных транспортных средств» TP TC 018/2011.

Объектом стандартизации является рекомендуемый порядок действий участников процедуры оценки соответствия транспортного средства, находящегося в эксплуатации требованиям безопасности при внесении изменений в его конструкцию.

Внесение изменений в конструкцию транспортного средства после его регистрации и ввода в эксплуатацию и, в частности таких изменений, при которых затрагиваются характеристики и показатели, влияющие на безопасность и экологические характеристики, является существенным этапом в жизненном цикле транспортного средства. Подобные действия при отсутствии правильно организован-

ных контрольных и надзорных процедур могут явиться источником аварийности и нарушения экологических норм. Целью стандарта является создание понятийной основы, определение основных участников процедуры внесения изменений и последующего контроля результатов по критериям безопасности, административным и правовым ограничениям, а также описание технически и организационно обоснованного порядка действий при осуществлении указанной процедуры.

Предлагаемый порядок основан на многолетней практике деятельности организаций, проводящих такую оценку, и соответствует технической и организационной логике действий всех сторон, участвующих в оценке. Положения стандарта могут быть использованы при техническом и административном регулировании как в соответствии с техническим

регламентом таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» ТР ТС 018/2011, так и в иных правовых системах.

Согласно указанной в межгосударственном стандарте процедуре проведена демаркация (разграничение) полномочий Госавтоинспекции и аккредитованных испытательных лабораторий, занимающихся оценкой соответствия комплектных транспортных средств, а именно технической стороны вопроса и полицейской функции [8].

В основном подобные организации занимаются проверкой выполнения требований к единичным транспортным средствам перед их выпуском в обращение, а также находящимися в эксплуатации транспортными средствами путем технического осмотра и внесением изменений в конструкцию, стоящих на учете транспортных средств в форме технической экспертизы конструкции, проведения необходимых испытаний и измерений. Эти аккредитованные испытательные лаборатории включены в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза.

Важным является то, что классификацию предполагаемых воздействий (ремонт, индивидуальное техническое творчество или переоборудование) осуществляют именно сотрудники лаборатории, а также устанавливают рекомендованные формы технических экспертиз конструкции транспортного средства. В стандартном случае, если воздействие по разработанным критериям будет относиться к внесению изменений в конструкцию (переобо-

рудованию) регистрация осуществляется по алгоритму по стандартной схеме в 7 этапов, указанных на рис. 1.

Прошло уже около 3 лет, как действует основной нормативно-правовой акт – технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), который устанавливает требования безопасности конструкции, в том числе и при внесении изменений в конструкцию. С 27 января 2015 года отменен Приказ МВД № 1240 от 07 декабря 2000 года, который содержал Приложение № 2 с порядком контроля за внесением изменений в конструкцию транспортных средств, зарегистрированных в Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (ГИБДД МВД России). До сих пор существуют только ведомственные указания и методические рекомендации, но и они не предъявляют требований к оформлению и проведению экспертиз при переоборудовании. В приказе МВД России № 727 от 14 ноября 2016 года содержится административный регламент по федеральному государственному надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области БДД, но этот аспект не отмечается.

В соответствии с Положением о Министерстве промышленности и торговли Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 5 июня 2008 года N 438, Минпромторг России является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по вы-

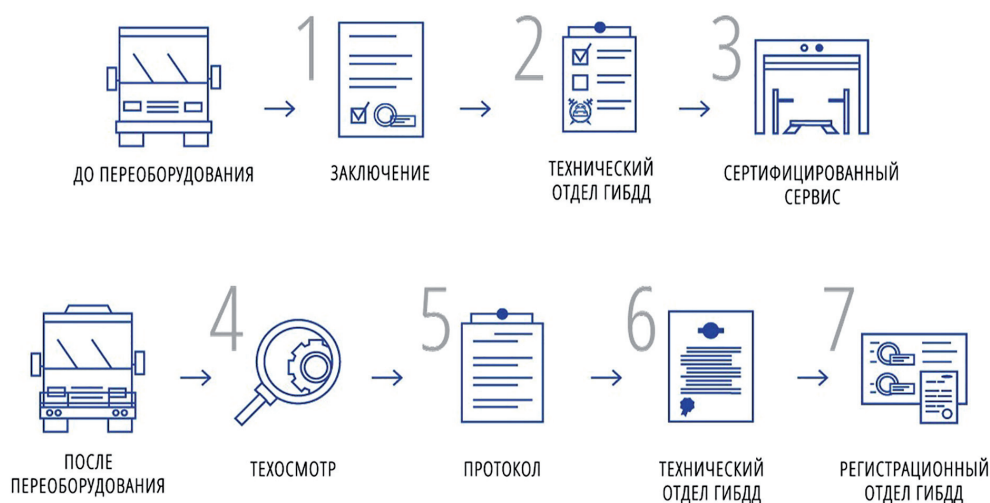


Рис. 1. Алгоритм порядка регистрации внесения изменений в конструкцию на стадии эксплуатации в Российской Федерации

работке государственной политики и нормативно-правовому регулированию, в том числе в области технического регулирования в области автомобилестроения, и согласно ему в конструкцию транспортного средства могут вноситься любые виды изменений, которые не ухудшают безопасность транспортного средства в целом по отношению к требованиям, действовавшим на момент выпуска данного транспортного средства в обращение. Однако все вносимые изменения требуют проведения оценки соответствия по ТР ТС 018/2011. В Федеральном законе от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» устанавливается необходимость проведения повторной сертификации или повторного декларирования соответствия, то есть предоставление «Заявления-декларации об объеме и качестве выполненных работ» от производителя работ или от собственника, а также сертификатов соответствия на компоненты (в случае отсутствия маркировки знаком соответствия), подлежащие обязательной сертификации согласно Приложения №10 к ТР ТС 018/2011, кроме бывших в употреблении.

Согласно пункту 1 Постановления Правительства Российской Федерации от 16.10.2015 г. № 1108 «Об уполномоченных органах Российской Федерации по обеспечению государственного контроля (надзора) за соблюдением требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) МВД России отвечает за контроль (надзор) по обеспечению безопасности колесных транспортных средств, находящихся в эксплуатации на территории Российской Федерации.

Согласно пункту 78 технического регламента внесение изменений в конструкцию транспортного средства и последующая проверка выполнения требований безопасности осуществляются по разрешению и под контролем подразделения органа государственного управления в сфере безопасности дорожного движения по месту регистрационного учета транспортного средства.

Под «разрешением» в контексте пункта 78 ТР ТС 018/2011 следует понимать положительное решение по заявлению на внесение изменений в конструкцию транспортного средства, вынесенное уполномоченным должностным лицом Госавтоинспекции МВД России после оценки предполагаемых изменений на предмет

соответствия транспортного средства после внесения указанных изменений требованиям ТР ТС 018/2011, в том числе с учетом результатов предварительной технической экспертизы конструкции на предмет возможности внесения заявленных изменений в конструкцию транспортного средства.

В соответствии с пунктом 78 ТР ТС 018/2011 «**контроль**» означает осуществление контроля (надзора) за внесением изменений в конструкцию транспортного средства, соответствием внесенных в конструкцию транспортного средства изменений ранее заявленным, оценку безопасности транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями на предмет соответствия требованиям ТР ТС 018/2011.

По результатам проведенного контроля, рассмотрения представленных документов, в том числе результатов проверки безопасности конструкции и технического осмотра транспортного средства с внесенными в конструкцию изменениями, подразделением Госавтоинспекции МВД России, осуществляющим функции по техническому надзору, оформляется и выдается заявителю свидетельство о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности по форме, предусмотренной приложением № 18 к ТР ТС 018/2011 (документ, удостоверяющий соответствие находящегося в эксплуатации транспортного средства, с внесенными в его конструкции с изменениями, требованиям ТР ТС 018/2011) или отказывается в его выдаче с указанием причин. То есть в случае невозможности выдачи указанного документа заявитель должен быть проинформирован сотрудниками подразделения МВД России о причинах отказа с мотивацией в письменном виде. Номер свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности вносится подразделением органа государственного управления в сфере безопасности дорожного движения в документ, идентифицирующий транспортное средство.

Реализация требований безопасности в отношении находящихся в эксплуатации транспортных средств в случае внесения изменений в их конструкцию осуществляется выполнением Правил ООН, Глобальных технических правил, ДОПОГ и непосредственно положений ТР ТС 018/2011 в соответствии с пунктами 11–14 общих положений и пунктами 75–80

Раздел 4 главы V с соблюдением: приложения № 5 в отношении габаритных и весовых ограничений транспортных средств, приложения № 6 в отношении специальных и специализированных транспортных средств с учетом их функционального назначения, пункта 4 приложения № 7 в отношении идентификации по государственным регистрационным знакам, приложения № 8 в отношении технического осмотра и приложения № 9 – с требованиями в отношении отдельных изменений в их конструкции, а также приложения № 10 – с требованиями к компонентам, используемым при данном воздействии подлежащих обязательной сертификации.

В соответствии с общей концепцией технического регламента с общими требованиями безопасности колесных транспортных средств принят стандарт ГОСТ 33995-2016, который раскрывает административный аспект данного процесса. К предложенному порядку присоединилось 7 (семь) стран СНГ: Армения, Азербайджан, Грузия, Киргизия, Россия, Таджикистан и Узбекистан. В процессе разработки основными претензиями других стран, входящих в ЕАЭС, явилось: по мнению Казахстана – только проведение документальных экспертиз и по мнению Беларуси – целесообразность рекомендательного характера стандарта. При этом положения пунктов 73 и 78 ТР ТС 018/2011 предусматривают формирование на его основе национального законодательства в отношении находящихся в эксплуатации транспортных средств в случаях: внесения изменений в их конструкцию технического осмотра и федерального надзора. Поэтому Казахстан и Беларусь используют ранее разработанные самостоятельные нормативно-правовые акты, согласно которым установлены процедуры регистрации, а также требования к переоборудованным автотранспортным средствам.

В настоящее время перед системой оценки соответствия ТС, находящихся в эксплуатации, в случае внесения изменений в конструкцию стоит задача разработки классифицированных требований и методов контроля конструкции без проведения большей части дорогостоящих испытаний. Согласно действующему ТР ТС 018/2011 **техническая экспертиза конструкции ТС** представляет собой анализ конструкции транспортного средства и технической документации с целью сравнения из-

мененных параметров безопасности в результате внесения изменений в его конструкцию с требованиями нормативных документов и стандартов на момент выпуска в обращение **без проведения испытаний**. На рынке экспертных услуг существует востребованность в оценке безопасности конструкции, а высокая стоимость по испытанию измененного транспортного средства, большое количество специализированных и просто эксплуатационных организаций, проводящих работы по изменению конструкции, послужили предпосылками к созданию требований и технических методов контроля изменений в конструкции транспортных средств. Такая разработка должна существенно облегчить техническую сторону контроля и решения вопросов, возникающих в процессе изменения конструкции.

При рассмотрении вопроса, связанного с оценкой соответствия конструкции транспортных средств, находящихся в эксплуатации, в случае внесения изменений в их конструкцию можно сделать вывод, что используются смешанные системы требований, объединяющие совокупности сертификационных и эксплуатационных требований к конструкции на определенном историческом этапе. Техническая возможность и сохранение соответствия требованиям, действовавшим на момент выпуска транспортного средства в обращение, определяется на стадии предварительной экспертизы, а проверка безопасности конкретных изменений на требования ТР ТС 018/2011 осуществляется после работ и при положительных результатах технического осмотра. Таким образом, оценка конструкции происходит на стыке между требованиями и методами к единичным транспортным средствам и требованиями и методами, предъявляемыми при техническом осмотре. Для второго и третьего раздела регламента разработаны межгосударственные стандарты, которые содержат методы оценки и экспертизы, такие как: ГОСТ 33670-2015 «Автомобильные транспортные средства единичные. Методы экспертизы и испытаний для проведения оценки соответствия» и взамен ГОСТ Р 51709-2001 «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки (с Изменением N 1)» (входит в приложение к ТР ТС 018/2011) и ГОСТ Р 52033-2003 «Автомобили с бензиновыми двигателями. Выбросы загрязняющих

веществ с отработавшими газами. Нормы и методы контроля при оценке технического состояния (с Изменением N 1)», ГОСТ Р 52160-2003 «Автотранспортные средства, оснащенные двигателями с воспламенением от сжатия. Дымность отработавших газов. Нормы и методы контроля при оценке технического состояния (с Изменением № 1)», ГОСТ Р 52231-2004 «Внешний шум автомобилей в эксплуатации. Допустимые уровни и методы измерения (с Изменением № 1)», ГОСТ Р 54942-2012 «Газобаллонные автомобили с искровыми двигателями. Выбросы вредных (загрязняющих) веществ с отработавшими газами. Нормы и методы контроля при оценке технического состояния» с 01.02.2018 года ГОСТ 33997-2016 «Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки». Данные требования и методы используются для проверки находящихся в эксплуатации ТС по приложению № 8 к ТР ТС 018/2011. Но отдельно техосмотр не предъявляет требований и методов ко многим видам воздействий по внесению изменений в конструкцию, а требования к единичным ТС проверяет большое количество параметров, которые не требуются при проверке конкретного вида внесения изменений в конструкцию. Также стоит обратить внимание на то, что ГОСТ 33670-2015 распространяется на бывшие в употреблении ТС, находившиеся в эксплуатации за пределами ЕАЭС, а также при внесении изменений до выпуска в обращение, поэтому часть методов оценки и экспертизы можно использовать при создании стандарта на методы по разделу 4 главы V ТР ТС 018/2011. По четвертому разделу регламента: межгосударственный стандарт ГОСТ 33995-2016 для выпущенных в обращение транспортных средств не устанавливает методов проведения проверки.

Выводы

1. Долголетний опыт и накопленные знания в сфере экспертной деятельности по рассмотрению возможности переоборудования в эксплуатации и проверке технического состояния позволили подготовить межгосударственные стандарты по эксплуатационной безопасности транспортных средств.

2. В связи с развитием транспортных средств требуется совершенствование нормативно-технической базы проверки эксплу-

атируемых и перспективных транспортных средств, поэтому предстоят дальнейшие научные исследования по стандартизации методов проверки, требований к компетентности персонала, а также к помещениям и оснащенности необходимым современным оборудованием.

3. На основе согласованной позиции межгосударственной стандартизации должны быть разработаны национальные нормативно-правовые акты, устанавливающие отношения в сфере эксплуатации автомобильного транспорта, такие как постановление правительства и административный регламент по предоставлению государственной услуги по выдаче разрешения на внесение изменений в конструкцию транспортного средства, находящегося в эксплуатации, и свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности.

Литература

1. Принятые технические регламенты. Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org> (дата обращения: 30.11.2017).
2. Кисуленко Б.В. Методология формирования требований к безопасности автотранспортных средств, реализуемых в их конструкции при проектировании: дис. ... док. техн. наук. М.: ФГУП «НАМИ», 2011. 375 с.
3. Правила ООН (Соглашение 1958 года) Режим доступа: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs141-160.html> (дата обращения: 30.11.2017).
4. Мороз С.М., Парфенов Е.В., Зиновчук Д.В. Новый межгосударственный ГОСТ 33997-2016 Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки // Журнал ААИ. 2017. № 6(107). С. 17–21.
5. Кириллов К.А. Регламентация требований к безопасности автотранспортных средств (АТС) в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС), при внесении изменений в конструкцию // Труды НАМИ. 2016. № 3(266). С. 63–72.
6. Программа межгосударственной стандартизации. Режим доступа: <http://www.mgs.gost.ru/TKSUGGEST/MGSPublic.nsf/MainForm?ReadForm> (дата обращения: 30.11.2017).
7. Общественное обсуждение актуализации перечней стандартов к ТР ТС 018/2011. Режим доступа: https://docs.cacunion.org/pd/ru-ru/0102134/pd_25092017 (дата обращения: 30.11.2017).

8. Кириллов К.А. Методология формирования требований к безопасности конструкции колесных транспортных средств, при внесении изменений в их конструкцию, в том числе находящихся в эксплуатации, включая методы оценки и экспертизы // Труды НАМИ. 2017. № 2(269). С. 55–68.

References

1. *Prinyatiye tekhnicheskie reglamenti* [Applied technical regulations]. URL: <http://www.eurasiancommission.org> (accessed: 30.11.2017).
2. Kisulenko B.V. *Metodologiya formirovaniya trebovaniy k bezopasnosti avtotransportnykh sredstv, realizuemyykh v ikh konstruktssii pri proektirovani*: dis. ... dok. tekhn. nauk [Methodology for the formation of requirements for the safety of vehicles implemented in their construction during the design process]. Moscow: FGUP «NAМИ», 2011. 375 p.
3. *Pravila OON (Soglashenie 1958 goda)* [UN Rules (1958 Agreement)]. URL: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs141-160.html> (accessed: 30.11.2017).
4. Moroz S.M., Parfenov E.V., Zinovchuk D.V. New interstate standard GOST 33997-2016 Wheeled vehicles. Safety requirements in operation and verification methods. *Zhurnal AAI*. 2017. No 6(107), pp. (in Russ.).
5. Kirillov K.A. The regulation of the requirements for the safety of vehicles in the Eurasian Economic Union (EAEU), with changes in the design. *Trudy NAMI*. 2016. No 3(266), pp. 63–72 (in Russ.).
6. *Programma mezhgosudarstvennoy standartizatsii* [The program of interstate standardization]. URL: <http://www.mgs.gost.ru/TKSUGGEST/MGSPublic.nsf/MainForm?ReadForm> (accessed: 30.11.2017).
7. *Obshchestvennoye obsuzhdeniye aktualizatsii perechnykh standartov k TR TS 018/2011* [Public discussion of actualization of lists of standards for TR TS 018/2011]. URL: https://docs.eacunion.org/pd/ru-ru/0102134/pd_25092017 (accessed: 30.11.2017).
8. Kirillov K.A. Methodology for the formation of safety requirements for the construction of wheeled vehicles, with modifications to their design, including those in service, including methods of assessment and examination. *Trudy NAMI*. 2017. No 2(269), pp. 55–68 (in Russ.).

THE NEW STANDARD ON THE ADMINISTRATIVE ASPECT OF REGISTRATION CHANGES IN THE DESIGN OF THE VEHICLE

Dr.Eng. O.I. Girutskiy¹, K.A. Kirillov²

¹Central scientific research automobile and automotive engine institute "NAМИ", Moscow, Russia,

²Interindustry fund "Support of technical initiatives of automobile owners", Moscow, Russia, giruzki@nami.ru

Eurasian integration in the economy makes it possible to establish unified principles and mandatory security requirements in standardization, metrology, accreditation, assessment of compliance, oversight (control), and eliminate technical barriers to trade. The system of technical regulation in the automotive industry is built according to international harmonized requirements, taking into account the safety of traffic. At the same time, the main instrument for implementing the technical regulations of the Customs Union "The Safety of Wheeled Vehicles" (TR TS 018/2011) is the development of interstate standards. The article presents the program of interstate standardization for vehicles in operation, which is carried out by the Interstate Technical Committee for Standardization "Road Safety" (ITC 278). Thus, for the first time, a standard has been developed for the administrative aspect of recording changes in the design of vehicles at the stage of the life cycle of operation, which will become effective from February 1, 2018. With the help of infographics, a clear algorithm for registering changes in the design at the stage of operation in the Russian Federation is presented. Independent professional multi-stage security design verification is adapted to the current realities and allows supporting the technical initiative of vehicle owners. The use of unified forms and this methodology is the next step to improve the regulatory and technical basis of technical regulation in the automotive field. The application of the official document will promote individualization and engineering creativity. Also, a new standard was announced for methods of monitoring the technical state at the operational stage. The article contains comments on the current legislation, and the conclusions contain the prospects for further scientific research. The information on the preparation of national regulations that establish relations in the field of the operation of road transport is also presented.

Keywords: vehicle, modification of design, technical examination, technical inspection, permission to register.