

МЕЖРЕГИОНАЛЬНАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ «АССОЦИАЦИЯ АВТО-
МОБИЛЬНЫХ ИНЖЕНЕРОВ»

федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профес-
сионального образования
«НИЖЕГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ им. Р.Е.
АЛЕКСЕЕВА»

БЕЗОПАСНОСТЬ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ЭКСПЛУАТАЦИИ

Сборник материалов
79-й международной научно-технической конференции
(3 – 4 октября 2012 г.)

Посвящается 95-летию
Нижегородского государственного технического университета им. Р.Е. Алексеева (НГТУ)

УДК 629.113
ББК 39.33-01
Б 791

ISBN 978-5-903526-04-8

© Нижегородский государственный технический
университет им. Р.Е. Алексеева, 2012
© НП «ИНСАТ», 2012

Секция 6

ОРГАНИЗАЦИЯ И БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.
КОНТРОЛЬ ЗА ТЕХНИЧЕСКИМ СОСТОЯНИЕМ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

УДК 629.113

НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ ДЛЯ ПРИМЕНЕНИЯ ПРИ
ТЕХНИЧЕСКОМ ОСМОТРЕ

Мороз С.М.

Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МА-
ДИ)

Приложением № 1 к Правилам проведения технического осмотра транспортных средств¹ введены с 2012 г. новые требования к колесным транспортным средствам (КТС) для применения при техническом осмотре. Они подготовлены группой разработчиков из ОАО «НИИАТ» во главе с г-ном Комаровым В.В., ответственный исполнитель – г-н Андрианов Ю.В. При этом эксплуатационные требования технического регламента «О безопасности колесных транспортных средств» не отменены. Однако Федеральный Закон от 27.12.2002 г. № 184 ФЗ «О техническом регулировании» предписывает введение обязательных требований к безопасности технических объектов исключительно через технические регламенты. В данной ситуации предписания Закона нарушены, т.к. одновременно действует нескольких разных систем требований к безопасности КТС в эксплуатации.

Эксплуатационные требования технического регламента придется использовать при автосервисе, ТО и ремонте, а новую систему требований – при техническом осмотре. Чему же будут служить отличия в требованиях: обеспечению безопасности автомобильного парка или упрощению работы исполнителей в автосервисе и техосмотре?

Но этого мало, применяется еще и третья система требований² для пресечения эксплуатации транспортных средств с выраженными неисправностями, посредством применения штрафных санкций к собственникам КТС (при наличии отсылок на эти требования в КоАП). Этот Перечень сам по себе не идеален, но настораживает другое. Новый документ не содержит всех требований указанного Перечня и не согласуется с ним по номенклатуре требований. Иными словами, санкции Перечня будут предъявляться, в том числе, и при выявлении несоответствий технического состояния, которые не подлежат выявлению при техосмотре!

В ПДД содержится еще одна система требований к безопасности КТС в эксплуатации с наиболее жесткими санкциями за их несоблюдение. Таким образом, к безопасности КТС в эксплуатации у нас применяются четыре системы требований разной полноты, детализации, степени жесткости нормативов и санкций за нарушения.

¹ Утверждены Постановлением Правительства России от 5.12.2011 г. № 1008.

² Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств. Приложение к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения (в ред. Постановлений Правительства РФ от 21.02.2002 N 127, от 14.12.2005 N 767, от 28.02.2006 N 109, от 16.02.2008 N 84, от 24.02.2010 N 87, от 10.05.2010 N 316).

В Таможенном союзе с 2015 г. будет действовать новый Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств»³. Но для российского техосмотра введены особые требования, которые нарушат адекватность его результатов от получаемых в других странах Таможенного союза. Тогда в каждой стране осмотр придется проводить по отличающимся своим национальным требованиям? Повысит ли это безопасность перевозок?

Новые требования по жесткости нормативов и объему предписаний отличаются и от международных норм, действующих в ЕС. В результате не только новые требования не гармонизированы с международными, но и новый Талон технического осмотра не эквивалентен действующему в Европе и России Международному сертификату технического осмотра (МСТО). Пока западноевропейские конкуренты российских международных перевозчиков не воспользовались уязвимостью наших требований, необходимо безотлагательно гармонизировать российскую нормативную базу эксплуатационных требований с действующими международными предписаниями.

Новые требования сформированы посредством ссылок на 12-летний ГОСТ Р 51709-2001⁴ и выборочного заимствования некоторых требований также уже безнадежно устаревшего российского технического регламента «О безопасности колесных транспортных средств»⁵. Вместо этого при техосмотре разумнее было бы использовать новейший Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», гармонизированный с международными требованиями.

Это тем более целесообразно, ввиду обилия смысловых ошибок в новых требованиях, во многом повторяющих уже устаревшие документы, но с дополнительными промахами. Первые же требования нового документа вызывают сомнения в квалифицированности их подготовки.

Так, п. 1 предписывает «соответствие эффективности и устойчивости транспортного средства при торможении пункту 4.1 ГОСТ Р 51709-2001», а п. 2 – содержит нормативы относительной разности тормозных сил колес оси. Отсюда очевидно не только непонимание значения термина «устойчивость транспортного средства при торможении» и наличия

в ГОСТ Р 51709-2001 разных параметров и нормативов для ее оценки на стендах и в дорожных условиях. Существеннее, что п. 1 разрешает пользоваться любым из методов и дает нужные нормативы, а п. 2 – позволяет только стендовую проверку! Это неприятнейшая двусмысленность документа.

Документ оставил в силе устаревшие нормативы эффективности торможения ГОСТ Р 51709-2001, хотя в Европе уже 3 года действуют более дифференцированные нормативы, предусматривающие ужесточение для современных, сравнительно недавно изготовленных КТС.

Из документа необъяснимо исключены ограничения по применению шин с восстановленным протектором; по недопустимости одновременного применения на одном КТС и шипованных, и не шипованных шин; по запрещению демонтажа системы нейтрализации отработавших газов и др. Суммарная трудоемкость проверки этих требований ничтожна, а использование индикаторов износа и вовсе снижает, а не увеличивает трудоемкость. Исключение этих требований нельзя объяснить стремлением к сокращению продолжительности осмотра. И оно никак не идет на пользу безопасности.

³Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств». Утвержден Решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г.

⁴ГОСТ Р 51709-2001. "Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки". – М.: Издательство стандартов. 2001. 30 с.

⁵Технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств». Утвержден Постановлением Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 г. N 720 (в ред. Постановления Правительства РФ от 10.09.2010 N 706).

В п. 18 новых требований необоснованно введена обязательность соответствия всех КТС, в т.ч. и прежних годов выпуска, действующим ныне предписаниям Правил № 48 ЕЭК ООН. Это неприменимо к КТС, изготовленным более 10-15 лет назад, т.к. сами требования Правил ЕЭК ООН со временем изменяются. Их предъявление к «старым» КТС в составе парка потребует внесения изменений в конструкцию. Это требование было прежде по ошибке введено, а затем исключено из ГОСТ Р 51709-2001, но разработчики новых требований, ни о чем подобном, вероятно, не были слышаны.

И совсем уж необъяснимо введение требований к лебедке и механизмам подъема-опускания запасного колеса на автомобилях и выдвигных опор полуприцепов. Разработчики не осознали, что полуприцепы согласно Федеральному Закону № 170⁶ не подлежат осмотру. Но и этого мало, вследствие широкого применения на КТС ручных лебедок и механизмов без электропривода их проверка по времени примерно соответствует трудоемкости всех остальных операций осмотра. К чему же это нововведение?

Абсурдом представляется в новом документе заимствование требований ГОСТ Р 51709-2001 к прицепам и полуприцепам по предохранительным цепям, тягово-сцепным устройствам, над колёсным грязезащитным устройствам, задним и боковым защитным устройствам, противооткатным упорам, сцепным петлям (в том числе, прицепам категории О1), исключенных Федеральным Законом № 170 из числа подвергаемых осмотру.

Рациональность этого законодательного исключения вызывает, конечно, сомнения – ведь за ним стоит безопасность более 1,48 млн. прицепов и полуприцепов, на которые приходится 4,6% автомобильного парка. Фактически, это поставленный законодательством активный эксперимент над динамикой дорожно-транспортной аварийности. Но требования к транспортным средствам должны все же согласовываться с предписаниями Закона!

В новых требованиях для чего-то приведены два частных указания по недопустимости внесения изменений в конструкцию отдельных узлов, но необъяснимо упущены общие указания по запрещению или разрешению внесения изменений в конструкцию де-

сятков и сотен остальных узлов и агрегатов. В частности, не предусмотрено запрещение несения изменений в конструкцию и комплектность установленного газобаллонного оборудования при эксплуатации КТС и указания по порядку оформления таких изменений при эксплуатации (в том числе, при ремонте газобаллонного оборудования, замене редуктора или баллона).

Вопреки интересам обеспечения безопасности в новом документе исключена проверка крепления компонентов газобаллонного оборудования (редукторов, газовых и бензиновых клапанов, трубопроводов, шлангов, смесителей, газовых форсунок, фильтров, электронных блоков, электропроводки, вентилях, заправочных устройств, баллонов). Это важнейшее для газобаллонных КТС требование, общепринятое во всех автомобильезированных странах.

Вразрез с практикуемой в международных требованиях пунктуальной регламентацией содержания маркировки газовых баллонов на КТС (серийный номер; вместимость; обозначение «СНГ» или «КПГ»; контрольное давление; "максимальная степень наполнения"; год, месяц и знак официального утверждения; обозначение "НАСОС ВНУТРИ" и его маркировка и др.), в новом документе предусмотрено только нанесение «паспортных данных».

Необъяснимо исключено применение на КТС огнетушителей с углекислотным и другими новейшими наполнителями. При этом вопреки назначению документа введен ряд требований к конструкциям КТС, в том числе по конструкциям мест крепления государственных регистрационных знаков, боковых и задних защитных устройств.

И такие пробелы, промашки и отступления от интересов безопасности автомобильного парка можно встретить во всех разделах нового документа.

⁶Федеральный закон Российской Федерации от 1 июля 2011 года N 170-ФЗ "О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"

Применительно к техническому осмотру нельзя субъективно смягчать или манипулировать номенклатурой требований. И не может быть двух разных систем требований к безопасности транспортных средств в эксплуатации. Или одна из них неполна, или в другой присутствуют излишние требования. Требование правомерно только, если предупреждает аварийность и его выполнение проверяемо при осмотре. Если требование удается без ущерба для безопасности исключить – значит, оно изначально излишнее, было введено ошибочно или в рекламных целях.

За каждым из действующих требований стоит ДТП с пострадавшими по причине несоблюдения этого требования. Совершенствование требований допустимо только через научные обоснования. В противном случае и состав требований, и его изменения, и предъявление (т.е. сам техосмотр) служат не безопасности дорожного движения, а ширмой для масштабного сбора средств с автовладельцев в интересах участников этого действия.

Примечательно также несоответствие рассматриваемым вновь введенным требованиям к КТС номенклатуры средств технического диагностирования, предусмотренных для использования при техническом осмотре Приказом Минпромторга России от 6.12.2011г. № 1677 "Об утверждении основных технических характеристик средств технического диагностирования и их перечня". Каждое из таких расхождений вынудит тысячи операторов технического осмотра приобретать оборудование для выполнения проверок, исключенных новыми требованиями.

Дефекты нового документа видны десяткам тысяч автотранспортников, специалистам, участникам работ по техническому осмотру, но не разработчикам этой новации. Изменения в требованиях игнорируют интересы безопасности автотранспорта, никак с ними не увязаны и этим дискредитируют проводимую реформу технического осмотра. Они

фактически «подставили» Правительство Российской Федерации, утвердившее документ для одной из самых проблемных сфер государственного регулирования.

Как же некачественно подготовленные требования стали документом? Заказ достался исполнителю без конкурса, поскольку финансирование не было бюджетным, и без обязательств по привлечению соисполнителей или сторонних специалистов. Приемка работы выполнялась кулуарно, без независимой экспертизы научным сообществом. Отдельная тема – процедуры экспертизы чиновниками проектов подготавливаемых ими к утверждению нормативных правовых актов и степень понимания ими содержания проектов.

Это частный, но вполне показательный случай общего неблагополучия в организации отраслевой науки, отношениях разработчиков с заказчиками НИР и беспринципными институтскими администраторами. Российская власть унаследовала эту уродливую организацию из прежних времен и, не реформируя десятилетиями, продолжает ее поддерживать. На паразитировании в среде отраслевой науки выросло поколение администраторов, обескровливающих исследования и деформирующих выбор их тематики.

Не проводя исследований и часто не располагая специалистами или научным заделом, околонучные администраторы добывают любыми средствами заказ, своим мастерством делового администрирования оттирают от заказа другого институтского администратора, ищут (лучше на стороне) исполнителей, согласных за меньшую долю финансирования подготовить отчет, приписывают себе научное руководство НИР, организуют оплаченное рецензирование и присваивают большую часть средств. Подобные схемы обычно сопровождают откаты, подкуп, обналичивание и приписки, в том числе, и фиктивного участия в выполнении НИР.

Какие же меры оградят подготовку важнейших для страны норм от последствий «предпринимательства» на nive финансирования отраслевой науки? Давно запаздывает реформа организации отраслевой научной деятельности в России. Не раз декларировались ее постулаты:

1. От финансирования «вывесок» (т.е. администраций) институтов перейти к реальному финансированию авторитетных групп и единичных специалистов, способных к решению научных задач и найму администраторов.
2. Ввести институты независимой экспертизы результатов разработок научным сообществом.
3. Ввести опубликование результатов открытых исследований, выполненных на бюджетные средства.
4. Системно применять критерии традиционных моральных ценностей и профессиональной этики в отраслевых научных сообществах в противовес всеобщей коммерциализации научной деятельности.
5. Реформировать условия тендеров на выполнение НИР для пресечения «предпринимательства» на бюджетном финансировании НИР, т.е. отвлечения львиной части средств на институтские администрации и откаты.

За счет перенаправления финансирования непосредственным разработчикам и исследователям эти меры равноценны, по меньшей мере, двукратному повышению финансирования НИР и бесценному в наших реалиях оздоровлению морального климата в научной и околонучной среде.

Возвращаясь к техническому осмотру, представляются полезными следующие меры дальнейшего совершенствования его нормативной базы.

1. Взамен требований Приложения № 1 к «Правилам проведения технического осмотра транспортных средств», ввести применение Технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств».
2. Переработать и перенести в Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств.

3. Переработать типаж оборудования, необходимого для применения при техническом осмотре, взамен введенного Приказом Минпромторга России от 6.12.2011 г. № 1677 "Об утверждении основных технических характеристик средств технического диагностирования и их перечня".

4. Организовать разработку проекта ГОСТ (свода правил), устанавливающего методы проверки соответствия безопасности транспортных средств в эксплуатации требованиям технического регламента ЕЭП «О безопасности колесных транспортных средств».