

УДК 658.562

А.В. КОЗЬЯКОВ, канд. техн. наук

ООО «Тахограф+», г. Мытищи, Россия

ИЗМЕНЕНИЯ В СИСТЕМЕ СЕРТИФИКАЦИИ СТРАН ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА, СВЯЗАННЫЕ СО ВСТУПЛЕНИЕМ РОССИИ В ВТО

Вступление России в ВТО привело к тому, что России в рамках Таможенного союза необходимо ввести ряд европейских требований в технический регламент. Данные изменения необходимы, так как по условиям Союза нельзя запрещать к продаже транспортные средства (ТС) производителей, входящих в Таможенный союз. Продажа ТС, не отвечающих европейским требованиям, не дает возможность России вступить в ВТО.

Ключевые слова: технический регламент, транспортное средство, тахограф, коробка передач, перевозки, аварийность

Вступление России в ВТО и присоединение к ЕСТР потребовало изменений, которые Россия предложила в технический регламент Таможенного союза. Непринятие этих изменений привело бы к выходу России из Таможенного союза [1], что лишило бы смысла существования весь Таможенный союз и присоединение России к ВТО и ЕСТР.

При вынесении проекта технического регламента на обсуждение членами Таможенного союза, Россия пыталась провести полностью текст своего технического регламента. Но Беларусь и Казахстан по ряду причин не готовы принять полностью все пункты регламента. Особенно резко по этому поводу высказались представители Казахстана: «Республика Казахстан в настоящий момент не готова к введению на своей территории жесткой системы контроля за режимом труда водителей, а пункт, обязывающий оснащать ТС системами ГЛОНАСС является лоббированием интересов некоторых частных компаний».

В принятом сторонами тексте это звучит, как «конструкция должна предусматривать возможность оснащения (штатные места установки, крепления, энергопитания)...».

Соответственно, при сертификации будет проверяться наличие этих элементов в конструкции ТС и/или сопроводительной документации.

Чем же принятие этих технических условий может грозить производителям транспортных средств категорий М2, М3 и N2, N3, на которые распространяется это положение?

Во-первых, это внесение изменений в конструкцию производимых ТС. Без выполнения этих требований невозможно получить или продлить сертификат на выпуск ТС.

Во-вторых, если завод заботится о своих клиентах, занимающимися перевозками в Российской Федерации, необходимо разработать документацию об оснащении ранее выпущенных ТС контрольными устройствами.

Если производитель рассчитывает на продажи на территории Российской Федерации, то внесение изменений в конструкцию необходимо произ-

водить уже сейчас, до принятия Технического регламента. Это связано с тем, что с 23 января 2012 года любое транспортное средство указанных категорий, вводимое в эксплуатацию на территории Российской Федерации, должно быть оснащено тахографом [2]. При этом ТС вместимостью более 20 человек или грузоподъемностью более 15 тонн должны были оснащаться еще с 1998 года (ПП РФ № 922 от 1996 г. [3]). На вопрос «Почему же с 23 января и по сегодняшний день никто не требовал» могу ответить афоризмом Салтыкова-Щедрина «Строгость российских законов компенсируется необязательностью их выполнения». Закон есть, но штраф за его нарушение пока не введено.

Только в постановлении правительства от 2 апреля 2012 г. № 280 указано, что с 1 января 2013 года запрещается выдавать лицензию на перевозки на ТС, не оснащенные тахографами [4].

Но даже в России не все перевозки лицензируются. Остальных перевозчиков обязывает оснастить тахографами федеральный закон от 14 июня 2012 г. № 78. Данный закон уже вводит изменения в административный кодекс Российской Федерации и штрафные санкции за отсутствие тахографа и за нарушения режима работы водителем с 1 апреля 2013 года [5].

Таким образом, Российская Федерация постепенно, но целенаправленно вводит на своей территории устройства контроля за режимом труда и отдыха водителя.

Далее хочу отметить, в чем заключаются изменения в конструкции транспортного средства.

Как сказано в регламенте, необходимы «штатные места установки, крепления, энергопитания».

Что касается систем слежения GPS/ГЛОНАСС, то вариантов оборудования достаточно много, все они имеют различные крепежные кронштейны и разъемы подключения. Единого стандарта, который мог бы возникнуть при объединении производителей в какой-либо союз, нет. Подстраиваться под каждого производителя, как в способах крепления, так и в подключении питания просто

нецелесообразно. В связи с этим в документации к ТС должны указываться: номер предохранителя для установления системы слежения, место вывода антенн GPS/ГЛОНАСС и GSM, а также панель крепления устройства. Дальнейшие работы по внесению изменений в конструкцию — проблема производителей данных устройств.

Таким образом, выполнение требований п. 13 технического регламента сводится к установке дополнительного предохранителя и изменений в сопроводительную документацию ТС.

Перейдем к тахографам. В связи с тем, что внедрение контрольных устройств не является таким же скороспелым и недоработанным (Российская Федерация занимается этим вопросом уже с 1996 года), а также многолетний (с 1992 года) европейский опыт повсеместного применения тахографов привели к тому, что крепление, места установки и схемы подключения питания и датчиков к тахографам унифицированы.

Особенность Российского законодательства в том, что применяются два типа устройств (количество моделей еще более широкое). Есть серьезные отличия между европейскими тахографами, соответствующими ЕСТР, и российскими устройствами, соответствующими законодательству Российской Федерации для внутренних перевозок. Различие заключается только в подсоединяемых датчиках. К тахографам по правилам ЕСТР должны подключаться только специальные шифрованные датчики. А тахографы российского производства менее привередливые и они могут воспринимать информацию и с обычных импульсных датчиков или с датчиков АБС. В настоящий момент все российские приборы получают информацию о скорости с сигнала GPS/ГЛОНАСС и у них предусмотрена GPRS передача данных. После выхода представителей Российской Федерации для обсуждения конструкции своих устройств на Европейском заседании по ЕСТР было принято решение о подключении к европейскому тахографу второго сигнала скорости, в качестве которого применяется GPS/ГЛОНАСС/Galileo.

Исходя из вышесказанного, автопроизводителям необходимо предусмотреть [6, 7]:

- установочное место с креплением стандарта 1 Din;
- антенны GPS/ГЛОНАСС и GPRS(GSM);
- датчик скорости (для европейских устройств шифрованный со специальным бронированным кабелем, для российских — любой импульсный);
- при наличии CAN шины подключение осуществляется на провод питания и датчик;
- выход с тахографа на спидометр (для того чтобы не ставить отдельный датчик на спидометр), подключение осуществляется через разъем датчика;
- разъем питания.

Технический регламент не описывает, какой именно тахограф должен быть установлен, но перевозки Россия—Беларусь относятся к разряду

международных и требуют оснащение тахографом европейского образца. В документах Таможенного союза не значится, что такие перевозки можно не относить к разряду международных, хотя ряд технических специалистов таможенного союза заявляют о необходимости внесения такого изменения.

К сожалению, не все выпускаемые коробки передач могут быть оснащены требуемым по ЕСТР датчиком, хотя все больше моделей российских и белорусских транспортных средств оснащаются импортными КПП, где предусмотрено место крепления шифрованного датчика. А в новые разработки коробок отбора мощности, делителей и мультипликаторов уже вносятся изменения, позволяющие соответствовать новым требованиям.

Сложнее обстоит дело с ранее выпущенными машинами, эксплуатируемыми на территории Российской Федерации. Установить на них тахографы необходимо, а внести изменения в конструкцию уже невозможно. Проще всего оставить приспособление машин к установке тахографа на совесть мастеров по установке, или механиков АТП, где эксплуатируются ТС. Но такое поведение завода не учитывает интересов покупателей. Именно такие моменты и приводят к тому, что все больше предприятий выбирают европейские или американские модели транспортных средств.

Цена на машины уже не является столь неоспоримым преимуществом — китайские производители, обладая практически такой же ценой, предлагают более современные модели, с более богатым оснащением.

Необходимо оказать поддержку своим клиентам, даже если они уже купили ТС производства стран Союза независимых государств (СНГ), тем более, что каждый производитель тахографов будет заинтересован предоставить любую информацию по конструкции и питанию своих устройств. Эта информация необходима для оформления инструкций по установке, которая упростит внесение изменений в конструкцию ТС силами эксплуатирующих организаций и мастерских по установке тахографов.

Поддержка клиентов после покупки и окончания гарантийного срока ТС должна стать преимуществом транспортных средств производства СНГ, что давно осуществляется европейскими и американскими заводами.

Кроме того, необходимо разработать схемы подключения к существующим электрическим схемам ранее выпущенных автомобилей и наладить выпуск переходников для установки датчиков европейского типа.

Затраты на данные операции можно компенсировать выпуском печатной продукции (инструкций по ремонту, каталоги запасных частей), продажей запасных частей (установочный набор тахографа).

Внесение изменений в производимые сегодня конструкции можно компенсировать за счет продажи установленных комплектов тахографов. В связи с тем, что завод будет закупать контрольные устройства огромными партиями напрямую с завода и устанавливать на конвейере, то стоимость установленного оборудования для конечного потребителя будет намного дешевле, чем стоимость установки на специализированных СТОА.

При производстве новой продукции возникнет проблема, связанная с тем, что пользователь может запросить контрольное устройство как российского, так и европейского стандарта. Но большинство машин сейчас собираются на заказ, и можно учесть потребности конкретного покупателя. В случае, если машина собирается, не имея конкретного покупателя, можно оснастить ее минимальным установочным комплектом, а дооснащение возложить на ответственность дилера, осуществляющего продажу.

Во всех перечисленных случаях производители тахографов заинтересованы в сотрудничестве с автозаводами и ищут связь с ними для официального оформления схем правильной установки.

Внедрение тахографов в Европе позволило снизить аварийность перевозок в два раза за 2 года применения, а смертность в результате ДТП — в 4 раза. Россия решила вводить на своей территории такие требования и призывает всех членов Таможенного союза ввести аналогичные требования. По уровню

материального обеспечения, культуры труда, технического оснащения Таможенный союз не готов к повсеместному и обязательному применению технических средств контроля и диспетчеризации транспорта, но это перспективное направление развития и проводится в целях повышения безопасности на транспорте в целом.

Опыт России в данном вопросе поможет остальным участникам таможенного союза полноценно оценить все риски, достоинства и недостатки внедрения контрольных устройств и систем слежения. Если показатели РФ подтвердят Европейские данные, то страны-участницы введут аналогичные устройства на своей территории.

Список литературы

1. Технический регламент Таможенного союза. Утв. решением комиссии Таможенного союза № 877 от 09.12.2011. — Режим доступа: http://www.tsouz.ru/KTS/KTS33/Pages/R_877.aspx.
2. Постановление правительства Российской Федерации № 720 от 10.09.2010. — Режим доступа: <http://www.rg.ru/>.
3. Постановление правительства Российской Федерации № 922 от 03.08.1996. — Режим доступа: <http://www.rg.ru/>.
4. Постановление правительства Российской Федерации № 280 от 02.04.2012. — Режим доступа: <http://www.rg.ru/>.
5. Федеральный Закон Российской Федерации № 78 от 14.06.2012. — Режим доступа: <http://www.rg.ru/>.
6. ТУ 4573-066-52375904-2011 «Контрольное устройство (Тахограф) «ШТРИХ — ТахоRUS». Документ внутреннего пользования компании Штрих — М.
7. Техническая документация «EFKON AG Dokumentennummer: 5340-051-DOC-DE00». Документ внутреннего пользования компании Штрих — М.

Koziakov A.V.

Changes in the certification of Customs union Belarus, Russia and Kazakhstan which are related to the entry of Russia into the World Trade Organization

The entering Russia into the World Trade Organization (WTO) has led to the fact that Russia in the framework of the Customs Union Belarus, Russia and Kazakhstan (Customs Union). Russia must to introduce a number of European requirements in technical regulations. These changes are necessary because under the terms of the Customs Union can not prohibit the sale of vehicle of the manufacturers which are part of the Customs Union. Sales of vehicles that do not respond to European requirements, it makes impossible for Russia to join the WTO.

Поступила в редакцию 06.08.2012.