

РЕЗОЛЮЦИЯ

технического семинара «Техническое регулирование переоборудования транспорта на газомоторное топливо. Проблемы и решения»

4 октября 2019 года в рамках IX Петербургского международного газового форума состоялся технический семинар «Техническое регулирование переоборудования транспорта на газомоторное топливо. Проблемы и решения» (далее – Семинар).

Организаторами Семинара выступили Консорциум NGV Italy, Gazprom Italia S.p.A. Ассоциация организаций в области газомоторного топлива «Национальная Газомоторная Ассоциация», Ассоциация производителей оборудования «Новые технологии газовой отрасли», «Союз Предприятий Газомоторной Отрасли», конгрессно-выставочный центр «ЭкспоФорум».

Семинар проведен с целью обобщения лучших практик технического регулирования переоборудования транспорта на газомоторное топливо и обсуждения возможных путей решения актуальных вопросов технического регулирования в Российской Федерации.

Проблемное поле Семинара составили ключевые направления по совершенствованию законодательного регулирования вопросов переоборудования транспорта с учетом обсуждения лучших мировых практик.

В работе Семинара приняли участие:

Марияроза Барони – Президент Консорциума NGV Italy;

Зинин Василий Леонидович – Исполнительный директор Ассоциации организаций в области газомоторного топлива «Национальная газомоторная ассоциация»;

Кириленко Андрей Иванович – Исполнительный директор Ассоциации производителей оборудования «Новые технологии газовой отрасли»;

Прохоров Павел Викторович – Председатель Правления «Союз Предприятий Газомоторной Отрасли»;

Корниенко Денис Геннадьевич – Заместитель генерального директора ООО «Газпром газомоторное топливо»

Колин Сергей Александрович – Руководитель направления Gazprom Italia S.p.A.;

Зайцев Александр Владимирович – ВРИО Руководителя территориального управления Росаккредитации по СЗФО;

Бургазалиев Сергей Дмитриевич – Советник при Минэкономразвитии России;

Чельшев Андрей Эдуардович – Руководитель Северо-западного межрегионального территориального управления Росстандарта России;

Хахалкин Вячеслав Сергеевич – заместитель генерального директора АО «Московский газоперерабатывающий завод»;

Хакимов Радик Хайдарович – генеральный директор ООО «ИЛ-16»;

Флавио Мериго – технический директор NGV Italy.

Участники Семинара обсудили следующие вопросы:

1. Расширение понятия «семейства ТС» при сертификации газобаллонного оборудования (далее – ГБО) на соответствие Правилам 115¹, либо принятие национального стандарта (ГОСТ) для определения требований к сертификации ГБО в составе транспортного средства (далее – ТС), позволяющего распространить результаты сертификационных испытаний ГБО на диапазон идентичных ТС. Было отмечено, что в соответствии с Правилами 115 определение «семейства (типа) ТС» позволяет распространить протокол испытаний на ТС лишь одного производителя, общей категории, одного экологического класса, с двигателем в диапазоне мощности 75-115% от предоставленного на испытания, с аналогичной системой питания и нейтрализации выхлопных газов. Данное определение не позволяет распространить результаты сертификационных испытаний ГБО для ТС различных производителей с идентичными техническими характеристиками, что существенно усложняет и удорожает работы по сертификации, а также фактически исключает возможность переоборудования до 50% парка ТС, для которого сертификация ГБО представляется экономически нецелесообразной. Было обращено внимание на опыт Республики Италия, где существует возможность принятия национального регулирования, уточняющего требования международных правил и стандартов. Так, в соответствии со

¹ Правила ЕЭК ООН N 115 "Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения: I. Специальных модифицированных систем СНГ (сжиженный нефтяной газ), предназначенных для установки на механических транспортных средствах, в двигателях которых используется СНГ; II. Специальных модифицированных систем КПП (компримированный природный газ), предназначенных для установки на механических транспортных средствах, в двигателях которых используется КПП"

стандартом DGM (Италия), определение «семейства ТС» исключает требование «одного производителя ТС» и необходимость подтверждать идентичность технических параметров для ТС других производителей, которые по остальным критериям совпадают с ТС, прошедшим испытания. Также национальный стандарт Италии исключает необходимость прохождения испытаний на мощность и устанавливает требования к испытаниям на эмиссию, учитывающие реальные условия эксплуатации ТС.

2. Процедуру проверки выполнения требований (далее - Проверка) к ТС, находящимся в эксплуатации, в случае установки ГБО на ТС, которая осуществляется в форме предварительной технической экспертизы конструкции на предмет возможности внесения изменений и последующей проверки безопасности конструкции и технического осмотра транспортного средства с внесенными в конструкцию изменениями; возможности регистрации ГБО, сертифицированного в составе с ТС, без проведения Проверки.

2.1. В случае принятия 3-го пакета поправок в ТР ТС 018/2011² станет возможным применения п.77 ТР ТС 018/2011, в соответствии с которым Проверка не проводится. Так, в соответствии с п.77.1 ТР ТС 081/2011 появится возможность внесения изменений в конструкцию ТС организацией уполномоченной автопроизводителем (например, автодилером) в соответствии с конструкторской документацией автопроизводителя с сохранением гарантии на ТС, при условии, что автопроизводитель включил устанавливаемые компоненты ГБО, прошедшие оценку соответствия в составе ТС, в эксплуатационную документацию ТС. П.77.2 ТР ТС 018/2011 позволяет проводить серийное переоборудование ТС без необходимости проводить Проверку каждого ТС, однако применение данного пункта требует утверждения порядка согласования конструкторской документации.

2.2. Эксперты не раз отмечали отсутствие необходимости получения предварительной технической экспертизы в случае установки ГБО, сертифицированного в составе с ТС, т.к. сам факт наличия сертификата определяет возможность внесения изменений

² ТР ТС 018/2011 Технический регламент Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств"

в конструкцию ТС. Обсуждаемый пакет поправок в ТР ТС 018/2011, предусматривает возможность получения разрешения на установку ГБО, тип которого был сертифицирован в соответствие с Правилами 115, без проведения предварительной технической экспертизы, что позволит упростить процедуру регистрации ГБО, но только в совокупности с реализацией инициатив, перечисленных в п.1 Резолюции.

2.3. С 1 июля 2020 г. процедура Проверки безопасности конструкции ТС будет осуществляться в соответствии с ГОСТ 33670-2015 «Автомобильные транспортные средства единичные. Методы экспертизы и испытаний для проведения оценки соответствия», что предполагает предоставление ТС в аккредитованные испытательные лаборатории, что, в свою очередь, существенно усложнит и ограничит возможности переоборудования ТС на ГМТ. Учитывая, что данный ГОСТ по своему предмету регулирования не относится к оценке соответствия ТС в эксплуатации, а также не содержит дополнительные нормы регулирования в области установки ГБО, существует обоснованная возможность проведения удаленной проверки безопасности конструкции ТС с ГБО, сертифицированным в составе с ТС, в случае разработки соответствующей методики и интерфейса.

3. Организацию контроля за обращением ГБО, включающего формирование единого реестра ГБО, актуализацию требований к периодическому освидетельствованию баллонов, запрет на заправку и эксплуатацию ТС с истекшим сроком эксплуатации баллона(ов). Эксперты отметили наличие рисков эксплуатации ГБО с просроченными баллонами, отсутствие механизмов, исключающих возможность регистрации контрафактного ГБО, необходимость актуализации требований к периодическому освидетельствованию баллонов, предусматривающих периодичность проверки баллонов, установленную производителем баллонов. Было призвано оценить опыт Республики Италии по организации баллонного обменного фонда, который позволяет снизить затраты на эксплуатацию ТС на ГМТ, а также процедуру проверки ГБО без демонтажа баллона и баллонной арматуры, если иное не предписано изготовителем ГБО.

4. Структурирование требований к ППТО путем введения механизмов ответственности, рассмотрения возможности имплементации стандартов

ИСО. Было обращено внимание на необходимость внедрения механизмов ответственности исполнителей работ, что может быть эффективно решено путем внедрением принципов саморегулирования. В рамках деятельности некоммерческих саморегулируемых организаций существует возможность внедрить современные стандарты ИСО, разрабатываемые в настоящий момент зарубежными коллегами. Данные стандарты в том числе регламентируют требования к персоналу, оборудованию и организации деятельности пунктов переоборудования и технического обслуживания ГБО.

5. Цифровизацию процедуры регистрации установки ГБО на ТС, в том числе за счет использования портала «Госуслуги» и интегрированных с базой данных МВД РФ интерфейсов, что повлечет возможность автоматизации и ускорения процедуры регистрации ГБО с применением цифровых технологий и обмена данными между заявителем, испытательными лабораториями, пунктами технического осмотра и органами технадзора.

По итогам Семинара предложено:

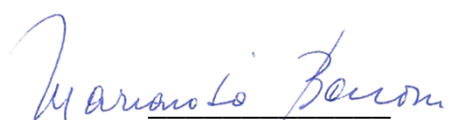
1. Выступить с обращением в адрес Росстандарта с целью получения официального толкования понятия «семейства ТС» при сертификации газобаллонного оборудования, предложив использование опыта применения стандарта DGM в Италии, которое предполагает одни испытания на диапазон двигателей ТС без ограничений по производителям транспортных средств (испытания ТС одного производителя распространяются на ТС других производителей с соответствующими характеристиками) и без необходимости проведения испытаний на мощность (проводятся испытания только на эмиссию с учетом реальных условий эксплуатации ТС).
2. Сформировать обращение в адрес Минпромторга России о необходимости субсидирования работ по оценке соответствия компонентов ГБО и конструкции ТС с ГБО, позволяющей не проводить Проверку выполнения требований к ТС, находящимся в эксплуатации, в случае установки ГБО в соответствие с требованиями п.77.1 ТР/ТС 018/2011.
3. Обратиться в Росстандарт с предложениями по разработке порядка согласования конструкторской документации при серийном внесении изменений в конструкцию ТС (в соответствии с п.77.2 ТР/ТС 018/2011).

4. Ассоциации организаций в области газомоторного топлива «Национальная газомоторная ассоциация» подготовить предложения по ведению единого реестра ГБО и требуемым изменениям нормативно-правовой базы в данной области.
5. «Союзу предприятий газомоторной отрасли» подготовить предложения по совершенствованию нормативно-правовой базы для введения требований к организациям и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим работы по переоборудованию ТС на ГМТ, по обязательному членству в некоммерческих саморегулируемых организациях со страховым фондом и солидарной ответственностью перед потребителями за соответствие работ требованиям технического регулирования, а также по внедрению стандартов ИСО в части требований к персоналу, оборудованию и организации деятельности членов данных организаций. Направить предложения в Правительство РФ.
6. Обратиться в МВД России с просьбой о формировании требований к информации, необходимой для дистанционной оценки документации и конструкции ТС с установленным ГБО, сертифицированного в составе ТС, необходимой для принятия решения о выдаче свидетельства о безопасности конструкции ТС с внесенными изменениями.

Согласовано:

От Консорциума NGV Italy:

Марияроза Барони



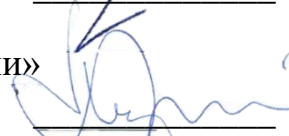
От Национальной газомоторной ассоциации

В.Л. Зинин



От Ассоциации «Новые технологии газовой отрасли»

А.И. Кириленко



От Союза Предприятий Газомоторной Отрасли

П.В. Прохоров

