

УДК 629.113.004

А. С. Кручек

## РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ НОРМИРОВАНИЯ ТРЕБОВАНИЙ БЕЗОПАСНОСТИ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫХ К ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ, НАХОДЯЩИМСЯ В ЭКСПЛУАТАЦИИ

Статья посвящена вопросам совершенствования системы нормирования требований безопасности для автомобильных транспортных средств в эксплуатации. При использовании методологии системного подхода обоснована целесообразность разработки специального нормативного акта, регламентирующего порядок проверки технического состояния транспортных средств при проведении их государственного технического осмотра.

### *Введение*

Как известно, ТС является источником повышенной опасности. Снижение или предотвращение опасного воздействия ТС на человека, созданные им материальные ценности, а также окружающую среду является предметом большого числа исследований и разработок на международной арене. Одним из важнейших аспектов обеспечения безопасности ТС считается нормирование требований к их определенным конструктивным особенностям и эксплуатационным свойствам. Республика Беларусь как страна с достаточно высоким уровнем автомобилизации уделяет проблеме обеспечения безопасности дорожного движения (в состав которого входит вопрос обеспечения безопасности ТС) пристальное внимание. Это подтверждается тем фактом, что основной НПА в данной сфере (Правила дорожного движения) утвержден в республике Указом Президента. Беларусь постоянно находится на передовых позициях в области совершенствования требований безопасности дорожного движения, осуществляется активный нормотворческий процесс по внесению изменений и дополнений в законодательные и другие акты, касающиеся указанной проблемы, такие как Закон «О дорожном движении», Правила дорожного движения, постановления Правительства и причастных министерств, ряд ТНПА.

Поиск нового подхода к обеспечению безопасности ТС, находящихся в эксплуатации, обусловил формирование в 2003 г. последующее развитие качественно новой системы их гостехосмотра. Основной особенностью этой системы стало проведение осмотра на диагностических станциях с использованием современного контрольно-диагностического оборудования силами специально подготовленного персонала.

Накопленный диагностическими станциями и унитарным предприятием «Белтехосмотр», являющимся координатором деятельности по проведению гостехосмотра в Республике Беларусь, опыт показал, что имеющаяся в стране нормативная база требований к конструкции и техническому состоянию ТС нуждается в совершенствовании. Данная статья посвящена анализу нынешнего положения дел в указанном вопросе, формированию подхода к регламентированию требований к техническому состоянию ТС и предложениям по применению этого подхода при разработке нового нормативного документа в сфере гостехосмотра ТС.

### *Анализ существующих подходов по нормированию требований безопасности транспортных средств и постановка задачи*

Нормирование требований, касающихся безопасности ТС, проводится для

различных этапов жизненного цикла ТС, основными из которых являются производство и эксплуатация.

Требования, установленные для производимых ТС, регламентируются как национальными, так и международными техническими нормативными правовыми актами. Такая практика применяется в большинстве стран Европы, России и Беларуси. В качестве единых норм, признаваемых всеми странами, присоединившимися к «Соглашению о принятии единообразных предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах и об условиях официального признания официальных утверждений, выдаваемых на основе таких предписаний» (Женевское соглашение 1958 г.), выступают в настоящее время Правила, разрабатываемые Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН. Данные Правила полностью или частично становятся основой национальных и межнациональных ТНПА в области регламентации конструктивных требований к ТС. Такими ТНПА в странах Европейского союза являются соответствующие Директивы, в России – государственные стандарты серии 41, в Республике Беларусь – как непосредственно указанные Правила, так и адаптированные к ним государственные стандарты.

Подходы к регламентации требований, предъявляемых к находящимся в эксплуатации ТС, не столь однородны и существенно различаются в отдельных странах. Например, в странах Европейского Союза действует система, в которой основой для национальных норм в указанной сфере служит специальная Директива (в настоящее время Директива 2009/40), устанавливающая минимальный перечень узлов и систем ТС, который должен подвергаться периодическому техническому контролю со стороны уполномоченных для этого ор-

ганизаций, а также указывающая максимальную периодичность выполнения такого контроля. Этот документ предусматривает минимальную регламентацию требований к численным значениям контролируемых показателей (только для тормозных систем и экологических показателей выбросов двигателя) и методам измерений (только для экологических показателей выбросов двигателя). Национальные нормы стран Европейского союза в данной сфере, как правило, не регламентируются на уровне собственных ТНПА, а отражаются в соответствующих комментариях и методических материалах по применению общеевропейских законодательных актов [1–3]. Такой подход позволяет оперативно вносить в указанные материалы изменения и дополнения, обусловленные совершенствованием норм и методов контроля.

В Украине и России требования к ТС (за исключением мототранспортных средств), находящимся в эксплуатации, предъявляются соответствующими государственными стандартами, действующими в области требований безопасности к их техническому состоянию (ДСТУ 3649-97 (Украина) и ГОСТ Р 51709-2001 (Россия)). Данные ТНПА регламентируют не только требования к основным элементам ТС и их комплектации, подлежащим контролю, но и устанавливают методы такого контроля и, если необходимо, предельные значения контролируемых показателей. В соответствии с Правилами дорожного движения этих стран техническое состояние ТС при эксплуатации должно соответствовать требованиям указанных ТНПА.

В Республике Беларусь также имеются государственные стандарты, предъявляющие требования к техническому состоянию ТС по условиям безопасности дорожного движения. В отличие от ближайших соседей, в нашей республике такие ТНПА разработаны как для автомобилей и прицепов к ним

(СТБ 1641-2006), так и для мототранспортных средств (СТБ 1730-2007). Отличие белорусского подхода от подходов, принятых в России и Украине, состоит в том, что согласно действующим Правилам дорожного движения соответствие указанным требованиям необходимо при непосредственном участии ТС в дорожном движении. Такая жесткая регламентация обуславливает необходимость определенного пересмотра подхода к формированию эксплуатационных требований.

Оценивая в общем системы Украины, России и Беларуси по нормированию требований к ТС, находящимся в эксплуатации, можно отметить следующее.

1. Имеется излишняя «зарегламентированность» требований к местам и методам контроля, приводящая к сужению возможности их применения. Описанные в ТНПА места контроля, как правило, не охватывают все разнообразие конструктивных решений ТС. В свою очередь, методы не учитывают возможность использования ряда современных контрольно-диагностических средств. Кроме того, имеются случаи, когда регламентируемые требования практически не реализуемы из-за сложности их контроля (например, контроль требований к проверкам аварийной (запасной) тормозной системы, натяжению ремня гидравлического усилителя руля, суммарной силе света фар головного освещения и т. п.).

2. Форма нормирования в виде государственного стандарта не в полной мере отвечает сферам его применения. Эта форма больше подходит для контроля изделий, поступающих в эксплуатацию после изготовления, капитального ремонта, переоборудования и т. п., когда имеется возможность и основание для всесторонней проверки изделия на соответствие конструкции качеству проведения указанных технических воздействий. Особенностью нормирования требований к ТС, находящимся в экс-

плуатации, по мнению автора, должна быть ограниченная «нестрогая» регламентация, ведущая к запрету на использование ТС по назначению только в определенных случаях.

Переходя к описанию проблем в данной сфере, относящихся непосредственно к условиям Республики Беларусь, следует отметить, что указанные выше недостатки оказывают негативное влияние в первую очередь на систему гостехосмотра, которая, как известно, обеспечивает периодический контроль требований к ТС, находящимся в эксплуатации, по условиям безопасности дорожного движения. Указанный контроль имеет ряд особенностей, требующих применения при нем особого подхода. Эти особенности связаны прежде всего с функционированием правовой системы в государстве и особыми условиями проведения контрольно-диагностических работ.

В рассматриваемой сфере следует отметить следующие проблемы.

Во-первых, формально по результатам гостехосмотра нельзя принять решение о допуске транспортного средства к участию в дорожном движении, поскольку в ходе осмотра проверке подвергаются не все места контроля, предусмотренные соответствующим ТНПА, а методы контроля не всегда в полной мере соответствуют стандартным.

Во-вторых, регламентируемые ТНПА требования не в полной мере соответствуют требованиям, предусмотренным положениями по допуску ТС к участию в дорожном движении действующих Правил дорожного движения, что вызывает разногласия по поводу обоснованности выдаваемых заключений.

В-третьих, в ряде случаев соответствующие стандарты содержат отсылочные нормы на ТНПА, в которых не предусматривается эксплуатационный контроль установленных требований или контроль на эксплуатационную документацию изготовителя, которая в большинстве случаев недоступна.

В-четвертых, предъявляемые соответствующими стандартами требования неоднородны и не всегда терминологически корректны, что не позволяет их однозначно трактовать. (В частности, в одних случаях регламентируется признак работоспособного (исправного) состояния, в других – признак неработоспособного (неисправного) состояния, имеет место путаница в интерпретации самих понятий работоспособного и исправного состояний и т. п.).

В-пятых, ТНПА, действующие в Республике Беларусь, не учитывают факт наличия и эксплуатации на территории республики ТС, не сертифицированных в соответствии с Правилами ЕЭК ООН (предназначенных для реализации на американском, азиатском или африканском рынках).

В-шестых, при гостехосмотре объем требований, предъявляемых к ТС в соответствии с ТНПА, является недостаточным, поскольку реальные выполняемые в ходе указанной процедуры функции выходят за рамки контроля по требованиям безопасности. Это связано с тем, что при гостехосмотре также контролируются вопросы правомерности эксплуатации ТС и некоторые другие, требующие своего отражения в нормативных документах.

В-седьмых, высокий государственный уровень определения порядка проведения гостехосмотра в Республике Беларусь (постановление Совета Министров) не позволяет детализировать некоторые вопросы организации проверки технического состояния ТС.

Наличие указанных проблем дает основание полагать, что необходима разработка отдельного ТНПА, который регламентировал бы требования, предъявляемые к ТС при проведении гостехосмотра, как по условиям безопасности дорожного движения, так и по правомерности эксплуатации и, кроме того, учитывал бы особенности действующей в Республике Беларусь системы допуска ТС к участию в дорожном движении, и

разнообразие эксплуатируемого на ее территории подвижного состава и другие, сопутствующие указанному процессу, факторы.

### ***Разработка концепции решения проблемы нормирования порядка проведения проверки технического состояния ТС при гостехосмотре***

В основу разработки концепции решения проблемы положена методология системного подхода, а также использован опыт регламентирования нормативных требований к эксплуатационной безопасности ТС в различных странах мира. Помимо этого, применены результаты исследований д-ра техн. наук С. М. Мороза [4], на основе которых в течение последних лет разрабатываются нормативные требования в данной сфере в России.

В первую очередь в целях определения содержания разрабатываемого документа необходимо определить его место в общей иерархии НПА, действующих в данной сфере. Для того чтобы определить это место, составлена общая схема, в соответствии с которой, по мнению автора, необходимо формировать нормативные требования к техническому состоянию ТС, находящихся в эксплуатации (рис. 1).

Представленная схема наглядно иллюстрирует зависимость содержания НПА от формы регламентации требований к ТС, предусмотренной на каждом уровне упомянутой ранее иерархии.

Эта иерархия основана на стратификации, которой должна быть подчинена государственная система обеспечения безопасности ТС [5], предполагающая разделение причастных органов государственного управления и других организаций на эшелоны согласно уровню выполняемых ими функций. Такая стратификация приведена в [6] и положена в основу представленной схемы нормирования.

*Первый эшелон:* высшие органы государственного управления (Президент,

Совет Министров), координирующие деятельность подведомственных им органов, ответственных за реализацию отдельных направлений деятельности в области безопасности дорожного движения.

*Второй эшелон:* органы государственного управления (министерства и приравненные к ним структуры), отвечающие за направления деятельности по

обеспечению безопасности дорожного движения.

*Третий эшелон:* структурные подразделения органов государственного управления или уполномоченные (аккредитованные) ими организации, организующие исполнение отдельных функций в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

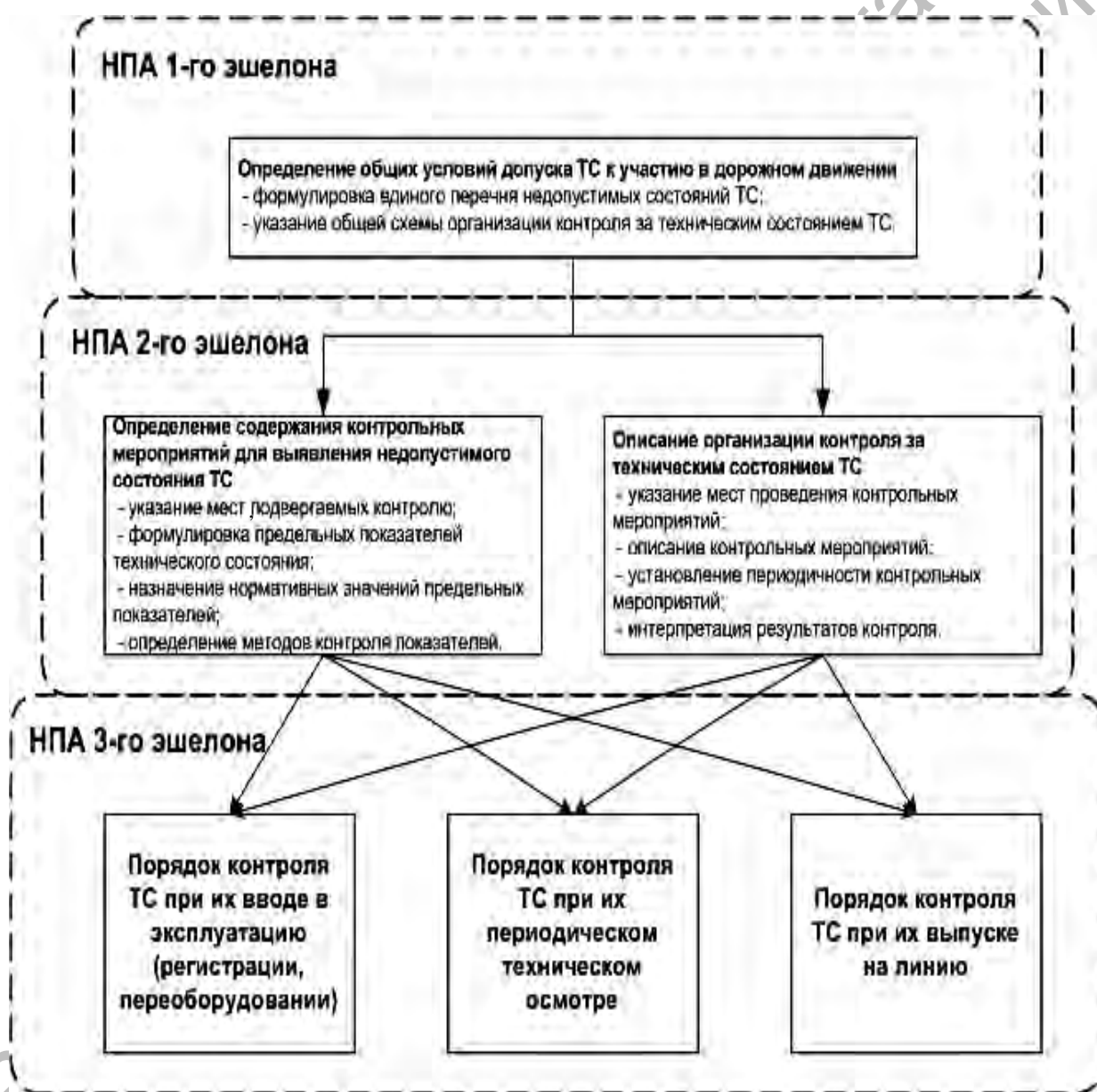


Рис. 1. Иерархическая структура нормирования требований к ТС, находящимся в эксплуатации

Кроме того, разрабатываемый правовой акт целесообразно рассматривать как составную часть одной из подсистем, входящих в состав организационной системы гостехосмотра – подсистемы нормативно-правового обеспечения. Указанной подсистемой применительно к процедуре проверки технического состояния ТС должны решаться следующие задачи:

- описание организации проведения проверки технического состояния ТС и сопутствующих ей процессов;
- нормирование требований к проверяемым показателям технического состояния ТС;
- определение средств и методов контроля нормируемых показателей;
- интерпретация результатов проведения контрольно-диагностических работ;
- определение критериев оценки соответствия технического состояния ТС установленным требованиям.

По мнению автора, наиболее приемлемой формой реализации указанных целей и решения поставленных задач является разработка в сфере гостехосмотра специального технического кодекса установившейся практики, областью нормирования которого будет процесс проверки технического состояния ТС.

### *Заключение*

По результатам проведенного анализа можно сделать следующие выводы.

1. Созданная в Республике Беларусь система нормативно-правового обеспечения безопасности ТС, находящихся в эксплуатации, не уступает по уровню своего развития подобным системам, функционирующим в странах Евросоюза, Украине и России.

2. В связи с особенностями функционирования в Республике Беларусь систем гостехосмотра ТС и организации их допуска к участию в дорожном дви-

жении обозначен ряд проблем, затрудняющих применение имеющихся нормативных требований к ТС, находящихся в эксплуатации, и требующих пересмотра подходов к формированию ТНПА в данной сфере.

3. В целях решения обозначенных проблем (в частности, в связи с противоречиями между НПА) необходима разработка ТНПА, определяющего порядок проверки технического состояния ТС в ходе проведения их гостехосмотра. Такая разработка, по мнению автора, органично впишется в иерархическую структуру построения системы нормативно-правового обеспечения безопасности ТС и создаст условия для дальнейшего развития системы гостехосмотра ТС в Республике Беларусь.

### *Перечень принятых сокращений*

Гостехосмотр – государственный технический осмотр.

ЕЭК ООН – Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций.

НПА – нормативный(ые) правовой(ые) акт(ы).

ТС – транспортное(ые) средство(а).

ТНПА – технический(ие) нормативный(ые) правовой(ые) акт(ы).

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Зарубежный опыт организации и проведения технических осмотров и регистрации автотранспортных средств. Обзор ТИ-2001. – Минск : Транстехника, 2001.
2. **Braun, H.** §29, AU und wichtiges aus der StVZO / H. Braun. – München : Vogel, 2002. – 384 s.
3. Kelių transporto priemonių valstybinės techninės apžiūros atlikimą reglamentuojantys dokumentai. – Vilnius : Transporto Studijos, 2007. – 100 p.
4. **Мороз, С. М.** Научные основы обеспечения эксплуатационной безопасности автотранспортных средств : дис. ... д-ра техн. наук : 05.22.10 / С. М. Мороз. – М., 2005. – 398 с.

5. **Кручек, А. С.** О совершенствовании системы государственного технического осмотра транспортных средств в Республике Беларусь и их допуска к участию в дорожном движении / А. С. Кручек // Проблемы и перспективы развития Евроазиатских транспортных систем : мате-

риалы Междунар. науч.-практ. конф., 12–13 мая 2009 г. – Челябинск : ЮУрГУ, 2009. – С. 53–56.

6. **Савич, Е. Л.** Применение системного подхода к проблеме обеспечения безопасности транспортных средств / Е. Л. Савич, А. С. Кручек // Вестн. Полоцк. гос. ун-та. – 2010. – № 8. – С. 71–78.

Республиканское унитарное сервисное  
предприятие «Белтехосмотр»  
Материал поступил 17.01.2011

**A. S. Kroutchek**  
**Development the valuation of safety**  
**requirements for vehicle in use**

The article deals with improving the valuation of safety requirements for motor vehicles in use. By using the methodology of a systematic approach it is proved the feasibility of creating a special regulation act, governing the procedure for checking the technical condition of vehicles when carrying out their mandatory periodical technical inspections.