

Поправки в закон «О техническом регулировании»: риск обострения проблемы безопасности

В. А. ДУБРОВИН, зам. председателя комитета Государственной думы по транспорту Федерального собрания РФ



Федеральный закон № 255-ФЗ от 21 июля 2011 г. «О внесении изменений в Федеральный закон „О техническом регулировании“» вскоре должен вступить в силу. Некоторые его положения могут способствовать выпуску некачественной продукции, эксплуатация которой повлечет за собой угрозу безопасности на железнодорожном транспорте.

Следует признать, что в целом вносимые изменения будут способствовать дальнейшему совершенствованию системы технического регулирования в Российской Федерации.

Однако, по нашему мнению, отдельные нормы закона, связанные с обязательным подтверждением соответствия, могут создать серьезные риски выпуска в обращение небезопасной продукции и предоставить конкурентные преимущества недобросовестным изготовителям, как отечественным, так и зарубежным.

Таковыми являются положения закона, в соответствии с которыми заявителям разрешается проводить декларирование впервые выпускаемой в обращение продукции на основании собственных доказательств. Обязательная сертификация или декларирование с участием третьей стороны, таким образом, в данном случае отменяются.

Широкое понятие

Термин «впервые выпускаемая в обращение продукция» определяется как «продукция, которая ранее не находилась в обращении на территории Российской Федерации либо которая ранее выпускалась в обращение и свойства или характеристики которой были впоследствии изменены» (ст. 2 закона). Следовательно, из сферы обязательной сертификации может быть выведена практически вся продукция, в том числе импортируемая, за исключением продукции, подтверждение соответствия которой осуществляется повторно на новый срок.

Таким образом, преимущество получают иностранные производители (так как импортируемая продукция априори не находилась в обращении на территории Российской Федерации) и недобросовестные отечественные (в случае, если они преднамеренно изменяют отдельные показатели продукции и подведут ее под определение «впервые выпускаемой в обращение»).

При этом закон не определяет, в течение какого времени такая продукция будет считаться новой и какой ее объем может быть выпущен по данной схеме: опытные образцы, установочная партия или это будет серийное производство. Также ничего не говорится о необходимости корректировки для этой продукции технических регламентов и поддерживающих документов в области стандартизации для выведения данной продукции из статуса впервые выпускаемой в обращение.

На собственных основаниях

Пункт 3 ст. 25 предоставляет возможность замены обязательной сертификации или декларирования с участием третьей стороны декларированием на основании собственных доказательств при условии, что в отношении впервые выпускаемой в обращение продукции отсутствуют или не могут быть применены документы в области стандартизации. Это положение может быть отнесено:

- практически к любой продукции иностранных изготовителей;
- к продукции, в конструкцию которой внесены изменения;
- к случаю, когда не все показатели обновленной продукции имеются в стандартах.

Таким образом, производители (прежде всего иностранные) получают возможность принимать декларацию о соответствии на основании собственных доказательств и без участия в этом процессе аккредитованных органов по оценке соответствия. При этом продукция может быть декларирована на основании испытаний, проведенных по собственным методикам изготовителя в любых испытательных центрах (в том числе в неаккредитованных), а также на полигонах, где не учитываются условия эксплуатации на российских железных дорогах. Эта схема дает иностранным изготовителям явное конкурентное преимущество перед отечественной промышленностью, а недобросовестным изготовителям — перед добросовестными.

Кроме того, вопреки предложениям ОАО «РЖД», НП «Объединение производителей железнодорожной техники» (ОПЖТ) и депутатов Комитета Госдумы по транспорту, в закон не включены требования о необходимости доказательства безопасности и расчета рисков. Таким образом, возможность обеспечить достоверное подтверждение безопасности продукции отсутствует.

Отказ не предусмотрен

Пункт 10 ст. 46 позволяет в переходный период, т. е. сейчас, в массовом масштабе осуществлять декларирование на основании собственных доказательств вместо обязательной сертификации и декларирования с участием третьей стороны. При этом заявительный характер принятия декларации не предполагает проведения какой-либо экспертизы доказательств соответствия продукции обязательным требованиям.

Отказ в регистрации декларации законом не предусмотрен, а сама регистрация осуществляется с представлением документов в электронном виде в трехдневный срок национальным органом по техническому регулированию.

В чем опасность

Перечисленные положения могут способствовать возникновению существенных угроз безопасности на железнодорожном транспорте.

А именно, во-первых, применение норм и методов испытаний, отличных от проверенных практикой и обеспечивающих приемлемый уровень безопасности, не прошедших никаких экспертиз, а также отсутствие доказательств безопасности и расчета рисков не позволят подтвердить и обеспечить безопасность поставляемой продукции.

Во-вторых, если для иностранных производителей фактически основной формой подтверждения соответствия станет декларирование соответствия с применением собственных доказательств, то испытания могут проводиться ими в любых испытательных центрах, в том числе и в неаккредитованных. Соответственно, объективное и достоверное подтверждение безопасности продукции станет невозможным, что приведет к развалу существующей системы подтверждения соответствия.

В-третьих, в значительной мере будет блокирована деятельность надзорных органов по контролю (надзору) за безопасностью продукции, так как



вместо контроля за соответствием продукции обязательным требованиям они будут вынуждены заниматься доказательством пригодности используемых изготовителями нестандартных методов испытаний.

Требуется доработка

Несмотря на то, что Комитет Госдумы по транспорту выступал против поправок, они были приняты под давлением Правительства РФ.

Поскольку эти поправки допускают выпуск несертифицированной продукции, которая, будучи произведенной недобросовестными отечественными

или зарубежными компаниями, может оказаться небезопасной, мы считаем, что необходимо вернуться к пересмотру Федерального закона «О техническом регулировании».

Кроме того, по мнению Комитета Госдумы по транспорту и ОАО «РЖД», в рамках совершенствования законодательной базы следует уделить внимание такой острой проблеме, как несоблюдение пассажирами правил нахождения на инфраструктуре железных дорог. Хищение, порча имущества компании посторонними лицами на путях РЖД ведут к снижению уровня безопасности на железных дорогах.

**IV Всероссийская конференция
«Кадровая политика»**

15-16 декабря 2011



Проект Партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ»
«Санкт-Петербург – морская столица России»

В программе:

- Создание и реализация целевых кадровых программ в сфере транспорта;
- Критерии эффективности и результативности кадровой политики;
- Перспективы формирования и использования ресурсов кадрового резерва в транспортной отрасли;
- Качество профессиональных кадров как залог конкурентоспособности российской транспортной сферы;
- Состояние рынка труда в сфере транспорта в посткризисный период;
- Особенности кадрового менеджмента в области транспорта;
- Профессиональная переподготовка и повышение квалификации сотрудников.

Участники конференции:

- | | |
|--|--|
| Министерство образования и науки РФ; | Представители региональных органов власти; |
| Министерство промышленности и торговли РФ; | Учебные заведения транспортной сферы; |
| Министерство транспорта РФ; | Крупные транспортные и логистические компании; |
| Росморречфлот, Росавиация, Росавтодор, | Ведущие кадровые агентства; |
| Росжелдор, Ространснадзор; | Финансово-кредитные организации. |



Оператор конференции:
+7 (812) 327-93-70,
+7 (812) 370-16-02
www.global-port.ru